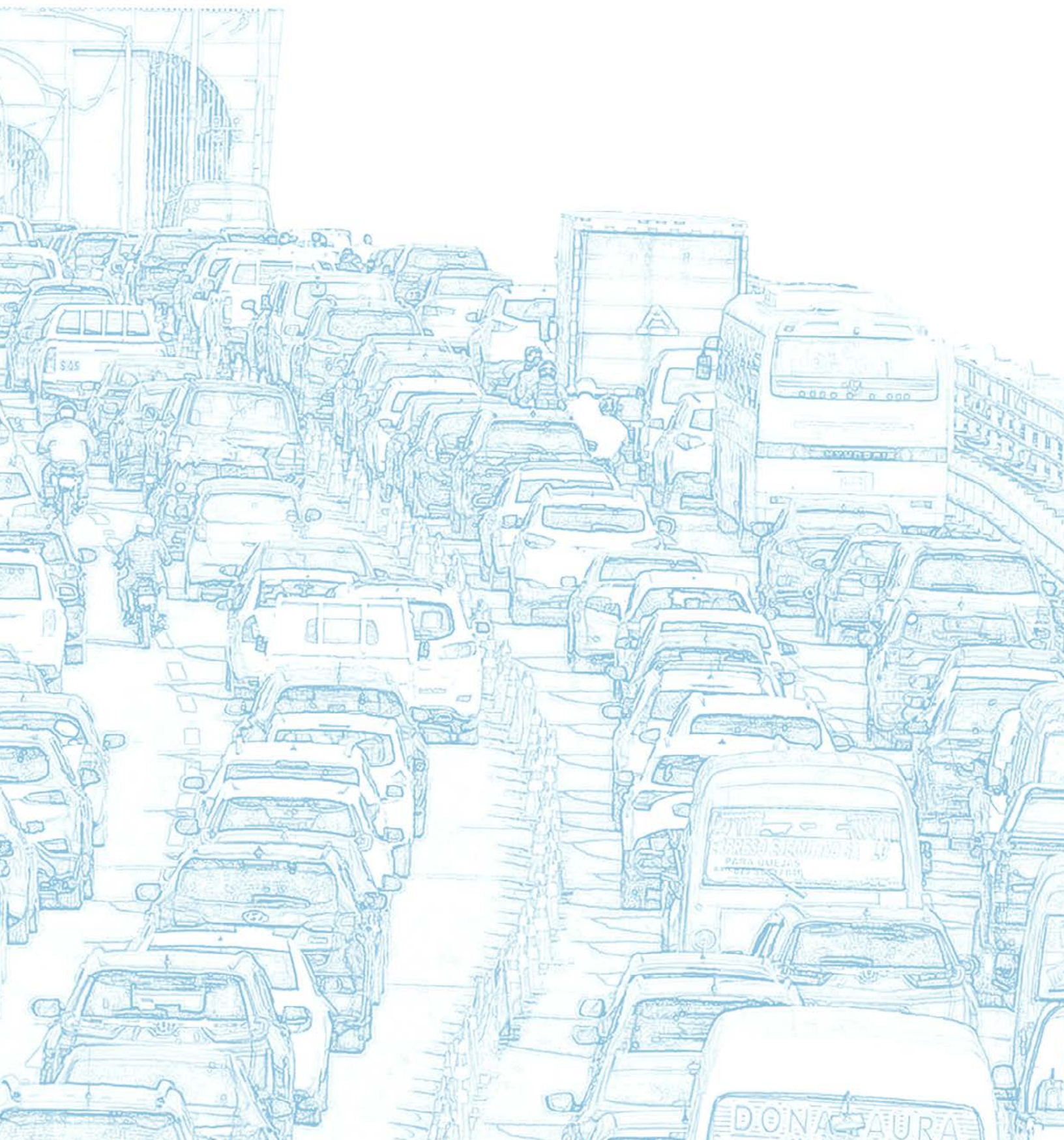


NUEVO

Evolución del Mercado de Vehículos en la República Dominicana y sus Aportes a la Economía Nacional Período 2014-2022



Asociación de Concesionarios
de Fabricantes de Vehículos, Inc.



The background of the page features several large, thin, light blue circles that overlap each other, creating a geometric pattern.

Evolución del Mercado de Vehículos en la República Dominicana y sus Aportes a la Economía Nacional Período 2014-2022

ÍNDICE DE CONTENIDOS

01	RESUMEN EJECUTIVO	
02	ENTORNO MACROECONÓMICO	08
	Crecimiento Producto Interno Bruto (PIB)	09
	Inflación	10
	Estabilidad de la Tasa de Cambio	11
	Tasas de Interés de Préstamos	11
	Desempleo	11
	Balanza Comercial	12
03	MERCADO AUTOMOTRIZ DOMINICANO	14
	Impacto de Medidas de la DGA Sobre el Mercado Automotriz	16
	Declinación y Estancamiento de las Ventas de los Vehículos Nuevos	17
	Valores CIF Nuevos y Usados	18
	Índice de Motorización Respecto a la Región	18
04	PARQUE VEHICULAR DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	20
05	RECAUDACIONES FISCALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	24
06	ASPECTOS CRÍTICOS EN LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	28
	Vehículos Importados con Guía a la Derecha	29
	Ingreso de Unidades Declaradas Pérdida Total o Salvamento	29
	Informalidad en la Importación de Vehículos	30
	Lavado de Dinero	30
	Falta de Servicio y Garantía de Calidad para los Vehículos Importados Usados	31
	Subvaluación de las Unidades Importadas Usadas	31
	Competencia Desleal y su Impacto en el Sector Automotriz	32
06	07 LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS	34
	Impacto de Importaciones Ilegales en Recaudaciones DGA	36
	Segmentos de Vehículos Importados	37
	Análisis del Impacto de la Subvaluación en las Recaudaciones	39
	Consideraciones Sobre las Importaciones de Vehículos Usados	43
08	PERSPECTIVA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	46
	Volumen del Mercado Automotriz	47
	Vehículos Eléctricos	49
	Vehículos y Maquinarias Pesadas	51
09	CONCLUSIÓN: PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	54
	Establecer el Sistema de Inspección Técnica Vehicular	58
	Incrementar los Ingresos Fiscales que Aportan los Vehículos	59
	Adecuar las Bases de Datos de los Vehículos	60
	Suspender las Importaciones de Unidades con Volante Cambiado	60
	Supervisar la Documentación y el Servicio de Garantías	60
	Licencia para Concesionarios y Dealers	60
	Actualizaciones de Aspectos Legales	61
	Conclusión	61



RESUMEN EJECUTIVO

La Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos, Inc. (ACOFAVE), en cumplimiento de sus objetivos institucionales, ha encomendado cada cierto tiempo la elaboración de estudios sobre la situación del sector vehículos en la República Dominicana, que contribuyan a conocer los aspectos más relevantes que inciden en el buen desenvolvimiento de dicho sector y su contribución a la economía y bienestar de la población dominicana. Este es el tercer estudio elaborado por ACOFAVE; el mismo contó con la colaboración e investigación del Sr. Enrique Fernández Pichardo. Los anteriores se emitieron en el 2008 y en el 2014.

Durante el período 2014 al 2022 que corresponde a este análisis, se puede convenir que el sector fue afectado por dos fenómenos que incidieron negativamente en su desenvolvimiento: el aumento desproporcionado a partir del 2016 de la importación de vehículos usados y el cierre obligatorio de los negocios ordenado por los poderes Ejecutivo y Legislativo a partir de marzo del 2020, como reacción a la pandemia del COVID-19.

En el período sujeto de este estudio, las motocicletas crecieron un 70%, a más de 3 millones de unidades y los vehículos de cuatro (4) o más ruedas crecieron en un 61%, a más de 2 millones. Estos datos son incompletos pues no incluyen la enorme cantidad de vehículos, en especial de motocicletas, que circulan sin placa en nuestro país y que deben ser emitidas por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

El costo financiero y humano de las horas desperdiciadas en los tapones, es inconmensurable; así como el de combustible, la contaminación y el desgaste de piezas utilizadas durante largas horas para recorrer distancias que típicamente tomaban escasos minutos.

La situación de taponamiento del tránsito vehicular ha alcanzado niveles alarmantes que desesperan a la población, disminuyen la productividad, contaminan el medio ambiente y provocan mayor número de accidentes y daños corporales a conductores y peatones. La intervención de las autoridades es urgente.

Históricamente, el nivel de discrecionalidad con que se han flexibilizado las importaciones de vehículos tiene un alto impacto en los ingresos fiscales (totales y por unidad), el congestionamiento del tránsito y la edad del parque vehicular.

A partir del 2016, a través de la valoración de las unidades, añadido a la admisión de vehículos con antigüedad prohibida, se generó un extraordinario incremento en las importaciones de vehículos usados en el período, en comparación con los nuevos. Sin embargo, a partir de mediados del 2020, la proporción de vehículos usados/nuevos, ha disminuido moderadamente.

Las medidas de cierres de negocios en el 2020 como resultado de la pandemia, generó una caída del 58% del total de vehículos importados (45% de los nuevos y 14% de los usados). El mercado global de vehículos fue igualmente impactado, pero ya muestra señales de recuperación facilitando el acceso a inventario nuevo. En el 2021 el sector vehículos se recuperó en el país, habiendo alcanzado cifras por encima de las ventas del 2019.

En los últimos 9 años, el país que más ha crecido en cuanto al volumen de exportaciones de vehículos a República Dominicana es China. Esto ha contribuido a disminuir el valor promedio de las unidades nuevas, desmontando así el argumento de que se debe favorecer la importación de vehículos usados para facilitar a los ciudadanos el acceso a un vehículo.

El volumen de ventas de los vehículos nuevos está relacionado con el crecimiento de la economía, arrojando un coeficiente de correlación positivo.

Los aportes del sector vehículo y transporte a los ingresos fiscales del Estado, de contemplarse junto a los impuestos de los hidrocarburos, representaron el 13%. Existen oportunidades para mejorar la competitividad del sector y optimizar los procesos de recaudación de recursos para el Estado.



Asociación de Concesionarios
de Fabricantes de Vehículos, Inc.

ENTORNO MACRO- ECONÓMICO

El período comprendido entre 2014 y 2022, correspondiente a este análisis, se caracterizó principalmente por las disrupciones causadas por la pandemia del COVID-19 a la economía de la República Dominicana y de todo el mundo; y en el caso de nuestro país, por una recuperación más rápida que muchas otras naciones.

La transformación histórica previa a la pandemia hacia una economía de servicios se reconoce por su dinámica industria turística, su resiliencia y su economía diversificada, las cuales han sido claves para dicha recuperación. Las agencias calificadoras de riesgo han reconocido la gestión administrativa y monetaria del Gobierno, destacando el crecimiento económico y la resiliencia a los choques externos.

La firma calificadora *Standard & Poor's* mejoró en diciembre 2022 la calificación crediticia del país de BB- a BB, siendo la única nación de América Latina en escalar un paso de avance¹.

¹<https://bancentral.gov.do/a/d/2585-entorno-internacional>
Riesgo-País (EMBI) y Calificación Deuda Dominicana - 17 de febrero de 2023





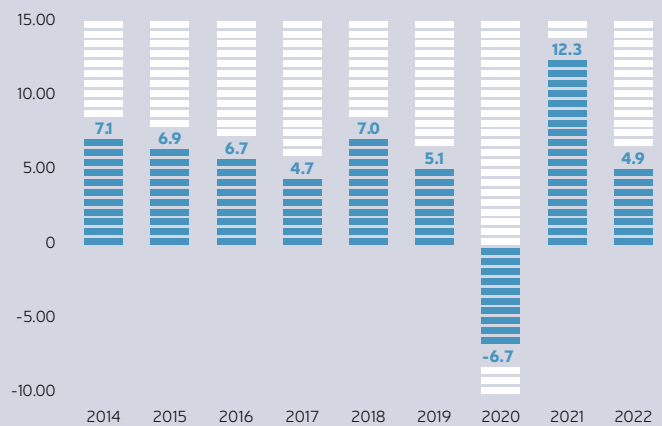
Crecimiento PIB

El crecimiento promedio anual del Producto Interno Bruto (PIB) superó el 5.0% anual desde el 2014. El desempeño del 2022 (4.9%) indica que se recolocó en su tendencia de crecimiento, lo cual es una oportunidad para continuar optimizando la gestión administrativa de las finanzas públicas, con medidas de políticas públicas que sean consistentes con los objetivos del milenio y sostenibles de cara al cambio climático.

Merece destacarse la posición cimera del país en cuanto a su crecimiento promedio durante el período 2014 al 2022, entre los países de habla hispana de la región.

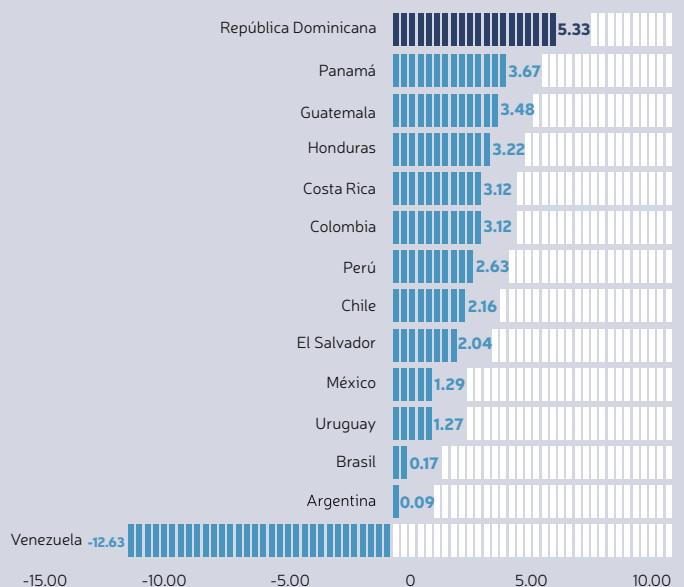
Cuando se compara la tasa de crecimiento acumulada del PIB del 2014 al 2022 con los demás países de América Latina, República Dominicana figura liderando dicha región geográfica.

Tasa Crecimiento PIB República Dominicana



Fuente: IMF Datamapper

Tasa Crecimiento PIB Latinoamérica 2014-2022

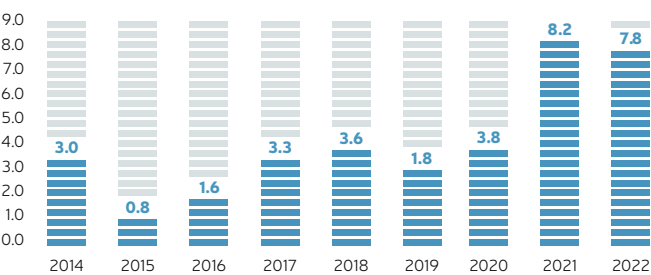


Fuente de datos tasa crecimiento PIB anual: IMF Datamapper

Inflación

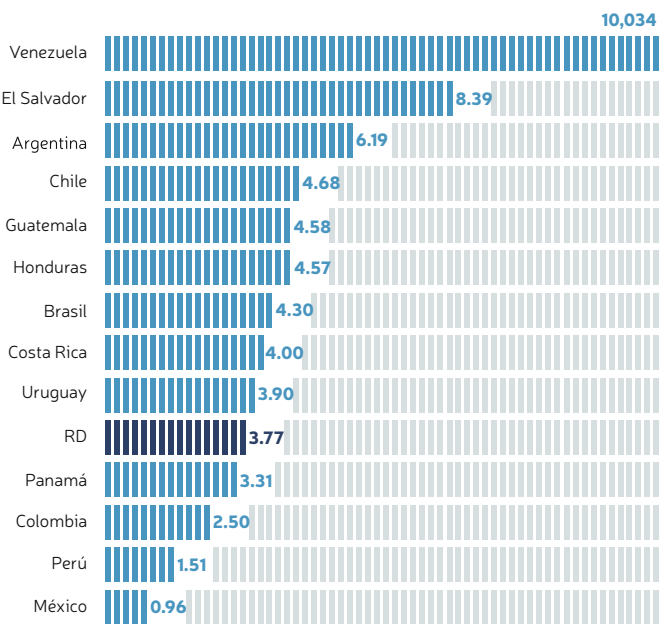
La inflación promedio anual desde el 2014 ha sido de 4.40%. Las presiones en el costo de los bienes importados -debido a las disrupciones en las cadenas de suministro internacionales fruto de la pandemia- han comenzado a normalizarse en los fletes marítimos. Las alzas en las principales materias primas energéticas en los mercados internacionales reflejan el conflicto geopolítico global. La política de subsidios para enfrentar este choque temporal, combinado con la decidida política monetaria restrictiva, augura que esta tendencia de control en la inflación se mantendrá hasta que las autoridades monetarias logren las metas de inflación establecidas.

Tasa Inflación Anual República Dominicana



Fuente: IMF Datamapper

Inflación Promedio 2014-2022



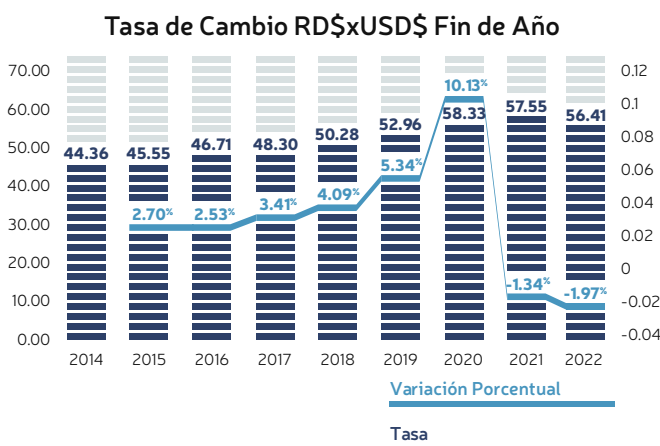
Fuente: IMF Datamapper



Estabilidad Tasa de Cambio

La estabilidad cambiaria en el país durante los últimos diez años ha evidenciado una devaluación promedio de 3.24%. En el 2022 y 2021, República Dominicana fue de las pocas economías de América Latina que evidenciaron apreciación de su moneda frente al dólar norteamericano. La volatilidad cambiaria del peso dominicano ante el dólar es de las menores entre las principales economías del continente americano. Este historial ha permitido que inversionistas en bonos soberanos dominicanos acepten emisiones recientes en pesos.

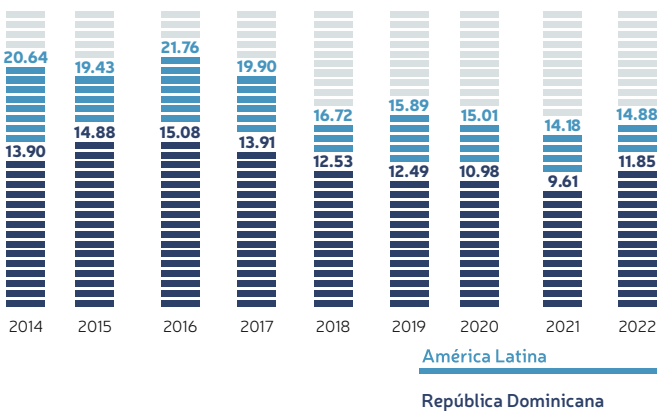
Es interesante subrayar que, durante el 2020 y por segunda vez en la historia económica de República Dominicana, la tasa de cambio experimentó una reducción. La primera vez fue en el año 2004.



Fuente: IMF

Tasas de Interés de Préstamos

República Dominicana va emergiendo de la crisis generada por la pandemia, con unas tasas de interés activas inferiores al promedio de los países latinoamericanos y del Caribe, como muestra la siguiente ilustración construida con datos del Fondo Monetario Internacional (FMI).



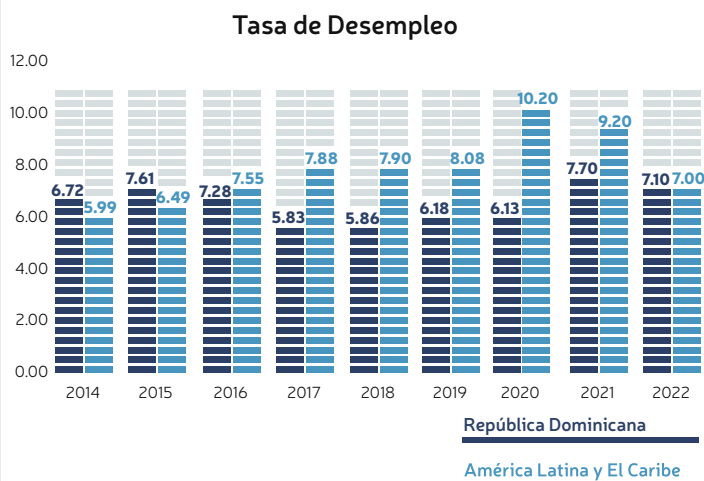
Fuente datos tasa: <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61545850>

Esto representa una diferencia positiva respecto a la crisis financiera global del 2009-2010 y a la crisis interna bancaria del 2002-2004. El país marca un periodo 2014-2022 con tendencia decreciente en las tasas de interés, si se contrasta con el periodo 2000-2022.

Desempleo

Desde 2016 se visualiza que República Dominicana comienza a mantener un nivel de desempleo inferior al de América Latina y el Caribe (ALC). Esta brecha se incrementa durante el 2020 y comienza a cerrarse en el 2021. El desempleo se refiere a la participación de la fuerza laboral que se encuentra sin trabajo, pero que está disponible y buscando empleo activamente.

Estos datos fueron compilados por el Banco Mundial, utilizando las fuentes nacionales de los diferentes países y estimaciones de la International Labour Organization (ILO).

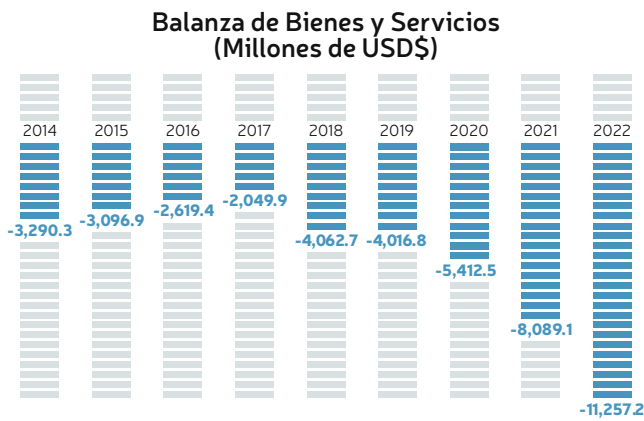


Fuente: Banco Mundial

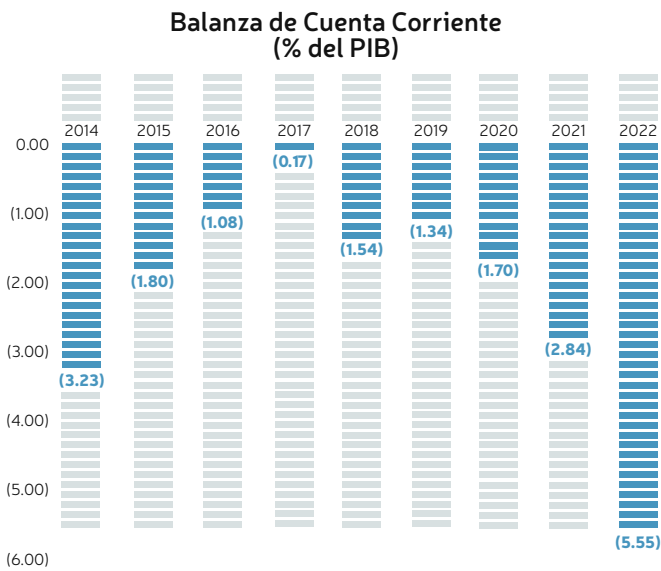
Balanza Comercial

La balanza comercial (Bienes y Servicios) venía reduciendo su brecha desde la crisis financiera internacional del 2008-2010, hasta que fue perdiendo competitividad a partir del 2018. La crisis generada por el COVID-19 impactó nuestras importaciones, tanto en el aspecto de precios (incremento de fletes) como en el de los insumos tecnológicos claves, que escasearon y afectaron nuestras fuentes de divisas durante los períodos de cierre obligatorio severos, exceptuando las remesas.

La expansión de la economía dominicana en 2022 llevó el PIB a aproximadamente 114 mil millones de dólares. Esta senda de crecimiento ha permitido disminuir el impacto en términos relativos históricos y con relación a nuestros competidores de América Latina.



Fuente: Banco Central de la República Dominicana



Fuente: Banco Central de la República Dominicana



MERCADO AUTOMOTRIZ DOMINICANO

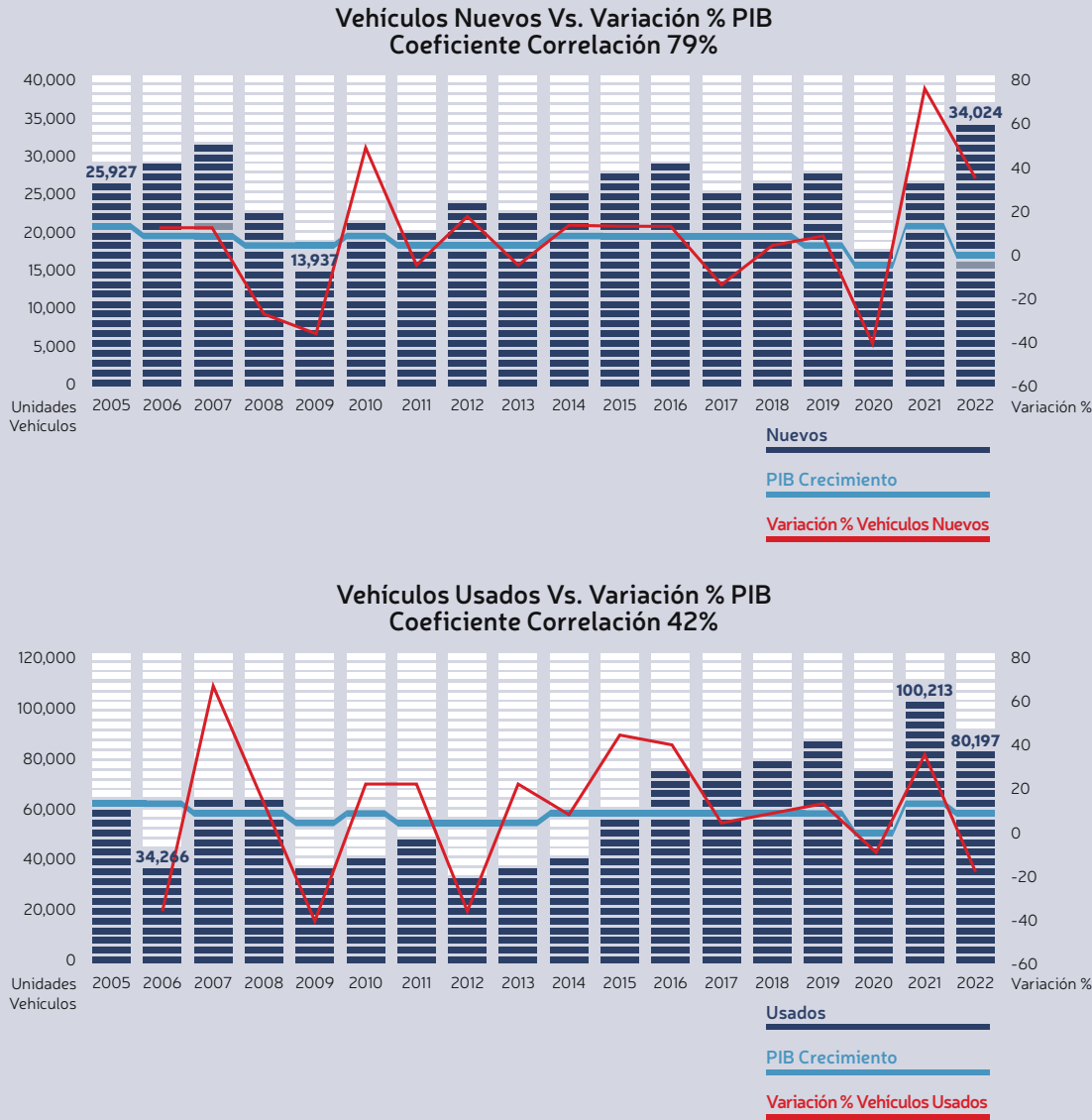


La adquisición de un vehículo constituye un compromiso financiero importante para una persona o grupo familiar, cediendo el primer lugar solamente a la compra de una vivienda. La decisión de suscribir un contrato de préstamo para adquirir un automóvil está condicionada por las expectativas y confianza del consumidor con relación a su situación económica y de empleo, así como a sus perspectivas sobre el país en general.

Tan pronto la economía enfrenta dificultades o los consumidores perciben que vienen situaciones difíciles, las primeras compras que se posponen o cancelan son las relacionadas a la renovación del parque vehicular.

Por esta razón, el crecimiento o decrecimiento en los volúmenes de ventas de unidades de vehículos constituye una especie de “alerta temprana” de las fluctuaciones del ciclo económico.

El siguiente gráfico demuestra la íntima correlación entre las fluctuaciones de los porcentajes de la variación del PIB, y de la variación de las ventas de unidades de vehículos nuevos y usados.



Al analizar estos gráficos, se puede evidenciar que existe una correlación entre la variación del PIB y la tendencia de compra de vehículos. Estas variables no necesariamente funcionan como predictores; sin embargo, la caída de la actividad económica tiende a disminuir el volumen de ventas de vehículos.

Debemos destacar que existen muchas variables que inciden en el crecimiento del PIB, como son: las tasas de interés, la tasa de cambio, la calidad de la valoración aduanal, la confianza de los generadores de empleo e inversión; así como también la situación económica en los países con los cuales nos relacionamos comercial, turística y financieramente.

Impacto de Medidas de la Dirección General de Aduanas (DGA) Sobre el Mercado Automotriz

A finales del 2016, en el mercado de vehículos de la República Dominicana se introdujeron los cambios más violentos y negativos para el sector automotriz, afectando el tránsito, los niveles de contaminación y el índice de muertes y heridos por accidentes.

Según estadísticas recientes del World of Statistics, **la República Dominicana ocupa el 1er. lugar en el mundo en muertes por accidente de tránsito, con un índice de 65 muertes por cada 100,000 habitantes.** Estadísticas disponibles del año 2018 posicionaban el país en el quinto lugar, con 34.6 muertes².

La edad promedio de los vehículos en República Dominicana es de 15 años, asumiendo que todos los vehículos que la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) reporta como “de más de 20 años” son solamente de 20 años de antigüedad. La edad útil recomendada de un vehículo es de 8 a 10 años.

LOS FACTORES QUE AFECTAN ACTUALMENTE AL SECTOR VEHICULAR:

1) La elaboración de la tabla de “valores” utilizada por los importadores de vehículos usados para declarar sus importaciones. Estos valores están muy por debajo del valor de mercado que tienen esas unidades en los países de donde provienen. En adición, son frecuentes las oportunidades en que los valores declarados y aceptados están por debajo de los valores ya subvaluados que figuran en la tabla.

2) Mientras la legislación vigente (Ley 63-17) establece que los vehículos ligeros usados no pueden ingresar al país con más de cinco (5) años desde la fecha de su fabricación, la antigüedad de estos es calculada en base al año modelo que aparece en la matrícula del vehículo. El cambio de años de los modelos de vehículos, en la mayoría de los casos, inicia a partir de agosto o septiembre del año anterior. Y es muy común, cuando hay un cambio importante en el diseño del modelo, que se introduzcan varios meses antes de septiembre.

3) Adicionalmente a la utilización equivocada e ilegal del año modelo como sustituto de la fecha de fabricación, el momento utilizado para establecer la fecha de corte cada año es el 30 de junio, en vez del primero de enero. A manera de ejemplo, un vehículo fabricado a inicios de octubre del 2017 año modelo 2018, podría ingresar a través de las aduanas hasta el 30 de junio del 2023, cuando la antigüedad desde la fecha de fabricación es de 6 años y 9 meses, mientras que la Dirección General de Aduanas (DGA) lo considera de 5 años de antigüedad. Un punto importante que debe resaltarse es que, cada año que pasa el vehículo se deprecia en el país de procedencia, y por ende la DGA deja de recaudar importantes sumas por concepto de arancel e ITBIS.

²https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country_or_area/DOM

4) Durante 2022, el 33.36% de los vehículos importados correspondió a unidades con seis años de antigüedad, en violación a las disposiciones legales vigentes.

2022 Importaciones de Vehículos Ligeros Usados			
Año Fabricación	Usados	Edad	%
1926- 2006	426	>15	0.54%
2008	82	14	0.10%
2009	24	12	0.03%
2010	40	12	0.05%
2011	38	11	0.05%
2012	89	10	0.11%
2013	49	9	0.06%
2014	21	8	0.03%
2015	25	7	0.03%
2016	26,159	6	33.36%
2017	28,421	5	36.24%
2018	11,834	4	15.09%
2019	6,441	3	8.21%
2020	3,085	2	3.93%
2021	1,415	1	1.80%
2022	269	0	0.34%
Total	78,418		100.00%

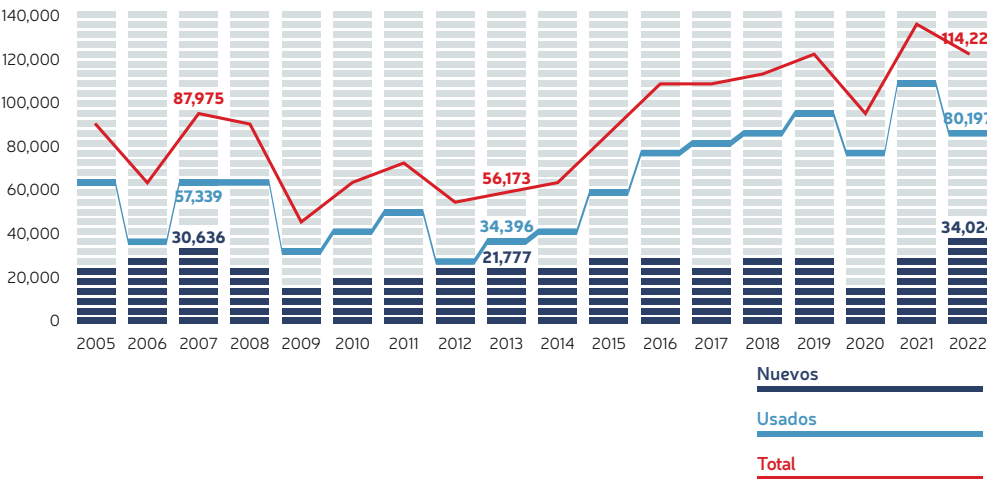
Declinación y Estancamiento de las Ventas de los Vehículos Nuevos

Durante el periodo 2005-2022, el sector de vehículos nuevos sufrió un estancamiento o una reducción durante la mayoría de los años comprendidos en el mismo. El mejor año para dicho sector fue el 2007, cuando se alcanzaron 30,636 unidades vendidas; desde entonces, todos los años se han mantenido por debajo, con excepción del 2022, que totalizaron 34,024 unidades.

Del año 2005 al 2022, las importaciones de vehículos experimentaron un crecimiento, pasando de 85,381 a 114,221 unidades. De estas, los automóviles usados incrementaron de 59,454 a 80,197, lo que refleja que la importación de vehículos nuevos en dicho periodo es mucho menor que la de los usados.

En el siguiente gráfico se puede notar que las tendencias de las unidades usadas guardan un comportamiento similar al de la totalidad de las importadas, mientras que las unidades nuevas experimentan una caída significativa, sobre todo a partir del año 2016.

Histórico Importaciones Vehículos



Valores CIF Nuevos y Usados

Los valores declarados en las aduanas para las unidades de vehículos nuevos importados continúan marcando una tendencia a la baja, como resultado del notable incremento de la cantidad de unidades que llegaron a República Dominicana desde China, país que representa valores por debajo del promedio de los vehículos importados de Estados Unidos, Europa, y Japón.

Vehículos Importados Nuevos en el 2022				
Valores CIF USD\$ Nuevos (FOB+Flete+Seguro+Otros)				
Procedencia	Cantidad	Mínimo	Promedio*	Máximo
Suecia	3	6,032,216	24,739,168	62,153,072
Irlanda	3	6,423,778	15,701,438	25,885,050
Canadá	17	787,785	6,505,006	39,702,824
Uruguay	44	2,797,575	6,056,293	8,114,938
Georgia	4	3,984,151	3,985,862	3,987,729
Reino Unido	73	1,011,087	3,854,069	29,584,163
Inglaterra	5	2,576,931	3,823,180	4,693,960
Italia	55	1,605,065	3,619,098	7,210,560
Panamá	134	720,319	3,536,569	33,505,864
Alemania	443	787,970	3,306,063	16,423,412
España	10	1,706,384	3,167,138	9,835,091
Colombia	97	729,976	2,556,708	9,516,848
Estados Unidos	3,732	186,791	2,108,515	63,003,762
Singapur	8	1,996,440	2,021,379	2,061,727
Bélgica	99	837,841	2,003,183	14,001,101
Sudáfrica	68	1,374,902	1,796,070	2,038,811
Emiratos Árabes Unidos	243	816,566	1,755,056	6,640,282
Japón	5,178	465,711	1,626,684	5,558,691
México	1,164	583,334	1,507,665	62,213,359
Argentina	2,527	945,618	1,507,605	2,114,223
Guatemala	18	1,284,544	1,299,657	1,335,666
Honduras	14	1,271,972	1,273,117	1,277,078
Tailandia	1,004	487,168	1,171,808	2,779,080
Brasil	2,728	490,870	1,159,321	10,768,615
Puerto Rico	6,469	398,726	1,047,825	6,288,548
China	2,224	261,427	843,856	14,075,923
Corea del Sur	6,354	266,745	774,443	4,039,237
Indonesia	525	469,908	711,048	1,956,344
Marruecos	121	640,180	705,865	777,920
India	658	201,041	601,270	3,750,785
Total	34,024			

*Ordenados por el monto del valor promedio.

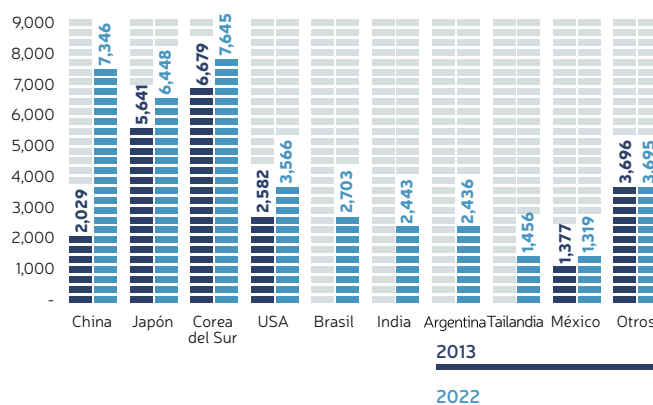
A continuación, se presentan dos gráficos que muestran las fluctuaciones de valor, según los datos declarados en las aduanas del 2013 al 2022:

Valores CIF Promedio Nuevos y Usados USD\$



El incremento en las importaciones chinas explica la disminución del valor CIF promedio de los vehículos nuevos

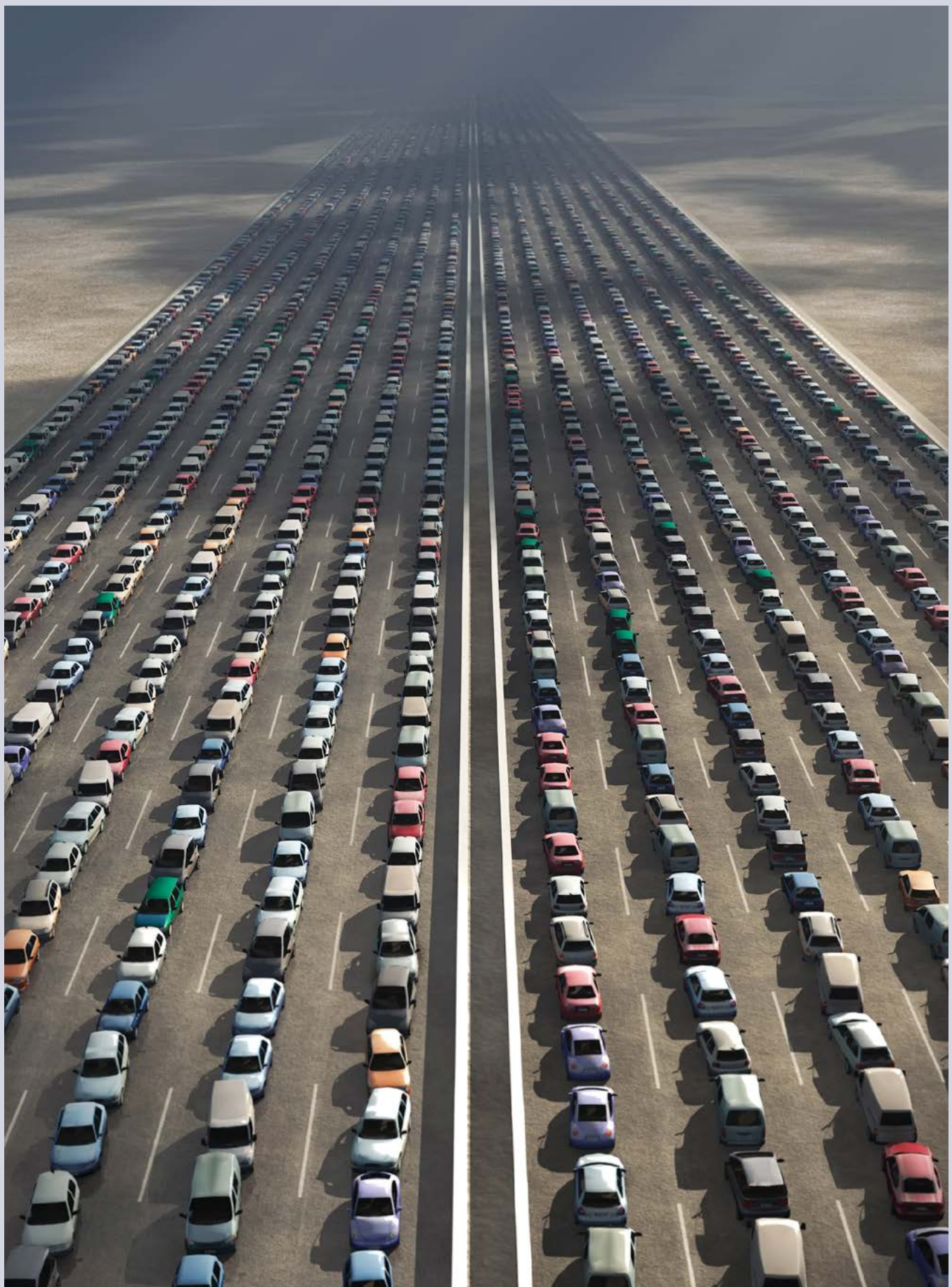
Importaciones Nuevas por País de Origen (Países con >1,000 Unidades)



Índice de Motorización Respecto a la Región

El índice de motorización de la República Dominicana en el año 2020 fue de 442 vehículos por cada mil habitantes, cifra que la coloca en la novena posición respecto a treinta y cinco países de América Latina y el Caribe.

De acuerdo con la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), en el 2015 los datos de la República Dominicana arrojaban un índice de motorización de 153 unidades por cada mil habitantes.





PARQUE VEHICULAR DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

A diciembre del 2022, de acuerdo con informes de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), el parque vehicular en República Dominicana ascendió a 5,463,996 unidades. Si se excluyen las 3,063,704 motocicletas, la totalidad de vehículos de 4 o más ruedas es de 2,400,292.



De los vehículos de cuatro (4) ruedas o más, la mayor proporción corresponde a los automóviles, que representan el 45.23%. Luego los todoterrenos, con el 25.88%. Los de carga, que según la fuente incluyen los camiones, representan el 20.72%. El resto de las clases (volteos, máquinas pesadas, autobuses y otros) alcanzan el 8.17%

ES IMPORTANTE HACER NOTAR LOS SIGUIENTES ASPECTOS DE ESTAS ESTADÍSTICAS:

1) En los vehículos descritos como “otros”, la DGII incluye los montacargas, remolques, ambulancias y fúnebres. Los montacargas corresponderían más bien a “máquinas pesadas” (o equipos amarillos), y los “fúnebres” a “automóviles” (carro fúnebre es su nombre).

2) En la base de datos de la DGII pueden figurar vehículos que ya no existen, pues no se ha implementado un mecanismo para asegurar que las placas de los vehículos descartados o destruidos totalmente sean notificados, y se registre la eliminación de los mismos en el sistema de esa entidad.

3) En adición a lo anterior, existen evidencias de placas que se utilizan ilegalmente pasándolas de un vehículo a otro. En las redes sociales se presentan casi a diario fotos de vehículos portando placas que no corresponden a la marca, modelo y año de éstos.

4) Las autoridades de ciertas entidades estatales han desarrollado un sistema de “Fichas” para identificar sus vehículos (de todo tipo), lo que imposibilita contar con un sistema centralizado de información general sobre el parque vehicular³.

5) Las estadísticas de unidades de carga incluyen las camionetas (pick ups). En la actualidad, sobre todo a partir de la introducción del modelo doble cabina, la camioneta constituye un vehículo de uso familiar y personal, similar al todoterreno (SUV) y a los automóviles. Igualmente, los volteos se cuentan aparte, cuando deberían estar con los vehículos de carga.

³<https://www.instagram.com/p/CnB8gH4u3ml/>

**Crecimiento Parque Vehicular de la República Dominicana
Según Clase de Vehículo
2021 Vs. 2022; en Unidades**

Clase	2021	2022	%	Var.
Jeep	569,102	621,291	26%	9%
Automóviles ^a	1,045,414	1,085,675	45%	4%
Carga ^b	477,365	497,352	21%	4%
Autobuses	117,803	123,344	5%	5%
Máquinas Pesadas	25,294	26,394	1%	4%
Volteo	22,528	23,920	1%	6%
Otros ^c	20,352	22,316	1%	10%
Total	2,277,858	2,400,292	100%	5.4%

Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

**Antigüedad Parque Vehicular, sin Motocicletas
al 31 Diciembre 2021 y 2022**

Año Fabricación	2021	Edad	%	2022	Edad	%
2000	983,082	21	43%	984,646	22	41%
2001	74,731	20	3%	74,877	21	3%
2002	73,708	19	3%	73,849	20	3%
2003	54,686	18	2%	54,806	19	2%
2004	36,920	17	2%	37,097	18	2%
2005	55,189	16	2%	55,444	17	2%
2006	62,362	15	3%	62,881	16	3%
2007	70,280	14	3%	71,059	15	3%
2008	63,459	13	3%	63,843	14	3%
2009	45,527	12	2%	45,828	13	2%
2010	66,372	11	3%	66,761	12	3%
2011	85,666	10	4%	86,083	11	4%
2012	82,917	9	4%	83,528	10	3%
2013	96,484	8	4%	97,372	9	4%
2014	102,675	7	5%	104,562	8	4%
2015	94,475	6	4%	100,833	7	4%
2016	71,651	5	3%	104,737	6	4%
2017	47,582	4	2%	68,734	5	3%
2018	33,545	3	1%	42,861	4	2%
2019	26,587	2	1%	31,560	3	1%
2020	26,983	1	1%	29,894	2	1%
2021	13,790		1%	16,831	1	1%
2022	9,187		0%	30,337	0	1%
2023			0%	11,869	0	0%
Total	2,277,858			2,400,292		

^aIncluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

^bIncluye Camiones y Camionetas.

^cIncluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.





Según informe emitido por la DGII al 31 de diciembre de 2022 respecto al parque vehicular del país, el 90% de los vehículos que lo conforman tienen más de cinco (5) años. Muchos de ellos fueron importados en violación a las leyes y normas vigentes, dando, por ende, como resultado, un parque vehicular anticuado.

El parque vehicular de la República Dominicana continúa siendo obsoleto y caduco, pues más de un 50% de las unidades exceden los 20 años de su fecha de fabricación y un 73% de dichas unidades exceden los 10 años de antigüedad. Por la forma en que la DGII provee la información, no se puede calcular la edad promedio pues todas las unidades con más de 20 años se agrupan en una sola categoría.

La antigüedad del parque vehicular y la ausencia de un sistema de inspección técnica vehicular, son hipótesis muy plausibles para explicar el motivo por el cual la República Dominicana ocupa los primeros lugares en el mundo y en la región en muertes por accidentes de tránsito, al relacionar los casos con la población total.

Las otras razones son: incapacidad de las autoridades de tránsito para controlar la mala actuación de los conductores, la falta de consecuencia por las violaciones a las leyes de tránsito; el peligroso diseño y condiciones por falta de mantenimiento de numerosas vías y de señalización adecuada en las mismas; y la percepción de la población, respecto a la fiscalización del tránsito realizada por los agentes de tránsito, considerando que la misma incluye ciertos elementos de corrupción.

La importación de vehículos contribuye de manera directa a las recaudaciones fiscales. En el caso dominicano, dichos aportes oscilan entre el 50 y 60% del valor CIF al momento de ingresar y matricularlos en el país por primera vez. Este porcentaje varía, dependiendo si el origen del vehículo es de un país con el cual existe tratado de libre comercio o no.

RECAUDACIONES FISCALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

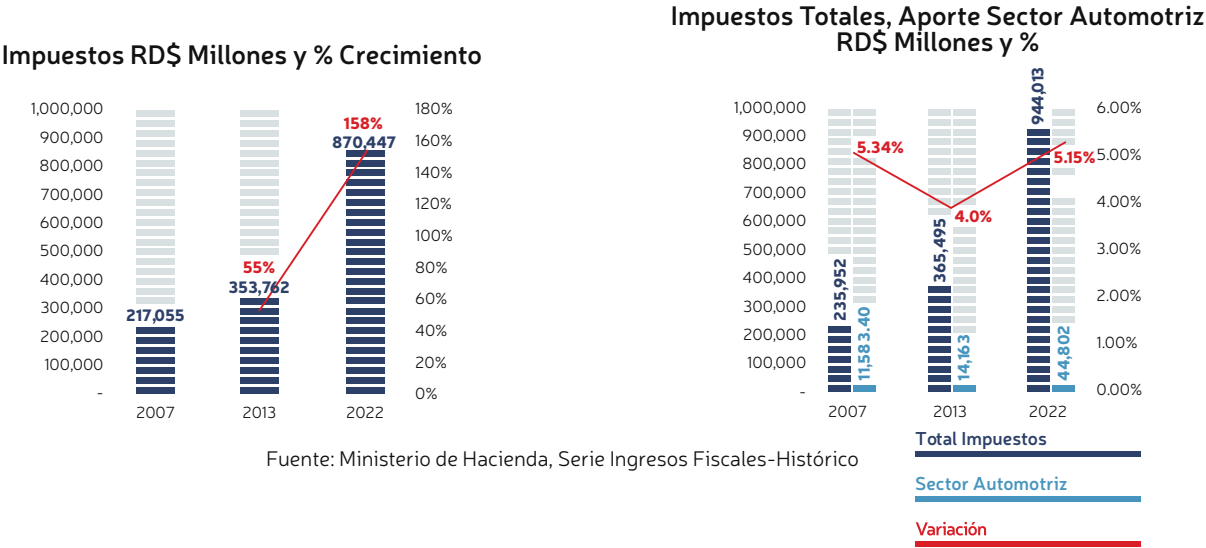


Las recaudaciones fiscales del sector vehículos aumentaron del 2013 al 2022. Los ingresos fiscales por los diferentes conceptos recaudados por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) y la Dirección General de Aduanas (DGA), se incrementaron RD\$30,639 millones o US\$474 millones, utilizando la tasa de venta de dólares del Banco Central al final de cada mes de junio para estimar el promedio anual. Estos montos arrojan unos porcentajes de crecimiento de 216%, en el caso de los pesos dominicanos; y de 139% en el de los dólares estadounidenses.

La proporción de los ingresos de la DGA y la DGII son bastante similares y estables, aunque es necesario resaltar que, en el 2021, por primera vez, la DGII superó los ingresos de la DGA. La DGII no incluye en sus reportes el completo al ITBIS que cobra al facturar las unidades al consumidor final.

Conviene mencionar que los datos de la DGII provienen de sus reportes anuales del parque vehicular, pero no incluyen conceptos de Impuesto Sobre la Renta (ISR), ni el completo del pago del ITBIS al momento de la facturación de las unidades ya mencionadas, por lo que se estima que el aporte real es aún mayor.

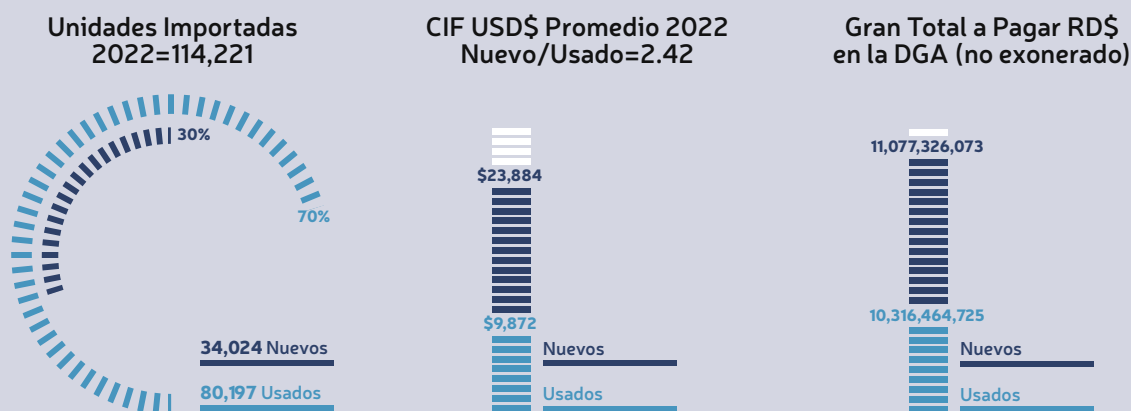
Aportes de los Vehículos al Ingreso Fiscal - Millones RD\$ - (No incluye ISR, ni ITBIS de DGII)										
DGII	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Primera Placa	4,576	5,691	6,990	8,903	9,072	9,668	11,442	8,882	15,188	17,059
Marbetes	989	1,235	1,503	1,868	2,009	2,222	3,287	1,088	2,831	2,950
Traspasos	807	899	949	1,007	1,078	1,217	1,424	1,081	1,908	2,049
CO ₂	303	417	515	667	675	711	835	629	1,102	1,209
Cambios Placas	83	52	55	64	72	90	120	105	164	76
Duplicados	43	43	45	46	48	49	55	38	63	65
Subtotal DGII	6,801	8,337	10,057	12,554	12,953	13,956	17,162	11,823	21,255	23,408
DGA*										
Arancel	1,848	2,608	2,615	3,028	2,865	3,236	3,720	2,774	4,380	5,080
ITBIS	5,514	7,427	9,098	10,662	10,108	11,411	13,130	10,239	16,149	16,314
Subtotal DGA	7,362	10,035	11,713	13,690	12,973	14,647	16,850	13,013	20,529	21,394
TOTAL	14,163	18,372	21,770	26,244	25,927	28,603	34,012	24,836	41,785	44,802
DGII	48%	45%	46%	48%	50%	49%	50%	48%	51%	52%
DGA	52%	55%	54%	52%	50%	51%	50%	52%	49%	48%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tasa a Junio	41.60	43.48	44.91	45.95	47.50	49.42	50.76	57.94	57.13	55.00
Total Millones USD\$	340	423	485	571	546	579	670	429	731	815



*Los datos publicados por la DGA no reflejan el detalle por sector de los ingresos por gravámenes, ni ITBIS. Este cálculo se hizo utilizando los archivos correspondientes a las importaciones de vehículos durante el periodo 2013-2022, totalizando las columnas Gravamen (arancel) e ITBIS.

El promedio del valor CIF declarado por cada vehículo en la DGA alcanza US\$24,340 en el caso de los nuevos, mientras que los usados aportan US\$9,787. En la DGA, los ingresos fiscales promedio por vehículo nuevo ascienden a RD\$334,193, mientras los usados aportan como promedio RD\$127,949. **Esto significa que cada vehículo nuevo contribuye más de dos veces y media en comparación a lo que aportan los usados (2.61). Este cálculo excluye los vehículos exonerados.**

Las importaciones de los vehículos usados representaron el 70% de las unidades ingresadas en el 2022. El restante 30% correspondió a los vehículos nuevos. La proporción es de más de dos vehículos usados importados por cada nuevo (2.33). Estas cifras reflejan, especialmente a partir del 2016, cómo se incrementaron las importaciones de vehículos usados en comparación con las de los nuevos, lo que ha incrementado el congestionamiento del tránsito y provocado una mayor contaminación y enfermedades pulmonares, más accidentes; más gastos en combustible por kilómetro recorrido y por consumo de piezas y repuestos.



Establecer una política que permita contar con un parque vehicular menos obsoleto, pudiera a la vez elevar los ingresos fiscales. Debemos enfatizar que el crecimiento descontrolado e irrestricto del parque vehicular de vehículos usados es insostenible desde todo punto de vista. Los países más ricos y desarrollados implementan políticas públicas que obligan a la renovación del parque vehicular a partir de un kilometraje definido en cada país en particular, así como de la antigüedad del vehículo. Esto se debe a que, los vehículos con alto kilometraje o mucha antigüedad en circulación tienden a emitir un mayor grado de contaminación al ambiente dada la obsolescencia en la tecnología del motor.



ASPECTOS CRÍTICOS EN LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Los datos y análisis estadísticos incluidos en este informe reflejan aspectos que apuntan a situaciones de competencia desleal.



La situación es negativa para todos los actores del sistema, incluyendo a muchos de los importadores de vehículos usados y también para el fisco, por la pérdida de ingresos fiscales. De igual modo, para los consumidores, por el engaño y/o perjuicio por la calidad de los bienes importados.

A continuación, enumeramos las situaciones que se presentan en República Dominicana que afectan la competitividad del sector automotriz, incluyendo la de los importadores de vehículos usados:

Vehículos Importados con Guía a la Derecha

Importaciones de unidades usadas provenientes de países donde los vehículos se construyen con el guía a la derecha, para consumo local o de países especializados en la modificación artesanal de dichas unidades.

El 14.34% de los vehículos importados proviene de lugares con el guía a la derecha o que se especializan en conversiones de autos.

Los vehículos importados usados desde Japón necesariamente son originales (con el guía a la derecha), salvo muy raras excepciones.

En Chile y Perú se han desarrollado industrias artesanales para la conversión y reembarque a República Dominicana, de vehículos con el guía a la derecha. Estos vehículos convertidos (travestis) constituyen un peligro para la seguridad de los usuarios y de los demás conductores y peatones, pues dichas conversiones son condenadas por los fabricantes de vehículos debido a razones técnicas.

Debe hacerse notar que mientras Chile y Perú exhiben estas cantidades de unidades, los países limítrofes o cercanos del mismo lado del océano Pacífico, como Ecuador, Colombia y Panamá, no presentan cantidades significativas.

Las razones por las que no se recomienda la utilización de un vehículo modificado (travesti) son las siguientes:

- a) Dichas modificaciones se realizan sin ningún tipo de supervisión, ni revisión técnica profesional u oficial.
- b) Las modificaciones involucran elementos extremadamente sensibles para la seguridad de la conducción, como son el guía, los frenos, las bolsas de seguridad y el sistema eléctrico.

c) Los espejos retrovisores están calibrados para ser vistos y guardar las proporciones de distancia desde el lugar original del conductor. Del lado derecho y al cambiar de posición, se pierde el sentido de distancia correcto.

d) Las luces delanteras vienen graduadas de fábrica para iluminar el lado de la carretera, tratando de evitar molestias a los conductores que vienen en vía contraria y dando prioridad a la claridad del lado de los peatones.

e) Se introducen nuevos huecos en el cortafuego para poder traspasar la columna del guía y los cables de los pedales, dejando de utilizar dichos huecos en el lado derecho. Si el trabajo no es hecho a la perfección, los conductores y sus pasajeros corren el riesgo de muerte por envenenamiento con gases proveniente del motor, sobre todo en caso de mal estado del sistema de escape.

f) Los limpiavidrios funcionan en sentido contrario, lo que afecta la visibilidad durante la lluvia.

Ingreso de Unidades Declaradas Pérdida Total o Salvamento

Continúan ingresando al país unidades declaradas pérdida total o salvamento.

Los archivos de datos de importaciones de la Dirección General de Aduanas (DGA) incluían en años anteriores, comentarios en la descripción de la unidad, cuando se trataba de salvamentos o pérdida total. En la actualidad dicha información no figura. Luego de una búsqueda en el archivo, encontramos que los nombres de los “suplidores” (en el caso de 22 unidades) incluían la palabra “salvage” en el nombre. Haciendo una investigación de los números de chasis de dichas unidades en la página web del National Insurance Crime Bureau (<https://www.nicb.org/vincheck>), cinco (5) de las unidades aparecían como salvamento o pérdida total, lo que equivale al 14% de las unidades investigadas.

Informalidad en la Importación de Vehículos

Continúa la informalidad en cuanto a los actores en la importación de vehículos.

La formalidad y organización contable de las entidades y personas que intervienen en el proceso de importación de vehículos es importante, porque asegura al Estado dominicano la posibilidad de recaudar todos los impuestos que dichas transacciones impliquen. Especialmente críticos son el impuesto sobre la renta, ya que cuando la importación se hace a un consumidor final no puede cobrarse el ITBIS completo que corresponde a la factura de venta, ni tampoco el impuesto sobre la renta del intermediario, que se paga en base a los resultados contables.

Esto puede suceder en caso de que el consumidor final realice directamente la compra en el extranjero y consigne la unidad a su nombre, o cuando el importador endose el documento de embarque a su favor para declarar y liquidar la unidad en la aduana.

También puede ser necesario hacer el traspaso de las unidades exoneradas en la aduana, para que la entidad o persona favorecida con la exoneración realice el trámite correspondiente, en este caso sin consecuencias negativas para el Estado.

Aparece un total de 3,542 entidades y personas que intervinieron en una o más transacciones de importación, de las cuales 1,531 (44%) corresponden a personas físicas.

Como existe un tratamiento diferenciado entre las importaciones de unidades nuevas y las usadas, realizadas por los concesionarios y dealers que son objeto de una valoración especial, y la otorgada a las personas físicas y entidades privadas, no debería convenir al consumidor final importar individualmente sus unidades, salvo que se trate de exoneraciones o posibles subvaluaciones de las unidades y/o evasión del ITBIS final de venta.

Lavado de Dinero

En el pasado, la utilización de los vehículos usados para el lavado de dinero afectó al sector. Las “debidas diligencias” practicadas por ley a los clientes que adquirían vehículos a nivel nacional, no eran requeridas a los importadores (personas o dealers) de vehículos usados desde el exterior. En la actualidad, las autoridades han implementado e instituido que la medida establecida por ley de realizar “debidas diligencias”, sea obligatoria a cada operación comercial. Esto merece el reconocimiento y apoyo de todo el sector, para que dicho procedimiento se generalice y perfeccione.

El Volumen II Lavado de Dinero, del Reporte sobre la Estrategia Internacional de Control de Narcóticos del Departamento de Estado de los Estados Unidos, establece en marzo 2022 que, dentro de las vulnerabilidades y metodologías para el lavado de dinero en República Dominicana, se incluyen dealers de vehículos (entre otras actividades) que los criminales explotan para dichos fines⁴.

Al tratar casos de redes de narcotráfico desmanteladas por las autoridades, es común que los medios de comunicación dominicanos incluyan entre los bienes decomisados a empresas de dealers de vehículos y los de personas dedicadas a la comercialización informal de vehículos⁵.

Las “debidas diligencias” practicadas por ley por los concesionarios y dealers a los clientes que adquieren vehículos en el país, no se practican a los importadores de vehículos usados del exterior (personas o dealers).

Mientras los distribuidores de nuevos vehículos deben mantener la infraestructura para el mantenimiento de las unidades que comercializan y ofrecer garantías a los clientes, los comercializadores de vehículos usados no se ven obligados a garantizar el suministro de piezas y servicios, ni a ofrecer garantías sobre los vehículos que distribuyen. Esta medida perjudica a los consumidores, quienes están desprotegidos en su inversión cuando adquieren un vehículo usado; además de perjudicar a los distribuidores de nuevos vehículos, quienes deben incurrir en mayores costos para la comercialización de estos.

⁴<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2022/03/22-00768-INCSR-2022-Vol-2.pdf>

⁵<https://hoy.com.do/tirotean-agentes-dncc-custodiaban-dealer-incautado-en-operacion-falcon/>
<https://elnacional.com.do/apresan-vendedor-autos-ligan-narco/>

Falta de Servicio y Garantía de Calidad para los Vehículos Importados Usados

Obtener servicio y garantía de calidad para los vehículos importados usados, representa un gran problema. Mientras los importadores de vehículos nuevos son obligados (mediante contrato suscrito con los fabricantes originales) a ofrecer niveles de servicios técnicos óptimos y de inventarios de piezas para fines de garantía y reparación, los dealers de vehículos usados, en su gran generalidad no cuentan con dichas facilidades.

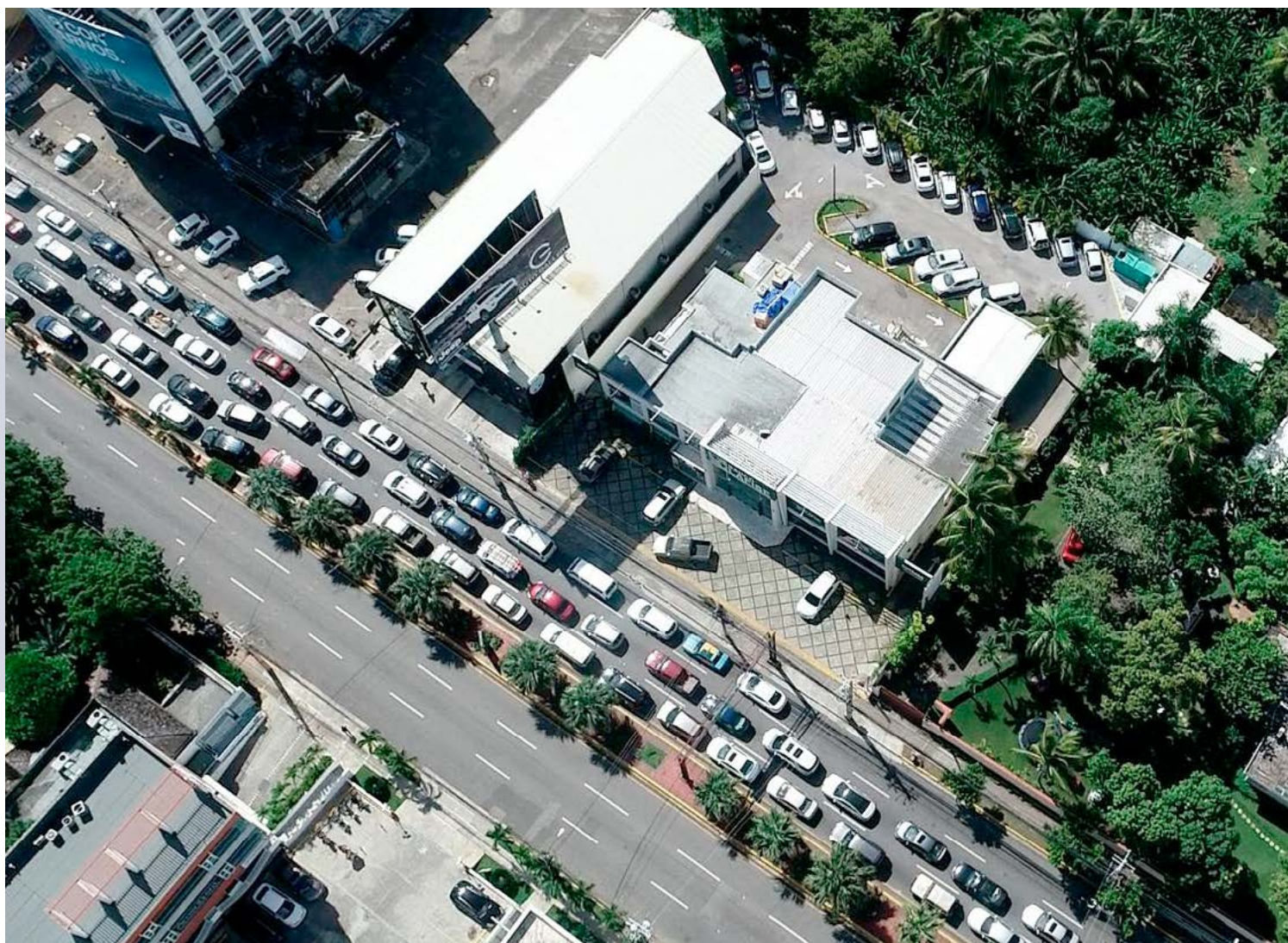
En el caso de los trabajos realizados bajo garantía, son los fabricantes quienes reembolsan la mano de obra y envían las piezas necesarias para dicho servicio, lo cual no aplica en el caso de importadores de usados.

Lo más crítico en este aspecto lo constituye la situación que se presenta, cuando la fábrica emite un llamado a revisión (recall) y el concesionario debe realizar un trabajo técnico para corregir un fallo detectado por la

fábrica luego de vendida la unidad. Dichos llamados se hacen de acuerdo con los números de chasis de los vehículos, detallados en la orden del llamado. Como un vehículo usado importado al país no está registrado en el concesionario, el llamado a revisión pasa desapercibido y puede ocasionar riesgos y peligros al usuario de éste.

Subvaluación de las Unidades Importadas Usadas

Al analizar diversas fuentes de datos para la realización de este informe, se detectan importantes diferencias entre los valores de unidades importadas usadas en su país de procedencia, y los declarados en la Dirección General de Aduanas (DGA). El fiscalizar correctamente este aspecto permitiría mejores niveles de recaudación al Estado dominicano.



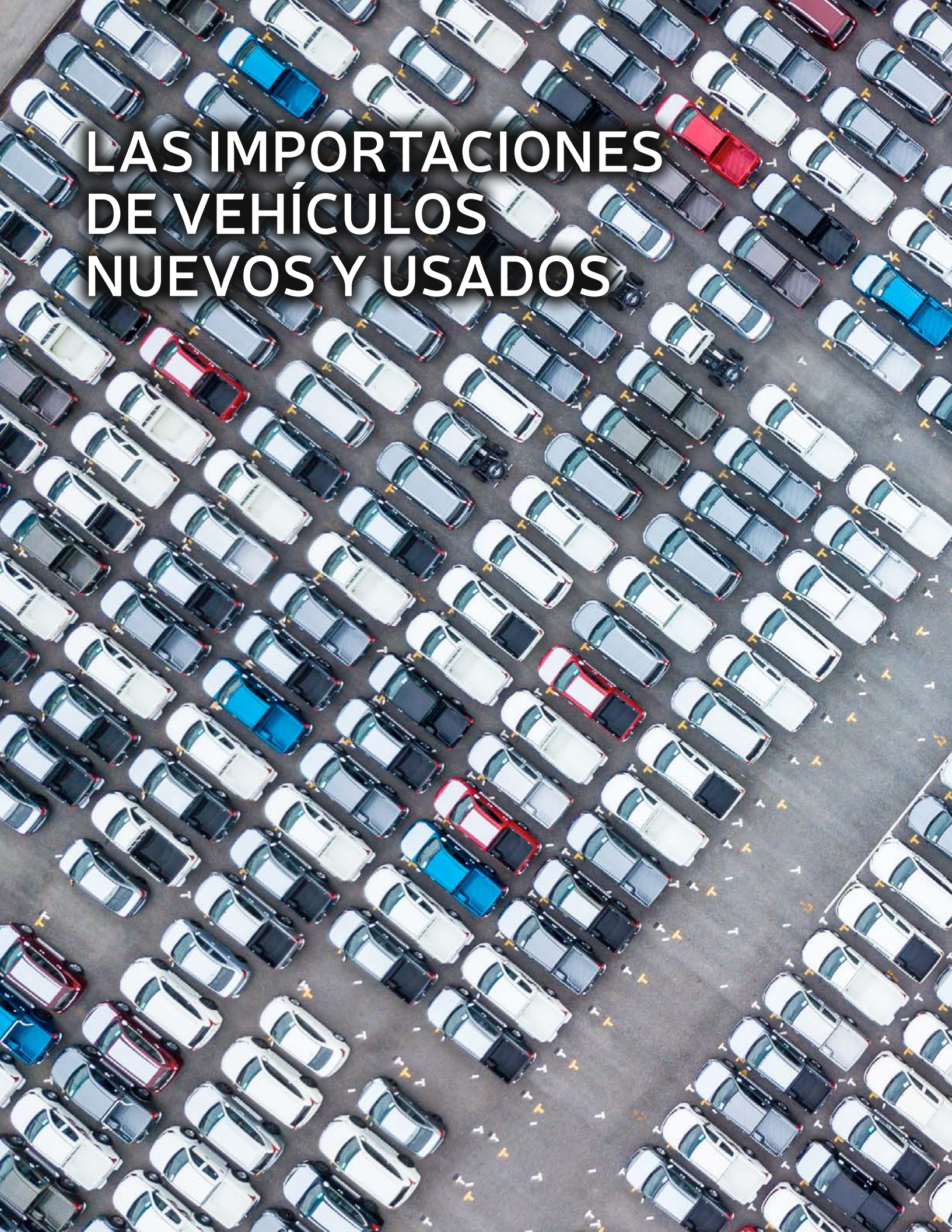
Competencia Desleal y su Impacto en el Sector Automotriz

En este capítulo se han señalado los aspectos más críticos que históricamente han afectado la competitividad del sector automotriz -situaciones que traen como resultado el actual caos que existe en el sector vehicular dominicano- el cual podemos describir por estos factores:

- 1) Ingresos fiscales por debajo de su potencial.
- 2) Colapso total del tránsito vehicular en las principales ciudades del país.
- 3) Récoros mundiales en el índice de accidentes por habitantes.
- 4) Altos costos de tratamiento médico a los accidentados y consecuente inversión en su proceso de rehabilitación física. De acuerdo con el Global Road Safety Facility (GRSF) del Grupo del Banco Mundial, en el 2016 (el siguiente reporte deberá publicarse en 2023), el costo de las fatalidades y daños graves en la República Dominicana ascendió a \$8,918 millones de dólares, que corresponden al 11.8% de su Producto Interno Bruto (PIB), que en ese año alcanzó \$75,700 millones de dólares⁶.
- 5) Insatisfacción de los consumidores por la falta de servicios, garantías y gastos imprevistos añadidos al presupuesto familiar.
- 6) Competencia desleal entre los actores formales e informales del sector de comercialización de vehículos, en especial por la falta de infraestructura para brindar servicios, repuestos, taller, personal capacitado y evasión de impuestos, entre otros.
- 7) Informalidad en la economía nacional, por la existencia de vendedores informales no regulados en el sector.
- 8) Aumento de los niveles de contaminación ambiental.

⁶<https://www.roadsafetyfacility.org/country/dominican-republic>



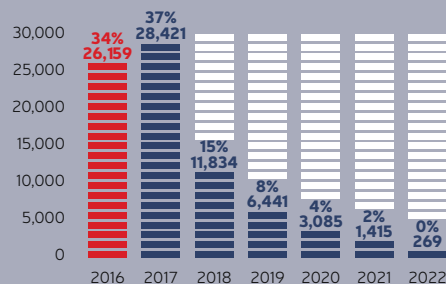
An aerial, top-down view of a large parking lot densely packed with cars. The cars are arranged in neat, parallel rows, filling most of the frame. The colors of the cars vary, with a high concentration of white and silver vehicles, and some darker colors like black and grey. A few cars stand out with bright colors, including a red car in the upper right and a blue car in the lower left. The perspective is from directly above, showing the tops of the cars and the yellow painted lines on the asphalt. The overall impression is one of a large-scale collection or inventory of vehicles.

LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS

Durante el 2022, continuó la tendencia de años anteriores (especialmente a partir del 2016), caracterizada por el predominio de las importaciones de vehículos usados en proporción a los nuevos.

Se puede observar en el siguiente gráfico que la mayor cantidad de unidades importadas en el 2022 corresponden a los años 2016 y 2017. Al año 2016 implicaba 6 años de antigüedad, por lo que su importación era ilegal de acuerdo con la Ley 63-17. Se importaron 26,159 unidades en esas condiciones, lo que representó un 34% del total de unidades importadas en el 2022, con año modelo 2016 al 2022.

Unidades Ligeras Importadas Usadas en 2022 por Año Fabricación del 2016 en Adelante



En países como Japón, a partir del quinto año de antigüedad, los vehículos sufren un incremento en el porcentaje de los impuestos a pagar. Esto se hace para incidir positivamente en la edad promedio del parque vehicular, la seguridad en el tránsito y la reducción de la contaminación ambiental. En otros países como Corea del Sur, los vehículos dedicados al servicio de taxi no pueden exceder los cinco años de antigüedad. Dichas políticas obligan a exportar dichas unidades a otros países que permiten su importación, entre éstos la República Dominicana, la cual es recipiente significativo de las mismas.

Se incluyen en el siguiente cuadro las unidades procedentes de Perú y Chile, ya que dichos países han instalados "industrias" de modificación de vehículos con el guía a la derecha provenientes de Japón, y reembarcados a otros mercados, incluyendo la República Dominicana.

Importados 2022	
No Exonerados, Ligeros >5 Años	
Corea del Sur	4,754
Japón	2,374
Chile	1,855
Perú	251
Total	9,234

Impacto de Importaciones Ilegales en Recaudaciones DGA

El ingreso de unidades con más de cinco años de antigüedad está prohibido por la Ley 63-17 que en su Artículo 179 establece lo siguiente:

Artículo 179.- Importación de vehículos de motor livianos. Únicamente se permitirá la importación de vehículo de motor livianos de hasta cinco (5) años de fabricación. Sin embargo, en ningún caso se permitirá la importación de vehículos de salvamento o pérdida total.

A continuación, transcribimos unas tablas donde se muestra la cantidad de unidades importadas en el 2022 con año modelo del 2016; es decir, con 6 o más años de antigüedad, pues la fabricación del año modelo 2016 inicia a más tardar en septiembre del 2015, y a menudo, en meses anteriores.

En dichas tablas figura la cantidad de unidades ligeras, usadas y no exoneradas declaradas, así como los valores CIF US\$ mínimo, promedio y máximo en los que se declararon vehículos con año modelo del 2016 al 2022. Se calcula a continuación el monto promedio pagado por cada vehículo en las condiciones descritas. Luego, se muestra el cálculo del monto que la DGA hubiese cobrado adicionalmente, sólo mediante la aplicación del Artículo 179 de la Ley 63-17, pues el promedio del valor CIF de las unidades del 2016 debería corresponder al de las unidades del 2017. La cifra estimada sobrepasa los once mil ochocientos treinta y siete millones de pesos (RD\$11,837,775,731).

Importados 2022 Ligeros, Usados, No Exonerados						
		CIF USDS (FOB+Flete+Seguro+Otros)			A Pagar DGA	
Año Modelo	Unidades	Mínimo	Promedio	Máximo	Total	Por Unidad
2016	26,128	3	7,492	516,292.16	2,654,965,772	101,614
2017	28,394	817	8,199	612,389	3,118,791,107	109,840
2018	11,804	1,156	10,878	80,510	1,677,212,128	142,088
2019	6,426	1,834	13,601	91,173	1,122,874,272	174,739
2020	3,070	3,110	18,414	92,056	687,224,654	223,852
2021	1,399	4,359	31,951	277,478.72	528,101,381	377,485
2022	265	5,630	41,490	141,017	137,092,235	517,329
Total	77,486	16,908	132,026	1,810,915	9,926,261,549	

Cálculo Monto Dejado de Cobrar por DGA por Ingreso Unidades Ilegales (> 5 Años)						
Año Modelo	Unidades	Pagado por Unidad	Debió Pagar por Unidad	Diferencia por Unidad	Total USD\$ Dejado Cobrar	Total RD\$ Dejado Cobrar
2016	26,128	101,613.82	109,839.79	8,225.98	214,928,361	11,837,775,731
Tasa Promedio Anual					55.08	

Segmentos de Vehículos importados

Al revisar las estadísticas de importación de vehículos, y al organizarlos por segmentos del mercado, hemos validado que:

Las unidades de vehículos clasificados como todoterreno, camioneta y automóvil, constituyen el 87.67% de las importaciones totales de vehículos ligeros; y, por ende, son las categorías más significativas en el análisis de las importaciones.

Se clasificaron todas y cada una de las unidades correspondientes a todoterreno, camioneta y automóvil, utilizando la tabla de la *Environmental Protection Agency (EPA)*⁷ de Estados Unidos. En vista de la gran cantidad de unidades muy pequeñas correspondientes a la categoría “Kei” en Japón -que no circulan en Estados Unidos- se añadió a la tabla la categoría “Micro”.

El objetivo de este análisis es determinar el impacto de las políticas existentes en la República Dominicana sobre la configuración del parque vehicular, el consumo de combustible, los gastos de reparaciones y la contaminación ambiental.

Vehículos Ligeros Importados 2022				
Segmento	Nuevo	Usado	Total	%
Todoterreno	17,409	34,879	52,288	46.60%
Automóvil	2,499	33,509	36,008	32.09%
Camioneta	6,521	3,555	10,076	8.98%
Camión	3,786	1,038	4,824	
Minivan	140	2,836	2,976	
Furgoneta	2,515	162	2,677	
Microvan		1,666	1,666	
Minibús 10-16 Pas.	400	523	923	
Station Wagon	101	153	254	
Minibús 16-30 Pas.	152	6	158	
Ambulancia	123	34	157	
Autobús >30 Pas.	139	6	145	
MPV	2	24	26	
Carro Fúnebre		18	18	
Micro Furgoneta		11	11	
Casa Rodante		1	1	
Total	33,787	78,421	112,208	87.67%

En la categoría “automóvil”, se puede observar que entre los que más se importan se encuentran los subcompactos (1,273), mientras que los usados que más se importan son los medianos.

Se importan 2,428 automóviles medianos por cada nuevo importado. Al mismo tiempo, se importan 76 automóviles compactos usados por cada compacto nuevo.

Los diez modelos de automóviles medianos usados y los diez modelos nuevos subcompactos más importados en el 2022 aparecen luego del siguiente cuadro, de importaciones por segmentos.

Automóviles Importados 2022			
Segmento	Nuevo	Usado	Total
Midsize Car	5	12,140	12,145
Subcompact Car	1,273	9,490	10,763
Compact Car	105	7,978	8,083
Micro Car	65	2,231	2,296
Compact Luxury Car	42	395	437
Sport Car	8	321	329
Full Size Luxury Car	38	92	130
Full Size Car	1	101	102
Midsize Luxury Car	14	69	83
Sport Luxury Car	34	28	62
Subcompact Electric Car	28	20	48
Compact Electric Car		47	47
Micro Electric Car		12	12
Full Size Luxury Electric Car	9	2	11
Exotic	4	4	8
Midsize Luxury Crossover	5	2	7
Compact Luxury Electric Car	6	1	7
Midsize Hybrid Car		7	7
Compact Executive Electric Car		6	6
Subcompact Luxury Electric Car		3	3
Sport Luxury Electric Car	3		3
Compact Cabriolet Car		3	3
Midsize Luxury Car		2	2
Sport Hybrid Car		1	1
Full Size Electric Car		1	1
Subcompact Luxury Car		1	1
Subcompact Cabriolet Car		1	1
Midsize Crossover		1	1
Compact Electric Crossover		1	1
Total	1,640	32,960	34,600

⁷https://en.wikipedia.org/wiki/Car_classification

10 Marcas de Autos Más Importadas 2022			
Subcompact Nuevos		Midsize Usados	
Kia Picanto	531	Hyundai Sonata	7,385
Suzuki Swift	213	Kia K5	2,322
Suzuki Dzire	197	Honda Accord	1,474
Kia Rio	65	Toyota Camry	399
Nissan Versa	50	Nissan Altima	146
Fiat 500	40	Kia Optima	88
Mini Cooper	35	Ford Fusion	75
Toyota Yaris	33	Hyundai Grandeur	61
Fiat Argo Trekking	30	Chevrolet Malibu	47
Hyundai Accent	30	Volkswagen Passat	38
	1,224		12,035

El rubro de vehículos más importados es el todoterreno, que incluye los SUV y los Crossover. Si un todoterreno está construido sobre un chasis de camioneta, se le llama “SUV”; si por el contrario, está construido sobre una plataforma de automóvil (unibody) se le llama “Crossover”.

En esta categoría, las unidades más vendidas son las usadas y corresponden a todoterrenos tipo SUV tamaño mediano (midsize), cuyo diseño es más pesado y costoso que los crossovers; consume más combustible y es más contaminante que las unidades nuevas más vendidas, que son los crossovers subcompactos.

Las marcas y modelos de los dos segmentos que más se importan (nuevos y usados) se presentan luego del siguiente cuadro (importaciones por segmento).

Todoterrenos Importados 2022 por Segmento			
Segmento	Nuevo	Usado	Total
Midsize SUV	2,444	12,970	15,414
Compact Crossover	3,834	7,649	11,483
Midsize Crossover	1,184	7,718	8,902
Subcompact Crossover	4,205	616	4,821
Full Size SUV	1,388	1,655	3,043
Compact SUV	1,005	1,524	2,529
Midsize Luxury Crossover	455	759	1,214
Subcompact SUV	897		897
Midsize Luxury SUV	498	1,104	1,602
Compact Luxury Crossover	374	314	688
Full Size Luxury SUV	134	181	315
Subcompact Luxury Crossover	236	71	307
Compact Crossover	231	46	277
Full Size Luxury Crossover	87	57	144
Compact Luxury SUV	29	81	110
Midsize Electric Crossover	96		96
Midsize Luxury Electric Crossover	70	7	77
Compact Electric Crossover	37	19	56
Midsize Luxury Hybrid Crossover	44	9	53
Midsize Electric SUV	29	24	53
Compact Luxury Hybrid Crossover	26	1	27
Large Size Luxury SUV	12	13	25
Subcompact Luxury Hybrid Crossover	24	1	25
Micro Crossover		24	24
Midsize Hybrid Crossover	1	10	11
Midsize SUV	11		11
Compact Electric SUV	3	3	6
Subcompact Electric Crossover	3	3	6
Midsize Luxury Electric Crossover	2	1	3
Compact Luxury Electric Crossover		1	1
Total	17,359	34,861	52,220

10 Marcas de Todoterrenos Más Importados 2022			
Subcompact Crossover Nuevos		Midsize USV Usados	
Changan CS35	571	Honda CRV	10,290
Chevrolet Tracker	547	Jeep Grand Cherokee	1,307
Suzuki Jimny	462	Jeep Wrangler	667
Kia Seltos	449	Dodge Journey	270
Kia Sonet	339	Chevrolet Traverse	161
Nissan Kicks	256	Ford Edge	125
Suzuki Vitara	196	Mazda CX-9	97
Mazda CX-30	151	Mitsubishi Montero Sport	24
Toyota Raize	150	Jeep Grand Cherokee L	17
Peugeot 2008	150	Toyota Fortuner	6

En el caso de las camionetas (pick ups), las importaciones por segmentos se presentan a continuación:

Camionetas Importadas 2022 por Segmento			
	Nueva	Usada	Total
Class 1 Pick Up Truck	1,922	3,445	5,367
Class 2A Pick Up Truck	856	3,073	3,929
Micro Pick Up	674		674
Class 2B Pick Up Truck	98	3	101
Class 3 Pick Up Truck	3		3
Compact Pick Up	1		1
Total	3,554	6,521	10,075

Las unidades nuevas y usadas coinciden en esta categoría por única vez, en el sentido de que la *Class 1 Pick Up Truck* corresponde a la más importadas tanto para las nuevas como para las usadas.

A continuación, se muestran las marcas y modelos de las unidades de camionetas más importadas (nuevas y usadas).

10 Marcas de Camionetas Más Importadas 2022			
Class 1 Pick Up Nuevas		Class 1 Pick Up Usadas	
Isuzu D-MAX	671	Chevrolet Colorado	652
Nissan Frontier	652	Toyota Tacoma	445
Chevrolet Colorado	565	Nissan Frontier	404
Changan Star 5	319	Jeep Gladiator	192
Mazda BT-50	282	Honda Ridgeline	53
Ford Ranger	212	Chevrolet Silverado	27
RAM 700	79	GMC Canyon	26
Volkswagen Amarok	77	Toyota Townace	23
Toyota LiteAce	70	Fiat Fullback	18
Shineray T32	69	Ford Ranger	17
	2,996		1,857

Análisis del Impacto de la Subvaluación en las Recaudaciones

A continuación, se presenta un análisis de las diferencias entre el valor declarado por los vehículos usados en la Dirección General de Aduanas (DGA) y los valores de referencia de las mismas unidades, en el país de procedencia de dicho vehículo.

Para realizar el estimado fueron seleccionados los 10 tipos de vehículos (marca y modelo) más importados en el 2022, incluidos sólo los usados. Se revisaron los países de donde procedieron dichas unidades y se escogió ese país para establecer el valor promedio declarado en los últimos años en que figuran importaciones.

Por ejemplo, el Honda CRV fue importado mayormente de Estados Unidos, mientras que los Hyundai Sonata se importaron de Corea del Sur; los Daihatsu Mira se importaron desde Japón. Muchos vehículos japoneses llegaron a República Dominicana vía Chile, pero se valoraron en Japón, pues Chile es sólo un punto de transformación de dichas unidades.

Los vehículos provenientes de Estados Unidos se valoraron en Kelley Blue Book; en el caso de Japón se utilizó la página de TCV y en el caso de Corea del Sur, la página de Autowin.

En cuanto a Kelley Blue Book, se seleccionó siempre la versión base, la más barata de cada modelo, y sin ninguna opción de costo adicional. En el caso de Japón y Corea del Sur, se anotaron los valores máximos y mínimos que estaban a la venta en enero del 2023 (segunda quincena), calculándose el valor promedio.

La muestra de unidades usadas y ligeras utilizadas para el análisis de los valores declarados y su comparación con la información de las bases de datos mencionadas es de un 37%. La muestra se constituyó con las marcas y modelos que representan el 10% tope de las importaciones. Es decir, las 10 marcas y modelos que más se importaron.

Representación de la Muestra Usados, Ligeros Importados 2022	
Incluidos en la Muestra	29,312
Total Vehículos Ligeros Importados Usados	78,421
Porcentaje	37%



Cálculo del Porcentaje de Subvaluación de los 10 Modelos Más Importados en 2022

		Declaración en DGA								
Procedencia	Modelo/Año		FOBUSD\$	Valor	Diferencia	%	Cant.xDec.Prom.	Cant.xValor Ref.	Diferencia	% Dif.
		Cant.	Prom.	Referencia	Subval.					
USA	Honda CRV			Kelley						
	2016	2,583	8,957	13,260	(4,303)	-48.0%	23,136,188	34,250,580	11,114,392	32%
	2017	2,254	10,075	15,440	(5,365)	-53.2%	22,709,810	34,801,760	12,091,950	35%
	2018	2,240	11,206	17,279	(6,073)	-54.2%	25,100,603	38,704,960	13,604,357	35%
	2019	1,605	12,329	18,330	(6,001)	-48.7%	19,788,344	29,419,650	9,631,306	33%
	2020	975	13,788	19,888	(6,100)	-44.2%	13,443,699	19,390,800	5,947,101	31%
	2021	480	22,627	24,712	(2,085)	-9.2%	10,860,986	11,861,760	1,000,774	8%
Corea del Sur	Hyundai Sonata			Autowin						
	2016	2,968	2,481	9,163	(6,682)	-269.3%	7,364,321	27,195,784	19,831,463	73%
	2017	2,432	2,532	11,398	(8,865)	-350.1%	6,158,397	27,718,720	21,560,323	78%
	2018	969	2,802	13,522	(10,720)	-382.6%	2,714,804	13,102,334	10,387,530	79%
	2019	263	3,305	16,966	(13,661)	-413.4%	869,145	4,461,927	3,592,782	81%
	2020	16	3,800	18,730	(14,930)	-392.9%	60,800	299,680	238,880	80%
	2021	1	3,200	20,579	(17,379)	-543.1%	3,200	20,579	17,379	84%
USA	Honda Civic			Kelley						
	2016	1,087	7,151	13,958	(6,807)	-95.2%	7,772,914	15,172,346	7,399,432	49%
	2017	1,150	8,004	11,414	(3,410)	-42.6%	9,204,388	13,126,100	3,921,712	30%
	2018	416	8,868	12,077	(3,209)	-36.2%	3,688,906	5,024,032	1,335,126	27%
	2019	248	9,734	16,706	(6,972)	-71.6%	2,414,002	4,143,088	1,729,086	42%
	2020	126	10,782	18,454	(7,672)	-71.2%	1,358,548	2,325,204	966,656	42%
	2021	31	18,021	19,510	(1,489)	-8.3%	558,647	604,810	46,163	8%
Corea del Sur	Kia K5			Autowin						
	2016	1,045	2,593	6,480	(3,887)	-149.9%	2,709,303	6,771,078	4,061,775	60%
	2017	486	2,517	7,138	(4,621)	-183.6%	1,223,028	3,468,825	2,245,797	65%
	2018	416	2,682	8,455	(5,772)	-215.2%	1,115,809	3,517,072	2,401,263	68%
	2019	219	2,955	8,877	(5,922)	-200.4%	647,158	1,944,063	1,296,905	67%
Chile (Japón)	Daihatsu Hijet			TCV						
	2016	289	2,627	8,247	(5,619)	-213.9%	759,342	2,383,239	1,623,897	68%
	2017	246	3,264	12,175	(8,911)	-273.0%	802,892	2,995,050	2,192,158	73%
	2018	102	3,761	8,455	(4,693)	-124.8%	383,655	862,359	478,704	56%
USA	Kia Sorento			Kelley						
	2016	962	8,378	11,886	(3,508)	-41.9%	8,059,346	11,434,332	3,374,986	30%
	2017	627	9,155	14,036	(4,881)	-53.3%	5,740,407	8,800,572	3,060,165	35%
	2018	164	10,175	14,416	(4,241)	-41.7%	1,668,727	2,364,224	695,497	29%
	2019	177	11,045	16,424	(5,379)	-48.7%	1,954,947	2,907,048	952,101	33%
	2020	20	10,914	18,182	(7,268)	-66.6%	218,278	363,640	145,362	40%
USA	Honda Fit			Kelley						
	2016	240	5,147	11,836	(6,689)	-130.0%	1,235,196	2,840,640	1,605,444	57%
	2017	145	5,792	12,756	(6,964)	-120.3%	839,777	1,849,620	1,009,843	55%
	2018	111	7,221	13,643	(6,422)	-88.9%	801,513	1,514,373	712,860	47%
	2019	92	7,141	14,886	(7,745)	-108.5%	656,985	1,369,512	712,527	52%
	2020	31	8,160	16,166	(8,006)	-98.1%	252,970	501,146	248,176	50%
Chile (Japón)	Nissan Note			TCV						
	2016	334	2,896	8,894	(5,997)	-207.1%	967,372	2,970,429	2,003,057	67%
	2017	696	3,504	10,739	(7,234)	-206.4%	2,439,009	7,473,996	5,034,987	67%
	2018	19	4,125	12,121	(7,996)	-193.9%	78,369	230,290	151,921	66%
	2020	1	5,303	13,048	(7,745)	-146.0%	5,303	13,048	7,745	59%
USA	Toyota RAV4			Kelley						
	2016	331	6,909	16,932	(10,023)	-145.1%	2,286,879	5,604,492	3,317,613	59%
	2017	703	8,135	17,424	(9,289)	-114.2%	5,719,034	12,249,072	6,530,038	53%
	2018	454	8,573	19,766	(11,193)	-130.6%	3,892,146	8,973,764	5,081,618	57%
	2019	281	9,828	23,410	(13,582)	-138.2%	2,761,798	6,578,210	3,816,412	58%
	2020	83	11,525	24,808	(13,283)	-115.3%	956,540	2,059,064	1,102,524	54%
	2021	36	20,413	25,892	(5,479)	-26.8%	734,876	932,112	197,236	21%
	2022	2	40,571	27,958	12,613	31.1%	81,142	55,916	(25,226)	-45%
Japón	Daihatsu Mira			TCV						
	2016	208	2,451	7,872	(5,421)	-221.2%	509,780	1,637,376	1,127,596	69%
	2017	792	2,857	8,405	(5,548)	-194.1%	2,263,067	6,656,760	4,393,693	66%
	2018	73	3,557	8,266	(4,709)	-132.4%	259,627	603,418	343,791	57%
	2019	12	3,972	7,907	(3,935)	-99.1%	47,659	94,884	47,225	50%
	2020	1	4,107	10,773	(6,666)	-162.3%	4,107	10,773	6,666	62%
	2022	1	3,800	12,013	(8,213)	-216.1%	3,800	12,013	8,213	68%
		29,312					210,813,579	395,433,254	184,619,675	47%

Para calcular el impuesto dejado de cobrar por la Dirección General de Aduanas y por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) como resultado de la subvaluación, elaboramos el siguiente cuadro:

Estimado Ingresos Dejadoss de Percibir				
DGA				Tasas
Usados	Cantidad	CIF RD	A Pagar	%
Declarado	80,039	43,275,256,214	10,316,464,725	23.84%
Revalorados	80,039	63,614,626,634	15,165,203,146	
Subvaluación	47%	20,339,370,421	4,848,738,421	
DGII				Tasas
	Cantidad	CIF RD	A Pagar	%
Declarado	80,039	43,275,256,214	7,910,868,407	37%
Revalorados	80,039	63,614,626,634	20,143,917,833	
Subvaluación	47%	20,339,370,421	12,233,049,426	
Total Subvaluación (Dejado de Percibir)			17,081,787,847	

El monto total de la pérdida por subvaluación es de \$17,081,787,837 pesos en el 2022. Para tener una idea de la relevancia de este monto, mencionamos como referencia que, de acuerdo con las declaraciones de las autoridades fiscales, se estima que los ingresos correspondientes a los impuestos a las plataformas digitales (Netflix, AirBnb, etc.) ascenderían anualmente a RD\$3,000,000,000⁸, y habría que calcular el costo del desarrollo del mecanismo de cobro e implementación del mismo.

Establecido el procedimiento para el cobro de los impuestos a pagar, correspondientes a los vehículos usados, tanto en la DGA como en la DGII, la implementación de las medidas correctivas y de verificación requeridas pudieran minimizar o eliminar la subvaluación.

El valor CIF RD y el monto a pagar fue calculado por el archivo de importaciones de la DGA. De ahí se dedujo el porcentaje que arroja el monto a pagar.

Para hacer los cálculos se eliminaron los vehículos exonerados, que afectarían los porcentajes correspondientes.

El porcentaje por cobrar por parte de la DGII (de la cual no se tienen datos detallados) se calculó en base a 18% ITBIS + 19% primera placa e impuesto CO₂ (estimando un 2% de CO₂ promedio). Al calcular el monto a pagar en la DGII, se aumentó el valor CIF RD en un 20% como estimado de margen de comercialización y se rebajó el avance del ITBIS que se realiza al liquidar el vehículo en la DGA.

⁸<https://www.diariolibre.com/economia/macroeconomia/2022/09/30/itbis-a-plataformas-digitales-esta-en-presupuesto-de-2023/2095723>





Consideraciones Sobre las Importaciones de Vehículos Usados

Los vehículos usados:

- 1) A medidas que envejecen, contaminan más que los nuevos.
- 2) Los nuevos modelos de vehículos son fabricados conforme a las nuevas regulaciones ambientales, con el fin de mitigar la contaminación y disminuir la emisión de gases nocivos a la salud.
- 3) Contribuyen a la informalidad en la importación de vehículos y a la consecuente subvaluación en perjuicio del Gobierno dominicano. Dicha informalidad incide en el pago de impuestos sobre la renta de algunos importadores, que modifican sus facturas de venta para no reflejar el valor correcto de las transacciones. También existen importadores informales (empresas o personas) con bajo nivel de operaciones, que no son objeto regular de fiscalización por parte de las autoridades.
- 4) Las subvaluaciones disminuyen los ingresos fiscales por concepto de gravamen aduanal, ITBIS, primera placa (incluyendo CO₂), tanto en la DGA como en la DGII, ya que dichos impuestos se pagan como porcentaje del valor CIF.
- 5) Constituyen una competencia desleal en perjuicio de los concesionarios de los vehículos oficiales, los cuales realizan sus declaraciones aduanales con facturas emitidas por los fabricantes y están obligados por sus contratos de concesión a actuar de manera ética y legal. Actualmente se importan unidades usadas de bajo kilometraje y pocos años de edad, que se venden en competencia con las unidades nuevas.
- 6) La tendencia actual de importación de vehículos más grandes usados implica más contaminantes y de mayor consumo de combustible, tal como se muestra a continuación:

Importaciones 2022		
Segmento	Nuevo	Usado
Midsized SUV	2,444	12,970
Compact Crossover	3,834	7,649
Midsized Crossover	1,184	7,718
Subcompact Crossover	4,205	616
Full Size SUV	1,388	1,655
Compact SUV	1,005	1,524

En el 2022, las unidades nuevas que más se vendieron fueron los todoterrenos subcompactos (el más pequeño de los modelos), mientras que las unidades usadas que más se vendieron fueron los todoterrenos medianos.

7) La importación de vehículos usados afecta el precio de reventa de los que están en circulación al momento de reventa. Los adquirientes de vehículos nuevos se ven perjudicados por la importación de vehículos usados. Cuando una persona desea cambiar su vehículo usado por uno nuevo, el usado que tiene vale mucho menos de lo que valdría, de no existir en el mercado la competencia desleal de importaciones de unidades depreciadas y subvaluadas.

8) Los adquirientes de vehículos usados se ven perjudicados por la falta de garantía real que existe por parte de los importadores informales de vehículos usados, quienes no cuentan con talleres de reparación y constantemente están desapareciendo por cierre de operaciones, con un alto nivel de rotación en cuanto a su presencia en el mercado, muy especialmente cuando son personas físicas.

9) Los adquirientes de vehículos usados también se ven perjudicados, pues deben abonar tasas de interés superiores para el financiamiento de sus unidades usadas, ya que las instituciones financieras acostumbran a proteger sus carteras de préstamos estableciendo una tasa de interés más alta para las transacciones de vehículos usados.

10) Los adquirientes de vehículos usados deben gastar más recursos de su presupuesto familiar por concepto de combustibles (los vehículos consumen más a medida que envejecen), piezas de repuesto y reparaciones.

11) Los adquirientes de unidades usadas, no disfrutan de la seguridad y tranquilidad que les ampara cuando adquieren un vehículo nuevo, el cual incluye una garantía de repuestos y mano de obra durante la vida de la garantía del fabricante.

12) Las importaciones de unidades usadas contribuyen al caos del tránsito existente en República Dominicana. Parecería que las autoridades han propiciado una política con el fin de aumentar sus ingresos fiscales mediante el incremento del volumen de unidades usadas, las cuales contribuyen menos al fisco por unidad que las nuevas. Para revertir esta situación no habría que modificar ninguna ley, sino aplicar la existente.

13) El presupuesto nacional se vería también impactado positivamente, en caso de reducirse la edad del parque vehicular, por la disminución de los gastos en que incurre el Estado al tener que atender a los miles de ciudadanos que anualmente recurren al sistema de salud pública para curar heridas y realizar rehabilitaciones a raíz de accidentes causados por la circulación de vehículos en mal estado y camiones a los que “se les van los frenos”, descripción casi mágica del origen de todos los accidentes.

14) Los vehículos usados, principalmente los pesados como camiones, impactan negativamente, ya que contaminan con grandes humaredas las calles, avenidas y carreteras del país, provocando enfermedades respiratorias y pulmonares.

15) Finalmente, las unidades usadas contribuyen a un mayor gasto del Gobierno en subsidios al Gas Licuado de Petróleo (GLP). Esto así, porque las unidades usadas que más se importan son las de mayor tamaño, mientras que las unidades nuevas tienden a ser de tamaño pequeño y mediano. Como los adquirientes de esas unidades usadas no pueden sufragar los gastos de combustible de los motores (más grandes) que tienen las unidades de mayor tamaño, los convierten a GLP y pasan a ser una carga para el Estado, que debe cubrir con subsidios el costo del GLP, utilizado también para consumo doméstico en las cocinas de los hogares.





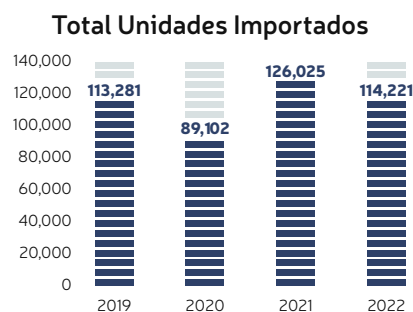
PERSPECTIVA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

La economía dominicana continúa durante el período post COVID-19 mostrando una resiliencia extraordinaria y un crecimiento de los indicadores macroeconómicos muy favorables, cuando la comparamos con la de otros países de la región y del mundo.

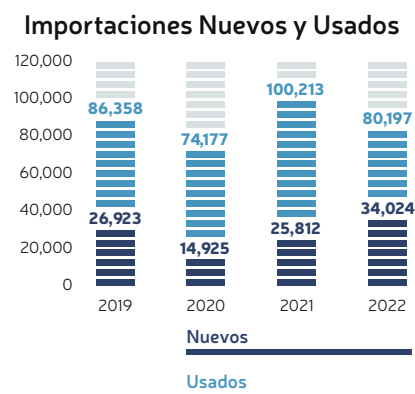
Volumen del Mercado Automotriz

Las autoridades actuales han generado altos niveles de confianza por parte del empresariado, incluyendo las medianas y pequeñas empresas, al implementar medidas que han favorecido ciertos sectores económicos, como es el agrícola. Un ejemplo de ello es que han concedido financiamiento con tasa cero a los productores agrícolas, así como subsidio a los principales insumos, con el objetivo de aligerar la carga de endeudamiento a los agricultores dominicanos en su necesidad de incrementar su capital de trabajo.

Como resultado de esto, se ha estimulado el crecimiento de las actividades del sector productivo y del comercio, a la vez que se le ha prestado especial atención al sector turístico, el cual constituye en la actualidad una de las columnas principales de la economía nacional.



El año 2020 representó una caída del volumen del -21%, y el rebote del 2021 alcanzó la extraordinaria cifra del 41%, mientras en 2022 se presentó una reducción moderada del -9% que puede explicarse por un exceso de inventario acumulado en el 2021. Igualmente, por el extraordinario incremento de los precios de los vehículos en todo el mundo (nuevos y usados), como resultado del alza de la demanda y la escasez de chips electrónicos.



Las tres tasas que afectan el mercado automotriz, pues inciden en el precio final y/o en el monto a pagar mensualmente por el préstamo del vehículo, son las siguientes:

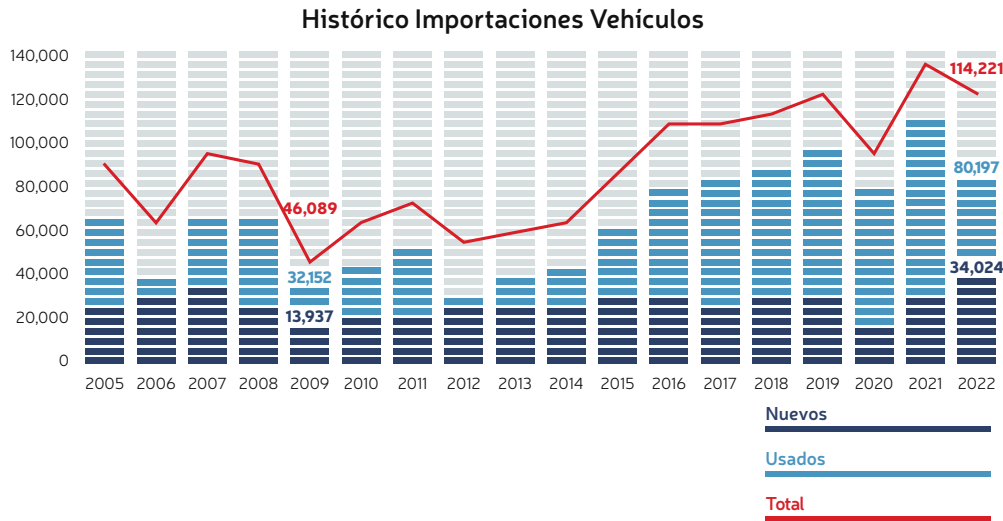
- 1) La tasa impositiva (incluye el arancel o gravamen, el ITBIS y la Primera Placa + CO₂);
- 2) La tasa de cambio de pesos a dólares, y;
- 3) La tasa de interés de los préstamos de los bancos y entidades financieras para la adquisición de vehículos.

El período objeto de este estudio, desde el 2014 hasta el 2022, ha sido de nuevo una fase fuera de lo normal y la rutina. Mientras el período anterior de estudio (2007 a 2013) se vio afectado por la crisis financiera y bancaria del año 2008, el actual período se vio impactado por la pandemia del COVID-19 y la decisión de la mayoría de los países a nivel global, de cerrar los centros de trabajo y confinar a los habitantes en sus residencias.

En los años 2010 y 2021, las tasas de crecimiento del volumen de vehículos importados fueron de 8.34 y 12.27, respectivamente, con relación al año anterior, valores muy por encima de la tasa de crecimiento promedio acumulada durante los años 2008 al 2022, la cual fue de 4.78

A juzgar por la experiencia de años anteriores, con circunstancias de decrecimiento (2005, 2010 y 2022), se puede pronosticar que luego de una crisis de cualquier naturaleza (bancaria local, financiera internacional, pandemia global), se produce primero una caída significativa. El año siguiente es de compensación al alza extraordinaria y el tercer año es de corrección hacia la baja; luego, si no hay nuevas crisis, el ritmo de crecimiento moderado se estabiliza.

Como ha sido el comportamiento del mercado de vehículos en nuestro país según lo anteriormente referido, vemos como a la fecha de impresión de este informe, el volumen de ventas de unidades nuevas y usadas en el 2023 muestra señales de recuperación.



Vehículos Eléctricos

Desde el punto de vista de la industria de vehículos en general, lo más importante que está sucediendo es la transición de vehículos de combustión interna a vehículos eléctricos.

Debe reconocerse que, en 2013, en República Dominicana fue aprobada una ley de incentivos a vehículos de combustibles no convencionales, lo que equivale a bonos, créditos fiscales o reembolsos, medidas implementadas por otros países para facilitar la adquisición de los vehículos eléctricos.

En 2022 se importaron 268 unidades eléctricas, de las cuales -contrario a lo que sucede con los vehículos en general- la mayoría fueron nuevas, en una proporción de 1.82 unidades nuevas por cada usada.

En ese sentido, es necesario que la Dirección General de Aduanas (DGA) y la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) adapten sus sistemas de estadísticas e informaciones especializadas para reflejar la información correspondiente a la situación de los vehículos eléctricos e híbridos en el país.

La información ofrecida a continuación es resultado de una búsqueda en el internet, sobre cuáles son los vehículos eléctricos existentes; y de esos modelos, cuáles aparecen en la lista de importaciones de la DGA.

En los datos analizados se observa que algunas marcas tienen modelos con el mismo nombre para los de combustión interna y los eléctricos, añadiéndose en ocasiones un prefijo o sufijo al modelo, para indicar que es eléctrico; sin embargo, no se puede determinar si en República Dominicana se están declarando los vehículos con su nombre de modelo y versión exactos.

Importaciones Vehículos Eléctricos 2022			
Importador	Nuevo	Usado	Total
Concesionario	93		93
Dealer	56	57	113
Empresa	6		6
Persona	18	38	56
Total	173	95	268

Importaciones Vehículos Eléctricos 2022			
Segmento	Nuevo	Usado	Total
Compact Luxury Electric SUV	44	15	59
Midsize Electric Crossover	59		59
Midsize Luxury Electric Crossover	36	8	44
Midsize Electric SUV		24	24
Subcompact Electric Car		18	18
Compact Electric Crossover	10	7	17
Fullsize Luxury Electric Car	8	2	10
Compact Electric Car		8	8
Midsize Electric Luxury Car	7	1	8
Compact Luxury Electric Car	6	1	7
Compact Executive Electric Car		6	6
Sport Luxury Electric Car	3		3
Subcompact Luxury Electric Car		3	3
Compact Luxury Electric Crossover		1	1
Sport Hybrid Car		1	1
Total	173	95	268

Importaciones Vehículos Eléctricos 2022			
Marca y Modelo	Nuevo	Usado	Total
AUDI	17		17
E-Tron 55	15		15
E-Tron RS GT	2		2
BMW	2		7
i3		5	3
i8		3	1
IX	2	1	3
BYD	66	3	69
Han Ev	7	0	7
Song Pro EV GS			3
Tang EV	59	0	59
CHEVROLET		18	18
Bolt EV		18	18
FORD	10	2	12
Mustang Mach E	10	2	12
HYUNDAI		2	2
Ioniq		2	2
JAGUAR		1	1
I-Pace		1	1
NISSAN		8	8
Leaf		8	8
PEUGEOT		24	24
E 2008		24	24
POLESTAR		1	1
Polestar 2		1	1
PORSCHE	3		3
Taycan	3		3
TESLA	75	31	106
Model 3	6	7	13
Model S	8	2	10
Model X	17	7	24
Model Y	44	15	59
Total	173	95	268

Vehículos y Maquinarias Pesadas

La situación de los vehículos pesados es la más grave que enfrenta el sector transporte en el país, atravesando los siguientes inconvenientes:

- 1) La medida más perjudicial que se tomó en contra de los vehículos pesados, que son bienes de capital y no de lujo, fue asimilarlos a los vehículos ligeros, al momento de establecer un 17% de pago de la primera placa. Hasta ese momento, los vehículos pesados habían sido sabiamente protegidos por las autoridades, habiéndose establecido por ley un diferencial del arancel a pagar, correspondiéndoles un 20% a los vehículos ligeros y un 8% a los pesados.
- 2) Como resultado de ese impuesto prohibitivo y de su implementación, por lo elevado que son los costos de los vehículos pesados, muchas unidades que no circulan en las vías públicas se han quedado sin placa, como son las unidades que trabajan en proyectos de minería, montacargas y similares.
- 3) Las disposiciones vigentes permiten el ingreso de vehículos pesados hasta de 15 años de antigüedad; sin embargo, el 22% de las unidades importadas en el 2022 excede los 15 años de antigüedad, llegando la más vieja hasta 51 años. Cabe destacar que en los vehículos ligeros existe el concepto de "vehículo clásico", cuya importación se autoriza. En el caso de los vehículos pesados, no existe dicho tratamiento.

Importaciones Vehículos Pesados 2022				
Edad	Año	Nuevo	Usado	Total
51	1970		1	1
48	1973		2	2
47	1974		1	1
45	1976		1	1
43	1978		1	1
42	1979		2	2
41	1980		2	2
39	1982		1	1
38	1983		1	1
36	1985		3	3
35	1986		5	5
34	1987		5	5
33	1988		5	5
32	1989		8	8
31	1990		7	7
30	1991		6	6
29	1992		4	4
28	1993		6	6
27	1994		11	11
26	1995		24	24
25	1996		17	17
24	1997		26	26
23	1998		24	24
22	1999		40	40
21	2000		45	45
20	2001		34	34
19	2002		12	12
18	2003		24	24
17	2004		38	38
16	2005		29	29
15	2006		460	460
14	2007		44	44
13	2008		143	143
12	2009		123	123
11	2010		104	104
10	2011		125	125
9	2012		115	115
8	2013		93	93
7	2014		92	92
6	2015		44	44
5	2016		29	29
4	2017		5	5
3	2018		5	5
2	2019		2	2
1	2021	6	7	13
0	2022	113		113
	2023	118		118
Total		237	1,776	2,013

Importaciones Vehículos Pesados 2022			
Importador	Nuevo	Usado	Total
Dealer	7	1,332	1,339
Persona	3	290	293
Concesionario	204	9	213
Empresa	22	117	139
Gobierno	1	26	27
Iglesia		1	1
ONG		1	1
Total	237	1,776	2,013

Importaciones Vehículos Pesados 2022						
	Nuevo		Usado		Total	
Importador	Cantidad	CIF USD\$*	Cantidad	CIF USD\$*	Cantidad	CIF USD\$*
Dealer	7	130,726	1,332	12,527	1,339	13,145
Persona	3	74,480	290	9,756	293	10,418
Concesionario	204	61,006	9	39,364	213	60,091
Empresa	22	390,808	117	15,538	139	74,933
Gobierno	1	268,257	26	17,463	27	26,752
Iglesia			1	6,060	1	6,060
ONG			1	7,670	1	7,670
Total/Promedio	237	94,724	1,776	12,475	2,013	22,158

*Valores promedios



CONCLUSIÓN: PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES



El desenvolvimiento de todo lo relativo a la movilidad, constituye un elemento fundamental para la economía de la República Dominicana y el bienestar de sus habitantes.



La mayoría de los sectores productivos depende también del transporte para movilizar los productos y materias primas que utilizan y comercializan.

El sector automotriz se encuentra gravado con el pago de impuestos especiales a los vehículos y combustibles, que no son pagados por otros productos que se importan o producen en el país. Tales son, el impuesto a la primera placa, CO₂, gravámenes muy altos a los combustibles, renovaciones anuales (marbetes), etc.

Por la importancia que representa el sector vehicular y de transporte para la economía, así como para la generación de los ingresos fiscales del país, se hace necesaria la racionalidad de las autoridades al imponer la regulación, legalidad y el debido orden, con el fin de asegurar la captación de los ingresos generados por sectores tan relevantes como el de vehículos.

De igual modo, la correcta actuación de nuestras autoridades, al vigilar el cumplimiento de las leyes podría también contribuir al uso racional de las vías públicas, la eliminación de los atascos y taponamientos, así como a la reducción urgente de los gases contaminantes que emiten los vehículos de combustión interna. Esto contribuiría a minimizar, en igual proporción, el impacto al medio ambiente y la incidencia de estos en casos de enfermedades pulmonares y respiratorias en los dominicanos, las cuales constituyen una grave carga financiera al presupuesto nacional y al sistema de salud en general.

POR LAS RAZONES ANTES EXPUESTAS, ES IMPORTANTE Y URGENTE QUE LAS AUTORIDADES NACIONALES PRESTEN ATENCIÓN AL SECTOR DEL TRANSPORTE Y A LOS VEHÍCULOS, CON LOS SIGUIENTES OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

1) Renovar el parque vehicular con el objetivo de disminuir la edad promedio del parque en 2 años cada año, hasta llegar a una edad promedio de 10 años. Cabe destacar que, en la actualidad, la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) no calcula la edad promedio del parque vehicular, ya que agrupa a todas las unidades de más de 20 años en una sola categoría.

2) Concluir el proceso de selección de una firma con reconocimiento internacional para iniciar los trabajos de **Inspección Técnica Vehicular (ITV)** durante el primer año, requiriendo los vehículos con más de 20 años de fabricación para determinar si están hábiles para circular. En el segundo año de operaciones, las estaciones de ITV operarán de acuerdo con el programa de revisiones establecido en el Artículo 20 del Reglamento de la ITV, expedido mediante Decreto 5-19^o.

3) Reducir los niveles de subvaluación de acuerdo con las recomendaciones ofrecidas en otras secciones de este documento.

4) Aplicar correctamente la prohibición de importar vehículos ligeros con más de cinco años de fabricación, acorde al Artículo 179 de la Ley 63-17, que incluye: revisar la etiqueta donde se indica el mes y año de fabricación; en ausencia de la misma, solicitar certificación emitida por el fabricante del vehículo.

5) Eliminar la “extensión” o “gracia” que se otorga irregularmente hasta el mes de julio de cada año para importar vehículos con más de 5 años.

^ohttps://www.vozpopuli.com/economia_y_finanzas/corrupcion-itv-eduardo-zaplana-inspeccion_0_1138087426.html

6) Adoptar el Sistema Euro para control de contaminación por vehículos y calidad de combustibles, estableciéndose el cronograma para su adopción en el país, iniciando con la Euro 3, introducida en Europa desde el 2006, e ir avanzando conjuntamente con la reglamentación de la Unión Europea. Se debe evitar definir en el país regulaciones diferentes a las ya existentes internacionalmente, ya que, de hacerse, las especificaciones resultantes pudieran dificultar la requerida compatibilidad de las mismas con los equipos de medición de emisiones y la aceptación por parte de los fabricantes mundiales de vehículos, por lo pequeño de nuestro mercado.

7) Controlar que todos los importadores de vehículos (nuevos y usados) cumplan con las disposiciones establecidas por Pro Consumidor, en lo que respecta al **registro de garantías** para el consumidor, mediante el suministro de la documentación correspondiente (carta, certificado); así como establecer como requisito por parte de la DGII, previo a la emisión de la primera placa, la presentación de un documento simple firmado por el cliente, en el cual confirme haber recibido su certificado de garantía o equivalente.

8) Establecer de parte de las autoridades, de los procedimientos que sean necesarios, para controlar la importación de vehículos nuevos por parte de importadores no autorizados o informales, al declararlos como usados o subvaluando los mismos en relación al precio de mercado, en competencia desleal con los concesionarios autorizados.



Establecer el Sistema de Inspección Técnica Vehicular

Una importante medida para mejorar las condiciones del parque vehicular en el país es la implementación de la Inspección Técnica Vehicular (ITV), la cual según lo definido en el marco legal correspondiente, contempla las siguientes acciones:

- 1) Realizar las comprobaciones mecánicas y generales de los vehículos ligeros y pesados de acuerdo con el calendario incluido en el Artículo 20 del Reglamento de la ITV, puesto en vigencia mediante Decreto 5-19.
- 2) En el caso de vehículos con menos de 20 años de fabricación, otorgar dos meses para efectuar las reparaciones de lugar, según lo que establece el Artículo 43 del reglamento de la ITV (Decreto 5-19).
- 3) Establecer que al entrar en vigencia la ITV su exigibilidad sea efectiva según la fecha de emisión de la matrícula, con el objetivo de evitar las aglomeraciones y largas filas en las estaciones de ITV.
- 4) Iniciar la inspección de las emisiones de gases contaminantes de acuerdo a la propuesta en el párrafo 1.e), con el objetivo de regular los límites máximos de emisiones contaminantes de los vehículos (gasolina, diésel, camiones, autobuses, etc.).
- 5) En el caso de los vehículos de primer ingreso, establecer la ITV en todas las aduanas por donde ingresan vehículos al país, requiriéndose la revisión del kilometraje o millaje, así como también la verificación del número de chasis. Igualmente, requerir el suministro de la documentación correspondiente que evidencie que el vehículo puede circular en su país de procedencia.
- 6) Concientizar a los agentes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) respecto a lo establecido en el Artículo 20 del reglamento de la ITV (Decreto 5-19), en lo relativo a la periodicidad de las inspecciones y las categorías de vehículos detalladas en el mismo.



Incrementar los Ingresos Fiscales que Aportan los Vehículos

Al realizar los diferentes análisis para la elaboración de este informe, hemos identificado una serie de acciones que consideramos pudieran garantizar la más eficiente recaudación de ingresos fiscales, resultante de la comercialización de vehículos en el país, tales como:

- 1) Establecer los controles y realizar las capacitaciones necesarias para que todo el personal de la Dirección General de Aduanas involucrado en los procesos de importación y desaduanización de vehículos, garantice la correcta aplicación de las normas del GATT.
- 2) Comparar mensualmente los valores declarados para las unidades importadas con mayor frecuencia, con las bases de datos en línea vía internet, de empresas especializadas en los países de procedencia u origen. Utilizar dicha metodología para casos especiales que ameriten una fiscalización individual.
- 3) Realizar un control mensual en la Dirección General de Aduanas, con el fin de asegurar que los ingresos fiscales ("Monto a Pagar") de los vehículos no exonerados se incrementen. Y su aumento o disminución coincida con los valores CIF de las unidades importadas. Este ejercicio debe llevarse a cabo para todas las unidades no exoneradas y también individualmente por colecturía.
- 4) Establecer los mecanismos que sean necesarios para reducir la subvaluación de los valores CIF declarados al 0%.
- 5) Como una medida para rejuvenecer el parque vehicular, evaluar la conveniencia de establecer un precio de renovación de la placa de los vehículos con más de 10 años, e incrementarlo conforme a la edad del mismo.



Adecuar las Bases de Datos de los Vehículos

En la base de datos para la declaración aduanal de vehículos usados de la Dirección General de Aduanas introducir los siguientes campos:

- Medida del odómetro (millas o kilómetros)
- Cantidad recorrida en el odómetro
- Mes y año de fabricación
- Fecha de ingreso a República Dominicana
- Valor CIF reliquidado
- Valor Flete reliquidado
- Valor Seguro reliquidado
- Otros valores reliquidados¹⁰

Y agregar los siguientes campos en la base de datos correspondiente de la Dirección General de Impuestos Internos:

- Versión (XL, Base, Limited, etc.) de acuerdo a cada modelo
- Tamaño del motor combustión en CC (centímetros cúbicos)
- Cantidad cilindros motor combustión
- Kilowatts del motor eléctrico
- Tipo de Combustible (gasolina, gasoil, GLP o GNL)
- Híbrido (Electricidad y gasolina; electricidad y gasoil; electricidad y GLP; electricidad y GNL)
- Número de pasajeros (incluyendo al conductor)

Suspender las Importaciones Unidades Volante Cambiado

Se hace necesario suspender el ingreso de unidades con el volante cambiado (o por cambiar) de la derecha a la izquierda, de acuerdo al Artículo 175 de la Ley 63-17.

Supervisar la Documentación y el Servicio de Garantías

Fortalecer la labor de Pro Consumidor para que exija el registro (revisión y aprobación) de los certificados de garantías de los importadores de vehículos usados, así como asegurar el fiel cumplimiento de los términos de las mismas.

Licencia para Concesionarios y Dealers¹¹

Establecer el mecanismo que sea necesario para que se exija la licencia correspondiente, a todo importador de vehículos al país.

¹⁰Con las modificaciones de los valores reliquidados se evitaría que cuando se realizan modificaciones, se dupliquen en la base de datos los registros de una misma unidad con el mismo número de chasis que aparece 2 veces en la base de datos, distorsionando así las estadísticas generales de importación.

¹¹Recientemente fue promulgado el Decreto 420-23 Reglamento para el Registro Nacional de Vehículos de Motor y Remolques, Licencias para Concesionarios, Distribuidores, Vendedores y Clasificación de las Placas, importante primer paso para lograr lo recomendado en esta sección.

Actualizaciones de Aspectos Legales

La Ley 103-13 de incentivo a los vehículos de energía no convencional debe modificarse por las siguientes razones:

Dicha ley fue emitida en el año 2013, antes de la puesta en vigencia de la séptima enmienda del Código Arancelario en el 2022 y las descripciones de vehículos deben actualizarse con los nuevos códigos asignados a las unidades eléctricas.

1) El Artículo 4 Párrafo e) exige y describe un tipo de batería que define como “de última generación” (en el 2013) que debe ser eliminada debido a la rápida evolución que experimenta el segmento de diseño de baterías para vehículos eléctricos.

2) El Artículo 15 de la Ley 153-12 sobre Reforma Fiscal aumenta el costo del marbete de renovación de la placa (también conocido como “circulación”) a un 1% del valor del vehículo. En once años no ha sido posible implementar este impuesto; y cada año, durante la elaboración del presupuesto anual de la nación, pende como “espada de Damocles” sobre los contribuyentes dominicanos. Un vehículo todoterreno mediano, con un valor de US\$35,000, de los más vendidos en el país, pasaría de pagar RD\$3,000 anuales a RD\$19,990 en un solo pago.

Los precios de los vehículos pueden resultar ocasionalmente inalcanzables para los ciudadanos, debido al 50-60% de importación y matriculación que debe pagar; y los intereses de los préstamos que inciden en los pagarés, monto que las entidades bancarias financian hasta 7 u 8 años. Para el marbete no visualizamos facilidades inmediatas, ni sistema de garantías. Existe, pues, la oportunidad de repensar el esquema de impuestos, estableciendo un monto por el marbete indexado, razonable y asequible a los usuarios, que resuelva de una vez por todas lo que no se cumple por ley.

Conclusión

En este informe hemos querido realizar un levantamiento cuidadoso y detallado de todos los aspectos susceptibles de mejoría en los procesos administrativos y fiscales relacionados con el sector vehículos en el país.

Es evidente que se trata de una larga lista y se requiere contar con la participación entusiasta de diversos organismos del Estado, entre los que podemos mencionar el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), Dirección General de Aduanas (DGA), Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT); y más importante aún, los legisladores y el Poder Ejecutivo.

La mejora del sector es necesaria. Entendemos que estas consideraciones pueden contribuir positivamente a aliviar el caos del tránsito vehicular, incrementar los ingresos fiscales, y organizar un sector que lo requiere con urgencia y lo amerita por su relevancia.

Las opiniones expresadas en las publicaciones de la Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos, Inc. (ACOFAVE), corresponden a diferentes colaboraciones y opiniones de actores del sector vehicular y no reflejan necesariamente las de ACOFAVE.

La manera en que aparecen presentados los datos contenidos en dicho informe, no implica juicio alguno por parte de ACOFAVE sobre la condición jurídica de ningún país, territorio, ciudad o zona citados; o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites.

Para este tercer informe contamos y agradecemos la valiosa colaboración e investigación del Sr. Enrique Fernández Pichardo.

Coordinación

Yris Nelsi González (ACOFAVE)

Corrección de Estilo

Vanessa Read

Diseño y Diagramación

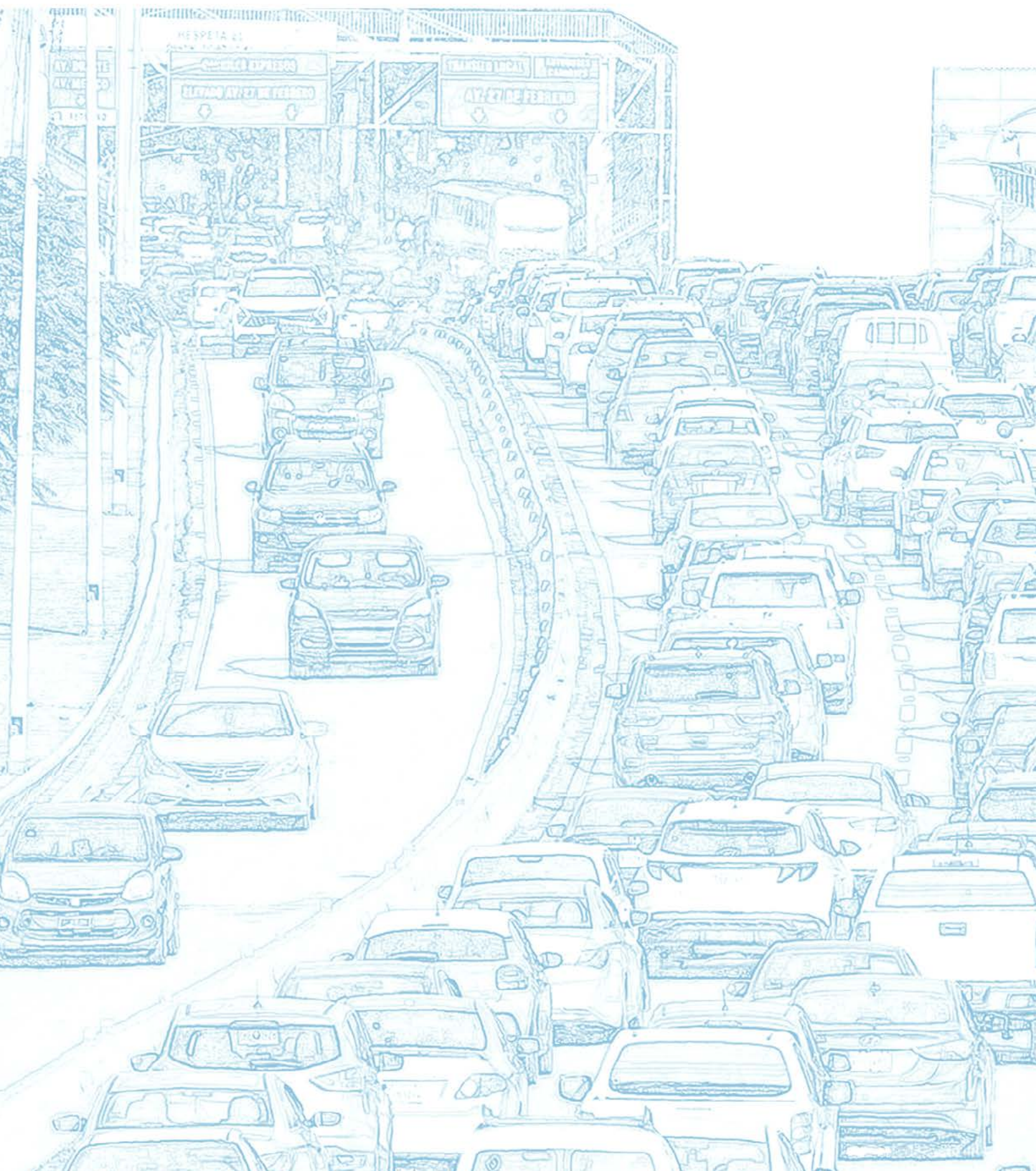
Vivian Martínez Hart

Impresión

Amigo del Hogar

Impreso en la República Dominicana, octubre 2023.
Reservados todos los derechos.

La presente publicación no podrá ser utilizada, publicada o redistribuida con fines comerciales; o para la obtención de beneficios económicos, ni de manera que los propicie.





Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos, Inc.

Torre Piantini, oficina 1201,
Av. Gustavo Mejía Ricart 106
Esq. Av. Abraham Lincoln, Piantini,
Santo Domingo, República Dominicana

Tel.: (809) 562-1676
Info: acofave@acofave.org
[IG@acofaveorg](https://www.instagram.com/acofaveorg) | [X @Acofaveorg](https://twitter.com/Acofaveorg)