

**UNIVERSIDAD MAYOR, REAL Y PONTIFICIA DE SAN
FRANCISCO XAVIER DE CHUQUISACA
VICERRECTORADO
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN**



**“IDENTIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPORTACIÓN DE
VEHÍCULOS EN BOLIVIA SIN FINES COMERCIALES”**

**TRABAJO EN OPCIÓN A DIPLOMADO EN GESTIÓN DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR- VERSIÓN II**

JOSÉ LUIS CUADROS PLANTARROSA

SUCRE – BOLIVIA

2023

CESIÓN DE DERECHOS

Al presentar este trabajo, como uno de los requisitos previos a la obtención del diploma en Gestión de Negocios Internacionales y Comercio Exterior, de la Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, autorizo al Centro de Estudios de Posgrado e Investigación o a la Biblioteca de la Universidad para que se haga de este Trabajo un documento disponible para su lectura, según normas de la Universidad.

También cedo a la Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca los derechos de publicación de este trabajo o parte de él, manteniendo mis derechos de autor hasta un período de 30 meses posterior a su aprobación.

José Luis Cuadros Plantarrosa

Sucre, 04 de octubre de 2023

DEDICATORIA

Dedico este trabajo con mucho cariño y humildad a las siguientes personas que me apoyaron

- A Dios que ilumina y guía mis pasos para seguir adelante.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia por todo amor y su apoyo incondicional que me brinda, a mis padres que a pesar de haber pasado por momentos difíciles me enseñaron el valor de la vida.

INDICE

CESIÓN DE DERECHOS	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
INDICE	iv
INDICE DE TABLAS	vii
INDICE DE ILUSTRACIONES	viii
INDICE DE ANEXOS	ix
RESUMEN	x
CAPÍTULO I	1
INTRODUCCIÓN	1
1.1 Antecedentes	2
1.2 Justificación.....	4
1.3 Metodología (métodos, técnicas y/o instrumentos aplicados)	5
1.3.1 Tipo de Investigación	5
1.3.2 Métodos Teóricos.....	6
1.3.2.1 Método Analítico.....	6
1.3.2.2 Método deductivo.....	6
1.3.2.3 Método inductivo	6
1.3.2.4 Método histórico.....	7
1.3.2.5 Método bibliográfico.....	7
1.3.2.6 Método estadístico.....	7
1.3.3 Técnicas de investigación	7

1.3.3.1 Encuesta.....	8
1.3.4 Determinación de la muestra.....	8
1.3.4.1 Unidad de muestreo.....	8
1.3.4.2 Tamaño de la muestra.....	9
1.3.4.3 Procedimiento de muestreo	10
1.4 Objetivos	10
1.4.1 Objetivo General	10
1.4.2 Objetivos Específicos.....	10
CAPÍTULO II.....	11
DESARROLLO	11
2.1. Marco Teórico (Conceptual y Contextual)	11
2.1.1. Marco Conceptual.....	11
2.1.1.1. Importación	11
2.1.1.2. Despacho Aduanero de Importación	11
2.1.1.3. Transportador Internacional	12
2.1.1.4. Obligaciones del Transportista Internacional.....	13
2.1.1.5. Manifiesto Internacional de Carga	13
2.1.1.6. Despacho Aduanero	13
2.1.1.7. Tránsito Aduanero.....	14
2.1.1.8. Agente despachante de Aduana.....	14
2.1.1.9. Depósito de Aduana	15
2.1.1.10. Aduana.....	15
2.1.1.11.Zona Franca.....	15
2.1.1.12.Zona Franca Industrial.....	15

2.1.1.13.Zona Franca Comercial	16
2.1.1.14.Política Arancelaria	16
2.1.1.15.Arancel Aduanero.....	16
2.1.1.16.Tipos de aranceles:	18
2.1.2.Marco Contextual.....	18
2.1.2.1. Localización	18
2.1.2.2. Contexto social.....	20
2.1.2.3. Contexto histórico	21
2.1.2.3.1. Antecedentes Generales de la Política de Comercio Exterior de Bolivia	21
2.1.2.4. Contexto económico – acuerdos comerciales	22
2.2. Información y Datos obtenidos	23
2.3. Análisis y discusión.....	29
2.3.1.Requisitos para la importación de vehículos a Bolivia:	31
2.3.2.Procedimientos para la Importación de Vehículos.....	32
2.3.3.Declaración Única de Importación (DUI):.....	34
2.3.4.Verificación de legalidad de documentos por parte de la Aduana Nacional de Bolivia:	36
CAPÍTULO III	38
CONCLUSIONES	38
BIBLIOGRAFÍA	39
ANEXOS.....	40

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Familias de los distritos urbanos de la ciudad de Sucre	9
Tabla 2 Importación de algún producto.....	23
Tabla 3 Requisitos para la importación de autos a Bolivia	24
Tabla 4 Procedimiento para efectuar una importación.....	25
Tabla 5 tipo de vehículos automotores que puedo importar.....	26
Tabla 6 Que vehículos están prohibidos de importación.....	27
Tabla 7 Requisitos deben cumplir los vehículos para su importación	27
Tabla 8 Conocimiento de los requisitos	28

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Importación de algún producto.....	24
Ilustración 2 Requisitos para la importación de autos a Bolivia	24
Ilustración 3 Procedimiento para efectuar una importación.....	25
Ilustración 4 Tipo de Vehículos automotores puedo importar	26
Ilustración 5 Que vehículos están prohibidos de importación.....	27
Ilustración 6 Requisitos deben cumplir los vehículos para su importación	28
Ilustración 7 Conocimiento de los requisitos	28

INDICE DE ANEXOS

ANEXOS 1 ENCUESTA.....	40
------------------------	----

RESUMEN

El resumen sobre la importación de vehículos en Bolivia sin fines comerciales es el siguiente:

La Aduana Nacional de Bolivia establece procedimientos específicos para la importación de vehículos en el país con fines no comerciales.

Para aquellos que no son importadores habituales y desean importar un vehículo para uso personal, es importante seguir los requisitos y regulaciones establecidas.

Además, se han emitido reglamentos específicos relacionados con la identificación de vehículos de carga y buses, así como la importación de vehículos de competición usados con características particulares.

Es esencial cumplir con todos los trámites aduaneros y obtener las autorizaciones necesarias para llevar a cabo la importación sin inconvenientes.

Para obtener información detallada y actualizada, se recomienda consultar directamente con la Aduana Nacional de Bolivia u otras fuentes oficiales.

Palabras clave: Importación de vehículos sin fines comerciales, Aduana Nacional de Bolivia, Reglamentos de identificación de vehículos, Importador no habitual, Requisitos de importación.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El comercio exterior ha sido a lo largo del tiempo una importante fuerza motora para el desarrollo de los países. Este permite, por un lado, expandir los mercados y cartera de consumidores para nuestros productos nacionales, y, por otro lado, contar en nuestro territorio con una gran variedad de opciones de productos que contribuyen al crecimiento productivo de nuestro país, así como presentan una importante competencia que impulsa a nuestras industrias a siempre buscar la mejoría y excelencia.

El sector automotriz en el país se ha caracterizado por su dinamismo en la comercialización de modelos que vayan mejorando e innovando los que ya existen. De hecho, hablar acerca de innovación tiene temas puntuales como mejora de precios, sustitución de marcas etc. Este sector que en su mayor parte únicamente se dedica a la importación y comercialización de vehículos de distinta gama, trata de no solamente basarse en la rentabilidad empresarial sino también brindar oportunidades laborales y generación de empleos que en su mayoría son los de la línea de vehículos, al igual que los vendedores dentro de las concesionarias así los conductores de reparto que se encargan de la logística de productos a nivel nacional.

En la actualidad, el comercio internacional parece ser una actividad mucho más habitual de lo que hasta hace unos años era, siendo en el pasado casi algo atípico. Gracias al favorable cambio que experimenta nuestra divisa frente al dólar, parece razonable e interesante plantearse la posibilidad de estudiar de manera detallada la posibilidad de importar vehículos nuevos y seminuevos desde otros países. No sólo resulta interesante debido al significativo beneficio obtenido por este cambio, sino por los inferiores precios de estos vehículos con respecto al precio de estos en Bolivia. Varios son los factores a tener en cuenta en esta importación, puesto que, en el caso de los vehículos nuevos, estos presentarán una significativa dificultad a la hora de ser importados debido a que la propia marca tendrá sus propios mecanismos de importación o por concesiones a grandes empresas. Por tanto, la importación de vehículos nuevos (a gran escala), es un aspecto con grandes y graves problemas iniciales. Se trataría por tanto de una

plena competencia frente a la propia marca o frente a los posibles contratos de concesión que esta tenga con terceros.

1.1 Antecedentes

Bolivia al inicio de la urbanización heredó el antiguo sistema de transporte los tranvías, que lamentablemente por la presión del automóvil y la poca visión de los gobernantes, este medio de transporte dejó de funcionar relativamente en el siglo pasado, dando paso al transporte motorizado por ejemplo como principal medio de transporte.

En algunas ciudades como Cochabamba también hubo nostalgia por el uso intensivo de la bicicleta en la década de los 70 que también quedó en el olvido por el peligro de competir con los automovilistas por el espacio en la vía.

Los vehículos que fueron los protagonistas de la segunda mitad de este siglo aparecieron con la presencia de los vehículos norteamericanos, que en ese momento lideraban la industria automotriz, dando paso a los vehículos de los años 80 y 90, de origen asiáticos, donde aún forman gran parte del parque automotor del país. Los vehículos europeos y los vehículos de Argentina y Brasil tienen un mercado pequeño.

Hasta fines del siglo pasado, la tasa de crecimiento de la propiedad de automóviles se mantuvo a un nivel de no más del 4% lo cual es relativamente razonable para la economía nacional.

El número de vehículos del parque automotor se duplicó en 2008 a un récord del 25%. La política anterior de restringir la entrada de autos usados ha vuelto a lograr un ritmo de crecimiento razonable, lo que benefició mucho al país.

El interés del presente trabajo, nace porque en los años (2013 a 2017) se vio un incremento en las importaciones de vehículos más que todo de los vehículos chinos, este se elevó en un 51%, con ello el país asiático se posesionó en el primer lugar de origen en la importación de carros y dejó a Japón en segundo puesto, según el Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE) (IBCE, 2017).

Posterior al año 2017, se tuvo una disminución del 6% en la importación de vehículos, sin embargo, en los años 2020-2021 las importaciones se incrementaron un 46% según datos recabados de Trade Map (ITC, 2021).

Entonces se pudo observar que la gente en los últimos años prefiere adquirir un vehículo de países asiáticos por tener precios accesibles.

De acuerdo a esta información nace la idea de plasmar todos los procedimientos que se tiene que realizar para introducir a territorio boliviano un vehículo, por medios propios sin tener que recurrir a agencias despachantes. Si bien existen normativas, leyes que incluyen los procedimientos en la página web de la aduana en algunos casos no llega a la gente que lo necesita ya que no están familiarizados con las tecnologías de información o simplemente no están al alcance de los mismo y si lo están no son de fácil comprensión.

A objeto de reducir la participación del Estado en la economía, mejorar las finanzas públicas, apoyar la iniciativa privada y elevar la productividad y competitividad, las reformas emprendidas en el primer periodo (1985 a 1993) enfatizaron la liberalización de los precios, incluyendo las tasas de interés; la unificación del tipo de cambio y la liberalización de los flujos de capital; simplificación del régimen tributario, además de mejorar su administración; la reforma del sector financiero y por último la liberalización del comercio exterior mediante nuevos procedimientos e incentivos.

Una situación problemática común en relación con los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia es la complejidad y la falta de transparencia del proceso. Muchas personas encuentran dificultades para entender los requisitos y trámites necesarios, lo que puede dar lugar a retrasos y costos adicionales.

Además, otro problema que se presenta con frecuencia es la falta de información actualizada y precisa sobre los requisitos y trámites necesarios para la importación de vehículos en Bolivia. Esto puede generar confusiones y errores al momento de realizar los trámites, lo que puede dar lugar a sanciones y multas.

Otro problema común es el alto costo de los impuestos y aranceles que se deben pagar para importar un vehículo a Bolivia. Esto puede desalentar a muchas personas de importar un vehículo y limitar el acceso a vehículos nuevos o de mejor calidad para aquellos que no pueden pagar los costos adicionales.

En general, los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia pueden ser un proceso engorroso y costoso para muchas personas. Es necesario una mayor transparencia y claridad en el proceso para facilitar la importación de vehículos y mejorar el acceso a mejores opciones de transporte para la población.

En el proceso de importación de vehículos por parte de personas naturales que no realizan esta actividad con frecuencia, se le presentan varios inconvenientes, por ejemplo, la retardación de la desaduanización, o el mal cálculo de los impuestos que a la larga le generan multa, esto porque no existe una buena información por parte de los administradores hacia los importadores, sobre los pasos que deben seguir o los impuestos que deben pagar.

1.2 Justificación

Los procedimientos para la importación de vehículos, se enmarca en el estudio de las Leyes Aduaneras, es por esta razón que el conocimiento y dominio de las normas y procedimientos se constituyen en una herramienta muy importante para los operadores aduaneras, como para las personas particulares.

La justificación para abordar la situación problemática de los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia se basa en varios factores: Simplificar y transparentar los procedimientos de importación de vehículos fomentaría el comercio y facilitaría el acceso a una mayor variedad de opciones de vehículos para los bolivianos. Esto contribuiría al desarrollo económico y a la modernización del parque automotor del país. Al mejorar la claridad y la eficiencia de los procedimientos, se reducirían los costos y los tiempos asociados con la importación de vehículos. Esto beneficiaría tanto a los importadores como a los consumidores finales, quienes podrían acceder a vehículos a precios más competitivos y en menor tiempo. Al simplificar los trámites y reducir la burocracia, se promovería un ambiente propicio para la

inversión extranjera en el sector automotriz. Esto podría atraer fabricantes y distribuidores internacionales, generando empleo y estimulando el crecimiento económico en el país. Una regulación clara y actualizada en materia de importación de vehículos garantizaría el cumplimiento de las normas de seguridad, emisiones y calidad establecidas en Bolivia. Esto contribuiría a proteger el medio ambiente, mejorar la seguridad vial y salvaguardar los derechos de los consumidores. Al proporcionar información actualizada y precisa sobre los requisitos y trámites para la importación de vehículos, se generarían mayores niveles de transparencia y confianza en el proceso. Esto ayudaría a prevenir fraudes y prácticas irregulares, y fortalecería la relación entre los importadores y las entidades gubernamentales. En resumen, abordar la situación problemática de los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia tiene como objetivo mejorar la eficiencia, la transparencia y la accesibilidad en este proceso. Esto traería consigo beneficios económicos, sociales y medioambientales para el país y sus ciudadanos.

1.3 Metodología (métodos, técnicas y/o instrumentos aplicados)

1.3.1 Tipo de Investigación

Hernández, Fernández y Baptista (2003: 26), propone dividir los estudios en: exploratorios, descriptivos, correlacionales y explicativos.

Para el presente trabajo se ve necesario aplicar el estudio “descriptivo”.

En función a esto, inicialmente se procede a analizar, describir y así explicar el contexto actual de los procedimientos y trámites necesarios para la importación de vehículos conforme a la normativa aduanera vigente y de acuerdo con los principios de transparencia legalidad e integridad, considerando para tal efecto los procedimientos, principalmente.

1.3.2 Métodos Teóricos

Para el siguiente estudio se toma en cuenta los siguientes métodos:

1.3.2.1 Método Analítico

El método analítico consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos (Bunge, 2008: 126).

Este método permitirá conocer más del objeto de estudio como son los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia, con lo cual se podrá explicar, hacer analogías, y comprender mejor su comportamiento.

1.3.2.2 Método deductivo

El método deductivo es un método científico que considera que la conclusión se halla implícita dentro las premisas. Esto quiere decir que las conclusiones son una consecuencia necesaria de las premisas: cuando las premisas resultan verdaderas y el razonamiento deductivo tiene validez, no hay forma de que la conclusión no sea verdadera (Bunge, 2008: 127).

Por tanto, el método deductivo lograra inferir algo observado a partir de datos e información de importadores, de esta forma para el presente estudio se realizarán observaciones de forma general en los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia, y posteriormente hacer inferencias relacionadas con el objeto de estudio.

1.3.2.3 Método inductivo

El método inductivo permite partir de hechos particulares y llegar a hechos generales, posibilitando la obtención de conocimientos que conduce de lo particular a lo general, de los hechos a las causas y al descubrimiento de leyes (Bernal; 2006: 80).

Con la ayuda de este método se analizará el efecto y los procedimientos para la importación de vehículos en Bolivia.

1.3.2.4 Método histórico

El método histórico comprende el conjunto de procedimientos empleados para manejar las fuentes primarias y otras evidencias para analizar sucesos pasados relevantes para un determinado contexto (Pope, 2006: 116).

De esta forma, a través de este método se analizará el comportamiento del sector dedicado a los procedimientos en la importación de vehículos a Bolivia, de forma que se pueda contar con parámetros estadísticos apropiados para el objeto de estudio.

1.3.2.5 Método bibliográfico

El método bibliográfico es una de las primeras etapas de toda investigación se pueden entender como la búsqueda de información ya existente en documentos o trabajos en particular concernientes al estudio (Bernal; 2006: 104).

Por lo tanto, para dicho estudio se recurrirá a textos, tratados, monografías, revistas, anuarios, periódicos, internet, etc., los cuales darán como resultado la información pertinente y necesaria para responder de mejor manera a un estudio como el presente.

1.3.2.6 Método estadístico

El método estadístico consiste en una serie de procedimientos para el manejo de los datos cualitativos y cuantitativos del estudio realizados en programas de computadora. Dicho manejo de datos tiene por propósito la comprobación de la hipótesis de la investigación (Pope, 2006: 120).

El método estadístico será empleado para la recolección (medición), recuento (computo), presentación, descripción y análisis de los datos obtenidos a través de las encuestas y fichas bibliográficas recabadas.

1.3.3 Técnicas de investigación

Las técnicas de investigación empleadas son las siguientes:

1.3.3.1 Encuesta

La encuesta es la adquisición de información de interés sociológico a través de un cuestionario para conocer la opinión y valoración del sujeto seleccionado en una muestra, sobre un tema o asunto determinado (Navia, 2016: 35).

Mediante esta técnica se pudo obtener información del mercado potencial que existiría para los procedimientos e importación de vehículos a Bolivia, además de poder establecer algunos parámetros de demanda/ofertantes que tienen los clientes potenciales.

1.3.4 Determinación de la muestra

1.3.4.1 Unidad de muestreo

La población de la cual se obtendrá información para los fines de la presente investigación se define en los siguientes términos:

Unidad de la muestra: Población de la ciudad de Sucre.

Elemento: Familias de los distritos urbanos de la ciudad de Sucre.

Extensión: Área urbana de la ciudad de Sucre.

Tiempo: Gestión 2023

Marco muestral: Número de familias de la zona urbana del Municipio de Sucre.

Bajo estos criterios, la población está conformada por las familias de los cinco distritos urbanos de la ciudad de Sucre, la cual según datos recabados del Plan Estratégico Municipal asciende a 98.053 familias, como muestra la siguiente tabla.

Tabla 1 Familias de los distritos urbanos de la ciudad de Sucre

Distritos	Población	N° de familias	Porcentaje
I	43.840	10.960	11%
II	212.012	53.003	54%
III	66.607	16.652	17%
IV	27.161	6.790	7%
V	42.592	10.648	11%
Total	392.212	98.053	100%

Fuente: Plan Estratégico del Municipio de Sucre, 2025

1.3.4.2 Tamaño de la muestra

Para determinación de la muestra se ha empleado la fórmula aleatoria simple, como sigue a continuación:

$$n = \frac{Z^2 * P * Q * N}{E^2 (N - 1) + Z^2 * P * Q}$$

Donde:

N= Tamaño de la población (98.053)

n= Tamaño de muestra

Z= Nivel de confianza (1.96)

P= Probabilidad de éxito (0.5)

Q= Probabilidad de fracaso (0.5)

E= Error de estimación (5% error máximo permitido = 0.05)

Reemplazando se tiene a continuación:

$$n = \frac{(1,96)^2 * 0.5 * 0.5 * 98.053}{(0.05)^2 (98.053 - 1) + (1,96)^2 * 0.5 * 0.5} = 382,66$$

$$n = 383$$

El resultado final del tamaño de muestra es de 383 encuestas, las cuales fueron distribuidas entre los cinco distritos de la ciudad de Sucre, como se observa en la siguiente tabla.

1.3.4.3 Procedimiento de muestreo

Para el presente estudio es preciso emplear el muestreo aleatorio simple, considerando la cantidad de población, por ello cada uno tiene la misma posibilidad de ser elegida aleatoriamente.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Determinar los procedimientos y trámites necesarios para la importación de vehículos conforme a la normativa aduanera vigente y de acuerdo con los principios de transparencia legalidad e integridad.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Establecer el marco teórico y conceptual que oriente el desarrollo del estudio.
- Describir las normativas aplicables al momento de la ejecución de la importación de vehículos.
- Identificar los principales procedimientos de las normas para la importación de vehículos en Bolivia.

CAPÍTULO II

DESARROLLO

2.1. Marco Teórico (Conceptual y Contextual)

2.1.1. Marco Conceptual

2.1.1.1. Importación

La Importación es el ingreso legal de cualquier mercancía procedente de territorio extranjero a territorio aduanero nacional.

A los efectos de los regímenes aduaneros se considera iniciada la operación de importación con el embarque de la mercancía en el país de origen o de procedencia, acreditada mediante el correspondiente documento de transporte.

La importación de mercancías podrá efectuarse en cualquier medio de transporte habilitado de uso comercial, incluyendo cables o ductos, pudiendo estas mercancías estar sometidas a características técnicas especiales, como ser congeladas o envasadas a presión

2.1.1.2. Despacho Aduanero de Importación

El consignatario, por intermedio del Despachante de Aduana o Agencia despachante de Aduana podrá elegir alternativamente cualquiera de las siguientes modalidades de despacho aduanero de importación:

- a) Despacho general
- b) Despacho anticipado
- c) Despacho inmediato

Las mercancías amparadas en una sola factura comercial, siempre que sean homogéneas y que no constituyan una unidad, podrían ser objeto de despachos parciales y sometidos a destinos aduaneros distintos, con el procedimiento y controles establecidos en este reglamento y los que

determinen la Aduana Nacional. Está permitido el despacho parcial de mercancías bajo cualquiera de las modalidades de despacho general, despacho anticipado y despacho inmediato.

2.1.1.3. Transportador Internacional

Transportador Internacional es toda persona autorizada por la autoridad nacional competente responsable de la actividad del transporte internacional. Dicha autorización será otorgada para realizar las operaciones de transporte internacional de mercancías, utilizando medios de transporte de uso comercial, y deberá incorporarse al Régimen General establecido en las normas tributarias en vigencia.

El transportador internacional se responsabiliza por la correcta ejecución de la operación de transporte, bajo el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional, dentro de las normas de la presente Ley y en los términos establecidos en los Convenios o Acuerdos Internacionales suscritos o que suscriba Bolivia y que estén debidamente ratificados por el Congreso Nacional.

El transportador internacional autorizado debe presentar y dejar una copia del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) o del documento de Transporte Internacional Ferroviario/Declaración de tránsito Aduanero (TIF/DTA) o transporte aéreo o fluvial o documento de embarque, cuando corresponda, en su ingreso y/o salida del territorio aduanero y es el responsable de ejecutar el servicio de transporte internacional, ya sea directamente o mediante la utilización de medios de transporte pertenecientes a terceros igualmente autorizados.

El Transportador internacional está autorizado está obligado a presentar las mercancías que transporta, a partir del momento en que las recibe en la jurisdicción de la aduana de partida, hasta que las entregue a la aduana de destino, en conformidad a lo expresado en el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), documento de Transporte Internacional Ferroviario/Declaración de tránsito Aduanero (TIF/DTA) o transporte aéreo o fluvial o documento de embarque correspondiente y bajo el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional.

Sin perjuicio de las demás responsabilidades que le imponga la Ley, el transportador internacional autorizado es responsable ante el importador, por el valor de las mismas o por los daños que se les hubiera ocasionado, sin perjuicio de las sanciones que les sean aplicables por la comisión de delitos o contravenciones aduaneras.

2.1.1.4. Obligaciones del Transportista Internacional

a) Presentar dentro el plazo establecido, ante la administración aduanera de frontera de paso y de destino, el Manifiesto Internacional de Carga y demás documentación aduanera que acompañe a las mercancías, con el cumplimiento de las formalidades aduaneras.

b) Entregar las mercancías en la administración aduanera de destino en condiciones similares en que las recibió, de acuerdo con su naturaleza y a las características señaladas en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional o en el Manifiesto Internacional de Carga.

c) Emitir algunos de los documentos MIC/DTA y otros señalados anteriormente, según el medio de transporte utilizado para las mercancías que fueran transportadas bajo su responsabilidad y factura o carta de porte de acuerdo al contenido y el documento de embarque correspondiente. (Art.58 Ley 1990)

2.1.1.5. Manifiesto Internacional de Carga

Es el documento que ampara el ingreso de mercancías a territorio aduanero nacional que debe ser presentado por el transportador internacional al momento de la llegada del medio y/o unidad de transporte ante la aduana de ingreso, inclusive cuando las mercancías provengan de zonas francas localizadas en países extranjeros.

2.1.1.6. Despacho Aduanero

Es el conjunto de trámites y formalidades aduaneras necesarias para aplicar a las mercancías uno de los regímenes aduaneros establecidos en la Ley.

El despacho aduanero será documental, público, simplificado y oportuno en concordancia con los principios de buena fe, transparencia y facilitación del comercio.

Los importadores que realicen sus despachos de manera directa, sin la intervención de un Despachante de Aduana o Agencia Despachante de Aduana podrán efectuar todos los trámites y formalidades aduaneras, siendo responsables de la correcta declaración de cantidad, calidad y valor de las mercancías objeto de importación. Asimismo, son responsables de la liquidación de tributos aduaneros, la conservación de la documentación de los despachos aduaneros, así como el cumplimiento de otras obligaciones establecidas en la Ley. La Aduana Nacional, comprobará la correcta declaración del importador. (Art.74 Ley 1990)

El despacho aduanero se iniciará y formalizará mediante la presentación de la Declaración de Mercancía ante la Aduana de Destino, acompañando la documentación indispensable que señale el reglamento, esta declaración contendrá por lo menos:

- a) Identificación de la mercancía y su origen.
- b) Valor Aduanero de las mismas y su posición arancelaria.
- c) Individualización del consignante y consignatario.
- d) Régimen Aduanero al que se someten las mercancías
- e) Liquidación de tributos aduaneros, cuando corresponda
- f) La firma bajo juramento, de la persona que actúa realizando el despacho confirmando que los datos consignados en la Declaración de Mercancías son fieles a la operación aduanera.

2.1.1.7. Tránsito Aduanero

Es el Régimen Aduanero que permite el transporte de mercancías bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino, en una operación en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras.

2.1.1.8. Agente despachante de Aduana

El Agente despachante de Aduana es la persona natural, técnica o profesional, auxiliar de la función pública aduanera, afianzada y autorizada por el Estado, mediante licencia especial, para prestar servicios a terceros en la desaduanización de mercancías y otras operaciones conexas que se efectúen ante la administración tributaria, previo mandato legal de aquellos terceros a los

que presta el servicios, con los derechos, obligaciones y responsabilidades que la ley establece, debiendo realizar su mandato en las condiciones que señala el presente decreto supremo y demás disposiciones legales que rigen la materia aduanera. (D.S. 23098)

2.1.1.9. Depósito de Aduana

Es el Régimen Aduanero que permite almacenar mercancías en lugares autorizados, por el plazo de 60 días sin el pago de los tributos aduaneros.

2.1.1.10. Aduana

Organismo responsable de la aplicación de la Legislación Aduanera y del control de la recaudación de los derechos de Aduana y demás tributos; encargados de aplicar en lo que concierne la legislación sobre comercio exterior, generar las estadísticas que ese tráfico produce y ejercer las demás funciones que las leyes le encomiendan. El término también designa una parte cualquiera de la administración de la aduana, un servicio o una oficina.

2.1.1.11. Zona Franca

Zona Franca es una parte del territorio nacional en la que las mercancías que en ella se introduzcan se consideran fuera del territorio aduanero con respecto a los tributos aduaneros y no están sometidas a control habitual de la Aduana. Las zonas francas, objeto del presente capítulo, pueden ser industriales y comerciales.

2.1.1.12. Zona Franca Industrial

Zonas Francas Industriales son áreas en las cuales las mercancías introducidas son sometidas a operaciones de perfeccionamiento pasivo autorizadas por esta Ley, en favor de las empresas que efectúen dichas operaciones para su posterior exportación, reexportación o importación al resto del territorio aduanero nacional. (Art. 134 Ley 1990).

2.1.1.13.Zona Franca Comercial

Zonas Francas Comerciales son áreas en las cuales las mercancías introducidas pueden permanecer sin límite de tiempo, sin transformación alguna y en espera de su destino posterior. Podrán ser objeto de operaciones necesarias para asegurar su conservación y las manipulaciones ordinarias destinadas a mejorar su presentación, calidad comercial y el acondicionamiento para su transporte, como su división o consolidación en bultos, formación de lotes, clasificación de mercancías y cambio de embalajes. (Art. 135 Ley 1990).

2.1.1.14. Política Arancelaria

La política arancelaria es un instrumento de la política económica que se aplica para la restricción o liberación de las importaciones e incentiva las exportaciones. Definimos la política arancelaria como el uso del arancel para actuar sobre la estructura de las importaciones y exportaciones, de manera que genere efectos directos e indirectos que son exigidos por la política económica.

Al igual que Política Comercial que es la parte de la política económica, que se encarga de formular objetivos comerciales del país, aplicar medidas e instrumentos adecuados para su cumplimiento, como parte de la política económica debe coadyuvar al logro de los objetivos para el desarrollo económico del país.

2.1.1.15. Arancel Aduanero

Un arancel aduanero es el tributo, impuesto, contribución o tasa que se fija y exige a la importación de mercancías, se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación, es decir, estos son los pagos que se hacen para que un producto ingrese al país. Pueden ser "ad valorem" (al valor), como un porcentaje del valor de los bienes, o "específicos" como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen. La aplicación del arancel de importación se manifiesta al inspeccionar el contenido de la carga en el momento de entrar al país y se aplica un impuesto de acuerdo a la tasa estipulada para el tipo de producto.

Esta aplicación del arancel es debido a que los bienes no pueden ser nacionalizados (incorporados a la economía del territorio receptor) hasta que no sea pagado el impuesto. Una reducción de aranceles, o si este pago se reduce o elimina, entonces los bienes extranjeros ingresarán a un menor costo y pueden competir de manera más fácil con los productos locales, reduciendo el precio de las importaciones y elevando su demanda interna. (<http://www.eumed.net/coursecon/libreria/cl-mm-macro/32.htm>)

Por lo que, cuando existe un arancel, t , el costo del bien importado ya no es ep^* sino que $ep^*(1+t)$. Por tanto, cuando los aranceles suben, el costo del bien importado sube, y en consecuencia su demanda baja (José de Gregorio: macroeconomía, teoría y política, tipo de cambio real). La introducción de aranceles da una visión del comportamiento de las personas. Desde el punto de vista del bienestar potencial de las personas, el análisis arancelario figura como ``costes de protección``, que es las ganancias del comercio (Meluyn b. Krauss, Harry g. John: análisis del equilibrio general (manual de microeconomía 1977). El arancel es un impuesto que debe pagarse por importar o exportar bienes, es como un porcentaje del valor de los bienes, o también son específicos como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen (Pudeleco; manual de comercio exterior). Los aranceles se implementan para obtener un ingreso gubernamental y para proteger a la industria nacional de la competencia de las importaciones.

El incremento de estas tarifas sobre los productos a importar eleva su precio y los hacen menos competitivos dentro del mercado del país que importa, tendiendo con esto a restringir su comercialización. Los aranceles a la exportación son menores porque así se pueden exportar en grandes cantidades incrementando las ganancias para el productor y generando inversiones e ingresos para el país. Sin embargo, los aranceles de tránsito, gravan los productos que entran en un país con destino a otro.

Constituyen las barreras más comúnmente utilizadas en el comercio internacional y tienen como fines específicos:

- Disminuir las importaciones y mejorar la posición de la balanza comercial.
- Generar ingresos al Estado.

→ Proteger la producción nacional.

→ Protección y fomento de una industria incipiente, (Solamente en la medida de que dicha protección sea temporal). (Bannock Gram, Baxter R,E., Rees Ray; Diccionario de Economía, p, 49)

2.1.1.16. Tipos de aranceles:

- “Arancel de valor agregado o ad valorem”, es el que se calcula sobre un porcentaje del valor del producto (CIF).
- “Arancel específico”, se basa en otros criterios como: el peso.
- “Arancel de renta”, es una serie de tarifas designadas fundamentalmente para recaudar fondos por un gobierno. Por ejemplo, un arancel para importación de café (en un país que no produce café) recauda una cantidad considerable para el gobierno.
- "Arancel mixto", es el que está compuesto por un arancel ad valorem y un arancel específico que gravan simultáneamente la importación.
- “Arancel anti - dumping”, es un arancel que se aplica a la importación de productos que reciben subvenciones de los países donde se producen, que les permiten exportar por debajo del coste de producción.

2.1.2. Marco Contextual

2.1.2.1. Localización

El municipio de Sucre, cuya superficie es de 1.876,91 Km², la topografía es disectada, con predominancia de cerros y montañas y reducidas superficies planas aptas para cultivo, situadas en la zona norte de la sección y en terrazas de ríos. El clima dominante es templado sub-húmedo, con una temperatura media anual de 15°C y una máxima media de 22°C y una mínima media de 1,9°C.

Es conocida como la ciudad de los 4 nombres “Charcas” hasta 1538, “La Plata” desde 1538 a 1776, “Chuquisaca” de 1776 a 1825, “Sucre” desde el año 1825 hasta hoy en día. Es denominada la cuna de la libertad americana, ya que en esta tierra un 25 de mayo de 1809, se gestionó el

primer grito libertario del continente, al retumbe en toda América del estallido de sonidos brindados por la Campana de la Libertad, ubicada en la Iglesia de San Francisco. En 1825, Sucre fue la sede de la fundación de Bolivia como República, dentro de la que hoy es denominada la Casa de la Libertad.

Capital Constitucional de Bolivia, situado en la Provincia de Oropeza del Departamento de Chuquisaca, al pie de los cerros Sica Sica y Churuquilla, cordillera oriental de Los Andes. Fue declarada por la UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura) como Patrimonio Cultural de la Humanidad, al ser un museo vivo de lo que fue la vida de la aristocracia colonial española de la época. Fue sede de importantes instituciones como el Arzobispado de La Plata, la Real Audiencia de Charcas, la primera Universidad de Bolivia, y la Academia Carolina.

Otras atracciones son las huellas paleontológicas del periodo cretáceo halladas a las afueras de la ciudad y Cal Orko es el yacimiento de huellas fosilizadas más grande del mundo hasta el momento. Además de la Universidad Mayor Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, Casa de la Libertad, Palacio de Gobierno, Palacio del Principado de la Glorieta, Parque Bolívar, Catedral Metropolitana, Templos y Conventos, Museos.

En su seno se protagonizaron los primeros gritos libertarios de América del Sur y fue donde se reunió la primera Asamblea Constituyente que definió el nacimiento de la República de Bolivia. Un recorrido por sus calles, invita a disfrutar las construcciones civiles y religiosas que se edificaron para albergar a la población y que aún conservan celosamente su valor artístico y arquitectónico. Su historia, su calidez humana, su música, la diversidad musical y bohemia y su clima cálido típico de una cabecera de valle hacen titubear a cualquier visitante a la hora de dejar esta dulce tierra.

La sección municipal de Sucre, cuenta con trece cantones, distribuidos en ocho distritos municipales, Ordenanza Municipal N° 023/95 de fecha 5 de mayo de 1995, de los cuales cinco corresponden a la ciudad de Sucre y los tres restantes al área rural del municipio. Según el censo de población y vivienda 2012, Sucre cuenta con una población de 261.201 habitantes, de los cuales 124.667 son hombres y 136.534 mujeres, representa el 44,93% de la población del

Departamento de Chuquisaca, con una tasa de crecimiento intercensal (2001 – 2012) de 1,70% y una densidad poblacional a nivel municipal de 139 hab./Km². El análisis del origen y destino de los flujos migratorios, Sucre es receptor de migrantes de la mayor parte de los municipios del departamento de Chuquisaca y otros departamentos vecinos, mayormente jóvenes que vienen a estudiar a las universidades asentadas en la ciudad. Sucre es el municipio con un Índice de Desarrollo Humano (2005) de 0.704, el mayor a nivel departamental y de acuerdo al CNPV 2012 el 26,90% de la población es pobre, de cuales el 22,4% moderada, 4,3% indigente y el 0,2% marginal.

La económica de la capital se basa principalmente por las fábricas: de FANCESA, de chocolates, de sombreros, de SUREÑA, turismo, PIL Chuquisaca, Embutidos, productos naturales Sobre la Roca y la producción agropecuaria en los distritos rurales. Además, está concentrada la mayor parte de los servicios bancarios, comunicación, transporte, judiciales, pública y privada del departamento.

2.1.2.2. Contexto social

Régimen de libre importación "Se establece un régimen de libre importación de bienes, excepción hecha únicamente de los que afecten la salud pública y la seguridad del Estado" (Apaza, 1998, p.26).

Es pertinente enunciar, el régimen de libre tránsito por territorio de la república implementada desde 1985. Según el cual establece el "libre tránsito y transporte de todas las vías de vinculación del país de todos los productos en general, con excepción de aquellos que se hallan regulados por la Ley de Substancias Peligrosas y los que afectan la seguridad nacional" (Apaza, 1998, p.26).

Acuerdos Comerciales Bolivia como un país emergente, pertenece a varios mecanismos de integración, entre estos se puede mencionar: ALADI, Comunidad Andina (CAN), y MERCOSUR.

Por su situación geográfica, Bolivia forma parte de “los mecanismos citados, con una función integradora natural, por ser el corazón de América del Sur, pero que ha girado hacia el liberalismo económico, como economía abierta, y poco ha podido sacar de beneficio de esos procesos de integración” (Apaza, 1998, p.27).

2.1.2.3. Contexto histórico

Dentro de la historia de la OMC Gutiérrez (2019) destaca que: En 1948 se aprobó en Cuba la “Carta de la Habana”, el documento de la Organización Internacional de Comercio, pero fue necesario esperar casi 50 años hasta 1995 para asistir a la creación de un organismo internacional similar la Organización Mundial del Comercio. La OMC es el único organismo internacional que se ocupa de las normas que rige el comercio entre los países. Su núcleo está constituido por acuerdos, negociados y firmados por la mayoría de los países que participan en el comercio mundial. Son contratos que obligan a los gobiernos a mantener sus políticas comerciales dentro de límites convenidos, su objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicio, los exportadores e importadores a llevar adelante sus actividades. (p.16)

2.1.2.3.1. Antecedentes Generales de la Política de Comercio Exterior de Bolivia

Apaza (1998) en su libro Manual del Sistema de Comercio Exterior en Bolivia relata que: Las políticas de comercio exterior se discuten a partir de 1985, con la promulgación del Decreto Supremo N° 21060, que puso en vigencia un nuevo esquema de política económica con el propósito de poner fin al proceso hiperinflacionario, pero el instrumental de política fue integral, en lo que concierne, política de empleo, política fiscal, política monetaria y política de comercio exterior.

El Decreto Supremo N° 21060, como manifiesta Apaza (1998) estableció un régimen de libre importación (Art. 41), y la libre exportación (Art. 49), además de: La reforma tributaria (Art. 157, Decreto Supremo N° 21060); economía de mercado; libertad de precios; libertad de salarios; eliminación de subvenciones; tipo de cambio libre; libre comercialización; libre contratación; libre importación; libre exportación; venta de divisas; movimiento libre de capitales; rebaja e información de aranceles; redimensionamiento del Estado; disolución de

empresas públicas; descentralización de empresas públicas; relocalización del personal del Estado; paralización de las inversiones públicas; congelamiento de salarios; reducción del gasto público; privatización de la economía; transferencia de actividades al sector privado; privatización del transporte, la comercialización y la actividad financiera; levantamiento de las reservas fiscales; redescuento automático; supresión del encaje legal para depósitos en dólares; blanqueo de capitales; re dolarización de la economía; depósitos, préstamos, costos, tarifas, bases impositivas, catastros, etc.; autorización de pagos, contratos y transacciones en dólares. (p.25) Con la frase “Bolivia se nos muere”, el presidente Víctor Paz Estensoro, promulgó el Decreto Supremo N° 21060 para establecer reformas políticas de estabilización económica.

2.1.2.4. Contexto económico – acuerdos comerciales

La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), una entidad autárquica del Ministerio de Economía y Producción (MEP), tiene a su cargo la aplicación de la política fiscal aduanera. (Decretos N° 1156/96 de 14 de octubre de 1996 y N° 618/97 de 10 de julio de 1997.) La AFIP se creó en 1998 como resultado de la unificación de la Administración Nacional de Aduanas (ANA) y la Dirección General Impositiva (DGI), entidades previamente existentes, y actualmente incluye a la Dirección General de Aduanas (DGA) y la Dirección General Impositiva (DGI). A raíz de la fusión, los procedimientos aduaneros fueron objeto de modificaciones encaminadas a simplificar los procedimientos buscando también la disminución de los costos administrativos y de personal, y apuntando a una mayor explotación de la información fiscal disponible. En 2005, se modificó la estructura orgánica de la AFIP y en especial la de la DGA mediante la creación de la Subdirección General de Control Aduanero, con miras a modernizar el control de aduanas.

Los procedimientos de importación están establecidos en el Código Aduanero (aprobado por la Ley N° 22.415 de 2 de marzo de 1981, modificada por la Ley N° 25.986 de 16 de diciembre de 2004 y modificaciones anteriores) y en su Decreto Reglamentario N° 1001 de 21 de mayo de 1982 (modificado). Existen procedimientos de importación que se aplican en virtud de regímenes especiales (Sección VI del Código Aduanero). (Tales como regímenes de equipaje; de la pacotilla; de franquicias diplomáticas; de envíos postales; de muestras; de los

contenedores; de reimportación de mercadería exportada para consumo; de tráfico fronterizo; y de envíos de asistencia y salvamento.) Los mismos procedimientos aduaneros se aplican a las importaciones de todas las fuentes, incluido el MEROSUR. Las autoridades indicaron que en la práctica se usa principalmente el procedimiento de despacho directo a plaza (Artículos 278-284 del Código Aduanero).

Los importadores (y los exportadores) deben registrarse en el Registro de Importadores y Exportadores de la Dirección General de Aduanas (DGA). (Artículo 92 de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero) de 2 de marzo de 1981 y sus modificaciones.) Algunos de los requisitos generales para efectuar el registro son acreditar la inscripción y el domicilio fiscal ante la DGI a través de la Clave Única de Identificación Tributaria (CUIT), y acreditar la solvencia necesaria u otorgar una garantía a favor de la DGA. (Código Aduanero, Decreto N° 2690/2002 de 27 de diciembre de 2002 y Decreto N° 971/2003 de 25 de abril de 2003.) Los importadores (y exportadores) deben también constituir domicilio especial en el país (un domicilio ante la Aduana alrededor del puerto que utilizan).

2.2. Información y datos obtenidos

A lo largo de este subtítulo, se analizarán los procedimientos clave recogidos con las encuestas, sobre los documentos necesarios, los requisitos de inspección técnica, los impuestos y aranceles aplicables, y cualquier otra consideración relevante para llevar a cabo una importación exitosa y legal de un vehículo en Bolivia.

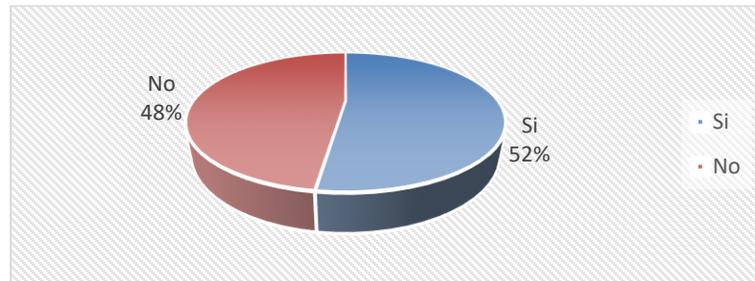
Pregunta 1: ¿Realizo alguna vez la importación de algún producto?

Tabla 2 Importación de algún producto

Opción	Población	Porcentaje
Si	200	52%
No	183	48%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 1 Importación de algún producto



Fuente: Elaboración Propia.

Según el gráfico se observa que un 52% de la población encuestada realizó alguna vez la importación de algún producto, y con un 48% menciona que no, esto ayuda a la investigación y se puede decir que si es necesario saber o contar con los conocimientos para la importación de algún producto.

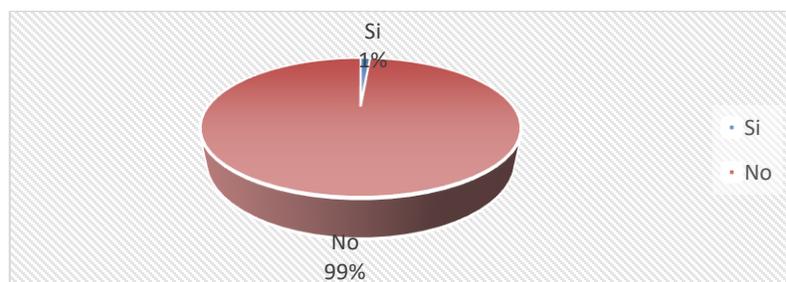
Pregunta 2: ¿Conoce los requisitos para la importación de autos a Bolivia?

Tabla 3 Requisitos para la importación de autos a Bolivia

Opción	Población	Porcentaje
Si	5	1%
No	378	99%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 2 Requisitos para la importación de autos a Bolivia



Fuente: Elaboración Propia.

Con referencia a esta interrogante sobre si conoce los requisitos para la importación de autos a Bolivia se observa que el 99% no tiene ningún conocimiento sobre los requisitos de importación, y un 1% menciona que sí.

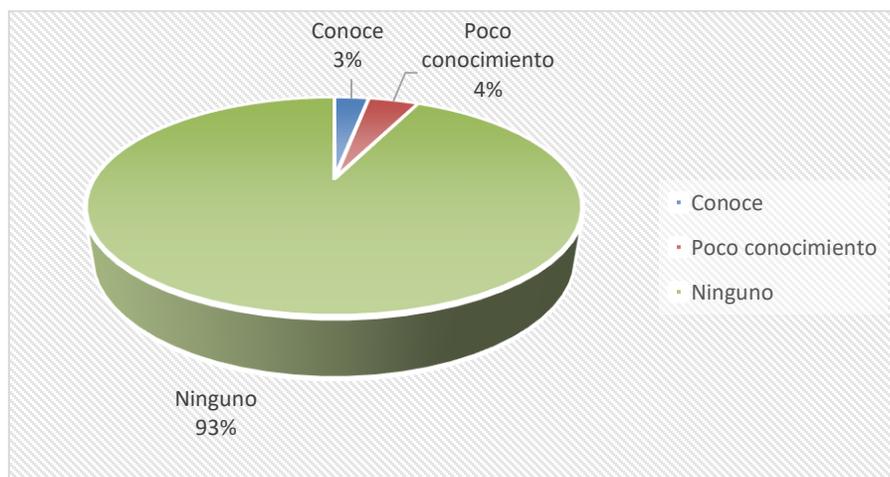
Pregunta 3: ¿Cuál es el procedimiento para efectuar una importación a utilizar o consumo?

Tabla 4 Procedimiento para efectuar una importación

Opción	Población	Porcentaje
Conoce	11	3%
Poco conocimiento	16	4%
Ninguno	356	93%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 3 Procedimiento para efectuar una importación



Fuente: Elaboración Propia.

Como se observa en el gráfico con un porcentaje de 93% respondió ninguno, con referencia a esta interrogante sobre si conoce o cual es el procedimiento para efectuar una importación a utilizar o consumo, de algún producto o automóvil, seguido del 4% menciona que tiene poco conocimiento y por último con un 3% menciona que conoce.

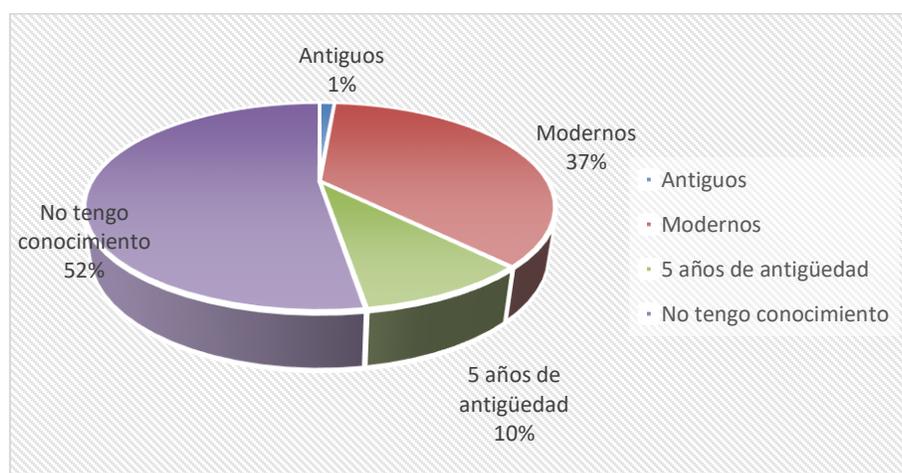
Pregunta 4: ¿Qué tipo de vehículos automotores puedo importar?

Tabla 5 tipo de vehículos automotores que puedo importar

Opción	Población	Porcentaje
Antiguos	5	1%
Modernos	140	37%
5 años de antigüedad	37	10%
No tengo conocimiento	201	52%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 4 Tipo de Vehículos automotores puedo importar



Fuente: Elaboración Propia.

Con referencia a esta interrogante, sobre qué tipo de vehículos automotores puedo importar, la población encuestada con un porcentaje del 52% menciona que no tiene conocimiento, con un 37% respondieron modernos, con el 37% mencionaron con cinco años de antigüedad y por último con el 1% respondió antiguos los automóviles.

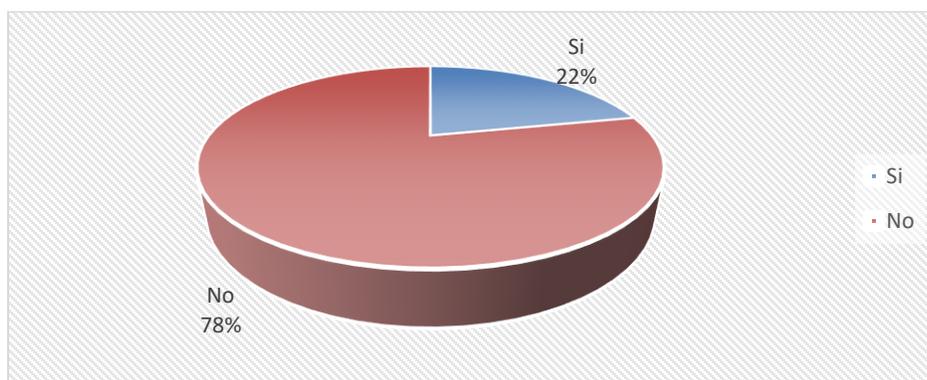
Pregunta 5: ¿Conoce qué vehículos están prohibidos de importación?

Tabla 6 Que vehículos están prohibidos de importación

Opción	Población	Porcentaje
Si	83	22%
No	300	78%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 5 Que vehículos están prohibidos de importación



Fuente: Elaboración Propia.

Según la respuesta de esta interrogante sobre si conoce qué vehículos están prohibidos de importación, el 78% menciona que no, seguidamente del 22% respondió que si, se puede mencionar que con la investigación estamos yendo a buen puerto ya que analizamos sobre el conocimiento de importación de automóviles a Bolivia.

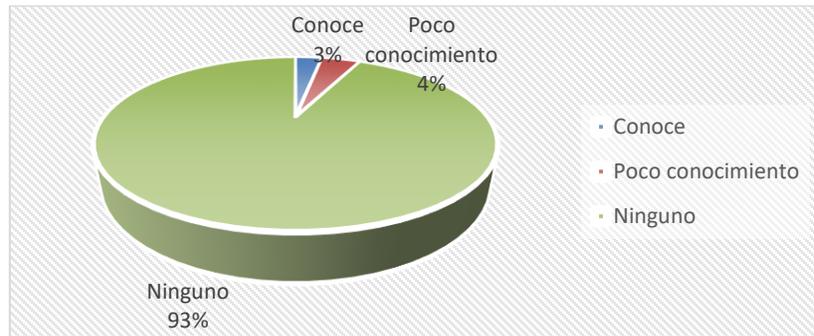
Pregunta 6: ¿Qué requisitos deben cumplir los vehículos para su importación?

Tabla 7 Requisitos deben cumplir los vehículos para su importación

Opción	Población	Porcentaje
Conoce	11	3%
Poco conocimiento	16	4%
Ninguno	356	93%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 6 Requisitos deben cumplir los vehículos para su importación



Fuente: Elaboración Propia.

En el gráfico se observa que un 93% no tiene conocimiento en relación a esta interrogante sobre los requisitos deben cumplir los vehículos para su importación, con un 4% menciona que cuenta con poco conocimiento y por último con un 3% si tiene conocimiento.

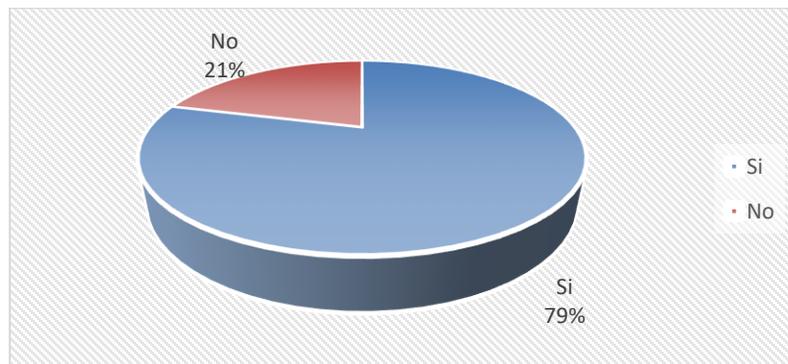
Pregunta 7: ¿Usted se animaría a adquirir vehículos si tendría conocimiento de los requisitos?

Tabla 8 Conocimiento de los requisitos

Opción	Población	Porcentaje
Si	303	79%
No	80	21%
Total	383	100%

Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 7 Conocimiento de los requisitos



Fuente: Elaboración Propia.

Con relaciona a esta interrogante si, se animaría a adquirir vehículos si tendría conocimiento de los requisitos con un 79% menciona que sí, pero la aduana y leyes del estado plurinacional son muy cambiantes y complejas ya que ellos mismos cambian en si la ley a su conveniencia y por último con un 21% menciona que no.

2.3. Análisis y discusión

El tema de la importación de vehículos en Bolivia sin fines comerciales implica una serie de procedimientos y regulaciones legales. A continuación, se pudo realizar un análisis del tema, incluyendo información sobre las leyes y algunos autores relevantes en la materia.

Legislación y normativas:

- Ley General de Aduanas (Ley N° 1990): Esta ley establece las disposiciones generales para el régimen aduanero en Bolivia. Contiene regulaciones relacionadas con la importación de vehículos y los procedimientos aduaneros aplicables.
- Decreto Supremo N° 24447: Este decreto establece el arancel aduanero y los impuestos aplicables a la importación de vehículos en Bolivia. Define los porcentajes y tasas correspondientes a los impuestos al valor agregado, impuestos específicos, y otros aranceles relacionados.
- Decreto Supremo N° 25172: Este decreto regula la importación de vehículos usados en Bolivia. Establece las condiciones y requisitos para la importación de vehículos de segunda mano, incluyendo aspectos técnicos y de emisiones.
- Resolución Administrativa N° 11-0012-06: Esta resolución establece el procedimiento para la importación de vehículos usados en Bolivia. Detalla los requisitos y trámites específicos que deben seguirse para la importación de vehículos de segunda mano.

Autores y referencias que sustentan el análisis de la investigación:

- Boris Altamirano: Experto en comercio exterior y aduanas en Bolivia. Ha escrito varios artículos y libros relacionados con los procedimientos de importación y exportación en el país.

- Jorge Vargas Duran: Autor boliviano especializado en derecho aduanero y tributario. Sus obras incluyen análisis y comentarios sobre las leyes aduaneras y regulaciones relacionadas con el comercio exterior.
- Organización Mundial de Aduanas (OMA): Es una referencia importante en materia aduanera a nivel internacional. Sus publicaciones y directrices pueden ser consultadas para obtener información sobre los procedimientos aduaneros en la importación de vehículos sin fines comerciales.

La importación de vehículos en Bolivia sin fines comerciales es un tema relevante que requiere cumplir con una serie de procedimientos establecidos por la legislación aduanera del país.

La Ley General de Aduanas en Bolivia, como la Ley N° 1990, es el marco legal principal que regula el régimen aduanero en el país. Esta ley establece los lineamientos generales para la importación de vehículos y otros productos. Es importante seguir los procedimientos y requisitos establecidos en esta ley para asegurar una importación adecuada y cumplir con las obligaciones aduaneras.

El Decreto Supremo N° 24447 es una normativa que establece el arancel aduanero y los impuestos aplicables a la importación de vehículos en Bolivia. Esta norma define los porcentajes y tasas de impuestos, como el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto Especial a los Vehículos (IEV), que deben ser pagados durante el proceso de importación. Cumplir con estas obligaciones tributarias es esencial para evitar problemas legales y aduaneros.

En cuanto a la importación de vehículos usados en Bolivia, el Decreto Supremo N° 25172 establece las condiciones y requisitos específicos para este tipo de importación. Esta normativa regula aspectos técnicos y de emisiones que deben cumplirse para la importación de vehículos de segunda mano. Es importante tener en cuenta estas regulaciones para garantizar que el vehículo importado cumpla con los estándares y normas establecidos en Bolivia.

En resumen, la importación de vehículos en Bolivia sin fines comerciales implica seguir los procedimientos establecidos por la legislación aduanera, como la Ley General de Aduanas y el

Decreto Supremo N° 24447. También es importante tener en cuenta las regulaciones específicas para la importación de vehículos usados, como se establece en el Decreto Supremo N° 25172.

2.3.1. Requisitos para la importación de vehículos a Bolivia:

Para importar un vehículo a Bolivia sin fines comerciales, es necesario seguir una serie de procedimientos establecidos por las autoridades aduaneras.

A continuación, se proporciona una guía básica de los pasos que debes seguir:

1. Documentación requerida: Reúne los siguientes documentos necesarios para la importación del vehículo:
 - Documento de identidad o pasaporte.
 - Documento de propiedad del vehículo (título de propiedad o factura original).
 - Certificado de origen del vehículo.
 - Factura de compra original.
 - Póliza de seguro internacional.
 - Certificado de antecedentes del vehículo (expedido por la autoridad de tránsito del país de origen).
2. Agente de Aduanas: Contrata los servicios de un agente de aduanas autorizado en Bolivia. El agente te asistirá en todo el proceso de importación y te ayudará a completar los trámites aduaneros.
3. Pago de impuestos y aranceles: El agente de aduanas te informará sobre los impuestos y aranceles aplicables a la importación del vehículo. Estos pueden incluir el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el Impuesto Especial a los Vehículos (IEV) y otros aranceles aduaneros. Realiza el pago correspondiente en las entidades bancarias autorizadas.
4. Inspección técnica: El vehículo debe someterse a una inspección técnica en una entidad autorizada. Durante la inspección, se verifica que el vehículo cumpla con las normas de seguridad y emisiones establecidas por las autoridades bolivianas.
5. Registro del vehículo: Una vez que el vehículo ha pasado la inspección técnica, debes registrarlo en la Dirección General de Registro, Control y Administración de Bienes

Incautados (DIGECABI) o en la entidad correspondiente de tu región. Allí deberás presentar la documentación requerida y pagar las tasas de registro.

6. Pago de tributos y placa: Una vez registrado el vehículo, deberás pagar los tributos anuales y obtener la placa de circulación boliviana.

Es importante tener en cuenta que estos son los procedimientos generales para la importación de vehículos sin fines comerciales a Bolivia.

2.3.2. Procedimientos para la Importación de Vehículos

- Registro y Empadronamiento del Importador:

Como primer paso el importar deberá registrarse en la Aduana nacional, como importador habitual o no habitual. Una vez registrado en el sistema de la Aduana deberá presentar el Formulario de Registro de Importadores Formulario N°170 (que lo puede encontrar en la página web www.aduana.gob.bo)

- Verificación de Autorizaciones Previas y Certificaciones:

El importador previo al embarque de la mercancía, debe verificar si el vehículo a importar requiere de autorizaciones previas y certificaciones. En caso de que el vehículo esté sujeta a autorizaciones previas y certificaciones, debe ser tramitada ante el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Viviendas, antes del embarque en el país origen.

- Contratar los servicios de un Transporte Internacional Autorizado:

Concretada la compra en el país origen el exportador emite una factura comercial, con la que el importador debe dirigirse a una empresa Transportadora para traer su vehículo. Debiendo ésta emitir el MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga/ Declaración de Tránsito Aduanero), en base a la documentación de soporte, documentos de embarque, factura comercial, y otros. Una vez entregada el vehículo por parte del transportador en la Aduana de destino, el concesionario de depósito aduanero emitirá el parte de recepción, a partir de ese momento se procederá al despacho aduanero.

- Despacho Aduanero de Importación:

Para este paso el importador puede contratar a una Agencia Despachante de Aduana o realizar los trámites personalmente.

Para iniciar este trámite y elaborar la Declaración Única de Importación (DUI) a través del sistema informático SIDUNEA, se requiere lo siguiente:

1. Factura Comercial (Original): Esta factura es emitida por el exportador del país origen, deberá contener el valor FOB desglosado, con detalle de precio unitario, descripción de la mercancía en forma literal y no con Códigos.
2. Documento de Transporte o de Embarque (Original o Copia):
 - Manifiesto Marítimo de Carga
 - Manifiesto Aéreo de Carga
 - Manifiesto Internación de carga /declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA) Carretero.
 - Boletín de Tren (TIF/DTA- Transporte por vía férrea)
 - Manifiesto Internacional de Carga /Declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA fluvial)
3. Lista de empaque: Declaración Andina de Valor (original):
4. Parte de Recepción: Este documento es emitido por el concesionario de depósito aduanero o de Aduana.
5. Certificado de Origen: Este certificado es solo para mercancías sujetas a preferencias arancelarias.
6. Póliza de Seguro de transporte: Según la Ley General de Aduanas es el 0,37-2% del valor FOB.
7. Gastos portuarios: Deberá presentar la planilla original de los gastos portuarios si corresponde, el costo aproximado es 0,51% /del Valor FOB.
8. Factura Transporte Internacional: Se debe presentar una copia de la factura del transporte internacional, el costo aproximado.
9. Flete marítimo: 3-6%/valor FOB; Flete Carretero: 1.23-2.10% /valor FOB.

10. Certificados Sanitarios: Si corresponde

11. Certificados y autorizaciones previas: Si corresponde.

2.3.3. Declaración Única de Importación (DUI):

Una vez que haya sido aceptada la Declaración Única de Importación (DUI), tienen 3 días hábiles para administrativos, se debe proceder al pago de tributos aduaneros en una entidad financiera autorizada (Banco Unión).

Los tributos que se deben pagar son los siguientes:

1. Gravamen Arancelario:

La base imponible sobre la cual se liquida el gravamen arancelario está constituida por el valor de transacción de la mercancía, determinado por los métodos de valoración establecidos por el Título Octavo de la Ley y de este reglamento, más los gastos de carga y descarga más el costo de transporte y seguro hasta la aduana de frontera, entendiéndose ésta como aduana de ingreso al país. Cuando el medio de transporte sea aéreo, para la determinación del valor CIF Aduana, el costo del flete aéreo será el veinticinco por ciento (25%) del importe efectivamente pagado por este concepto.

A falta de la documentación comercial que respalde el costo de transporte, éste se presumirá en el equivalente al 5% del valor FOB de la mercancía. Cuando la operación de transporte se realice sin seguro, se presumirá en concepto de la prima el importe equivalente al 2% del valor FOB de la mercancía. La póliza de seguro nacional únicamente será admitida cuando se haya obtenido, fehacientemente, con anterioridad al embarque de la mercancía en el país de origen o país de procedencia. La importación efectuada mediante contrato diferente a los términos Incoterms FOB o CIF, se ajustará a los requisitos anteriores, a efectos de la determinación de la base imponible.

Tratándose de vehículos que ingresen por sus propios medios o de equipaje del régimen de viajeros, para efectos de la determinación de la base imponible, se considerará por concepto de costos de transporte el dos por ciento (2%) del valor FOB. (Art.20 D.S.25870).

2. Impuesto al Valor Agregado (IVA) a la importación: 14.94%

Para la liquidación del Impuesto al Valor Agregado y la aplicación de la alícuota porcentual del Impuesto a los Consumos Específicos en el caso de importaciones, la base imponible estará constituida por el Valor CIF frontera, más el Gravamen Arancelario efectivamente pagado, y otras erogaciones no facturadas necesarias para efectuar el despacho aduanero.

La base imponible del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados y del Impuesto a los Consumos Específicos con tasas específicas aplicables a la importación se aplicará en la forma y términos establecidos en las normas respectivas.

La base imponible para la liquidación de los impuestos internos y otros aplicables a la exportación de mercancías se regirá por lo dispuesto en normas específicas.

Para efectos aduaneros y cálculo de la base imponible, los valores expresados en moneda extranjera deberán ser convertidos en moneda nacional al tipo de cambio oficial de venta en el Banco Central de Bolivia, vigente al último día hábil de la semana anterior de la fecha de aceptación de la declaración de mercancías por la Administración Aduanera.

La Aduana Nacional establecerá mecanismos de difusión que permitan a los consignantes, consignatarios, auxiliares de la función pública aduanera, funcionarios de aduana y otras personas naturales y jurídicas, que intervengan en operaciones de comercio exterior, conocer con oportuna anticipación los factores de conversión monetaria aplicables para una adecuada determinación y declaración de la base imponible.

Los derechos antidumping y compensatorios se liquidarán conforme lo dispongan las normas que regulen dicha materia (Art.20 D.S.25870) Este impuesto se debe calcular de acuerdo a la siguiente formula:

$$\text{IVA} = (\text{CIF} + \text{GA} + \text{Otros gastos} + \text{otras erogaciones})$$

3. Impuesto al Consumo Especifico (ICE):

Es un impuesto que se aplica a las ventas e importaciones de ciertos productos, tales como cigarrillos, tabacos, bebidas refrescantes, bebidas alcohólicas y vehículos automotores.

Estos impuestos deben pagar en las importaciones, las personas naturales o jurídicas que realicen importaciones definitivas a nombre propio.

¿Sobre qué monto se aplica?

Para productos con tasa porcentual sobre el valor CIF Aduana, establecido por la liquidación o, en su caso, la re-liquidación aceptada por la Aduana respectiva + el importe de los derechos e impuestos aduaneros y toda otra erogación necesaria para efectuar el despacho aduanero. El Impuesto al Valor Agregado y este impuesto no forman parte de la base de cálculo.

Para los productos con tasa específica, sobre los volúmenes importados expresados en las unidades de medida establecidas para cada producto por la Ley, según la documentación oficial aduanera.

2.3.4. Verificación de legalidad de documentos por parte de la Aduana Nacional de Bolivia:

Una vez aceptada la Declaración Única de Importación (DUI) por parte de la Aduana Nacional en el plazo de tres días hábiles desde su emisión, y una vez cancelados los tributos aduaneros el sistema informático SIDUNEA procede a designar un canal de control.

a) Canal Rojo: El canal rojo significa que la declaración ha sido seleccionada para un examen documental y físico de los bienes antes de autorizar su validación y el retiro de mercancía en un plazo de dos días.

b) Canal Amarillo: Un canal amarillo significa que la declaración ha sido seleccionada para revisar los documentos de la transacción antes de su liquidación y el retiro de la mercancía en un plazo máximo de dos días.

c) Canal Verde: El canal verde significa que la declaración no se ha seleccionado para ningún otro canal, retiro de la mercancía directo sin revisión previa ni de la documentación, ni de la mercancía en un plazo máximo de dos días.

En el caso de que no existieran observaciones en el canal amarillo o el canal rojo inmediatamente se autoriza el levante, es decir el retiro de la mercancía, si fuera el caso contrario el Técnico Aduanero asignado por la Aduana Nacional procederá a realizar los ajustes y si corresponde los reintegros pertinentes.

El técnico Aduanero elabora y llena el Acta de inspección, prepara la reliquidación si correspondiera, firma y sella la Declaración Única de Importación (DUI).

El importador una vez que paga al concesionario los servicios logísticos y de almacenajes prestados, solicita el retiro de las mercancías al concesionario de Depósito de Aduana, presentando una fotocopia simple de la DUI y fotocopia del documento de Identidad de la persona que retirara la mercancía.

El concesionario emitirá la Constancia de Entrega de Mercancía, y a partir de ese momento la mercancía es de libre circulación.

CAPÍTULO III

CONCLUSIONES

A continuación, llegamos a las siguientes conclusiones de la monografía:

- Se realizó una búsqueda de bases teóricas para poder estructurar el marco teórico y conceptual que oriente el desarrollo del estudio, se describió que la importación al consumo de muestras sin valor comercial, que además han sido privadas de la posibilidad de ser comercializadas con operaciones físicas de inutilización. Finalmente se definió que el gasto tributario es aquella recaudación que el fisco deja de percibir en virtud de la aplicación de concesiones o regímenes impositivos especiales.
- También se realizó una descripción de las normativas aplicables al momento de la ejecución de la importación de vehículos, procesos comerciales de importación de vehículos requieren, una guía que informe al importador no habitual y a todos los que están interesados en el tema, acerca de los procesos y las gestiones vinculadas con la importación, una guía que le propicie la fluidez entre las instancias responsables y la agilización de dichos procesos.
- Se pudo identificar los principales procedimientos de las normas para la importación de vehículos en Bolivia, del servicio aduanero es limitado en relación a la atención de los procesos que se deben seguir en la importación de vehículos, si bien existe normativa, circulares, guías, el acceso a esta información mediante el portal de la Aduana Nacional solo es alcanzado por personas que conocen y manejan la tecnología, dejando marginado a una gran cantidad de personas que no tienen esa facilidad de consultar las oficinas virtuales de la Aduana, o no leen las Normativas publicadas que aparte de que son amplias no son de fácil comprensión. Entonces es por esta razón que la gente recurre a contratar los servicios de Agencias Despachantes de Aduana, por miedo a equivocarse o a no concluir el proceso de importación iniciado.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ DE ZAYAS Manuel (2012). “Métodos y técnicas de investigación”. Tercera Edición. Albornoz Editores. Perú.
- BERNAL Cesar A. “Metodología de la Investigación”. Pearson. Colombia. 2006
- BUNGE Mario. “La ciencia. Su método y su filosofía”. McGraw – Hill Interamericana. México. 2008
- BARRIOS R. (2010). “Técnicas de investigación”. Segunda Edición. Editorial Espina. México.
- PAREDES Ramiro (2008). “Elementos de elaboración y evaluación de proyectos”. Tercera Edición. Editorial Amigos del Libro. Bolivia.
- SAPAG CHAIN Nassir, SAPAG CHAIN Reynaldo (2013). “Elaboración y evaluación de Proyectos”. Cuarta Edición. Mc Graw – Hill Editores. México.
- PNB (2018). “Restricción de importación de vehículos [En línea], Disponible en: <http://www.patrianueva.bo/noticias/noticia.php?id=1899> [Accesado el día 24 de junio de 2019]
- Periódico Pág. 7 (2014). “Incremento de los del impuesto ICE” [En línea], Disponible en: <http://www.paginasiete.bo/economia/2014/2/7/importacion-vehiculos-antiguos-sera-costosa-13380.html> [Accesado el día 24 de junio de 2019].
- Cronw. C. (2014). “crecimiento económico de la instrúa de importación” [En línea], Disponible en: <http://www.eldeber.com.bo/marcas-de-japon-y-de-chinapesan-en-sector-automotriz/131214200240> [Accesado el día 24 de junio de 2019].
- CAB (2014). “crecimiento en la presencia de autos chinos” [En línea], Disponible en: http://www.eldia.com.bo/index.php?cat=1&pla=3&id_articulo=128977 [Accesado el día 24 de junio de 2019]

ANEXOS

ANEXOS 1 ENCUESTA

Encuesta a la población sobre el tema; **IDENTIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EN BOLIVIA SIN FINES COMERCIALES.**

Los fines del presente cuestionario son estrictamente académicos.

1. ¿Realizo alguna vez la importación de algún producto?

Si

No

2. ¿Conoce los requisitos para la importación de autos a Bolivia?

Si

No

3. ¿Cuál es el procedimiento para efectuar una importación a consumo?

Si

No

4. ¿Qué tipo de vehículos automotores puedo importar?

Si

No

5. ¿Conoce qué vehículos están prohibidos de importación?

Si

No

6. ¿Qué requisitos deben cumplir los vehículos para su importación?

Si

No

7. ¿Usted se animaría a adquirir vehículos si tendría conocimiento de los requisitos?

Si

No

Muchas gracias.