



Universidad Técnica Nacional

Sede Central

Carrera de Administración Aduanera

Licenciatura en Administración Aduanera

Título de investigación: “Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019”

Profesor Tutor: Aidalicia Boniche Carrillo

Licenciatura en Administración Aduanera

Investigadores:

José Carlos Guerrero Gutiérrez

Carnet: 206580470

Alexander Osorio Ramírez

Carnet: 801070831

Alajuela, Costa Rica.

Julio, 2019

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE CUADROS	vi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	x
Declaración Jurada	xi
Dedicatoria	xii
Resumen Ejecutivo	xiii
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	10
1.Tema de investigación	11
1.1 Delimitación del tema	11
1.2Planteamiento del problema.....	11
1.2.1Enunciado del problema.....	11
1.2.2 Formulación del problema	13
1.3 Objetivos de investigación.....	14
1.3.1 Objetivo general	14
1.3.2 Objetivos específicos.....	14
1.4Justificación.....	15
1.5Limitaciones de la investigación o del estudio.....	22
1.5.1 Delimitación temporal.....	22
1.5.2 Limitaciones de espacio o territorio	22

1.5.3 Limitaciones de recursos.....	22
1.6 Estado de la cuestión	23
1.7 Hipótesis.....	35
1.7.1 Hipótesis principal	35
1.7.2 Hipótesis Nula	35
1.7.3 Hipótesis alternativa	35
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	36
2. Marco Teórico	37
2.1 Merceología.....	37
2.2 Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA)	40
2.2.1 Definición de SA.....	40
2.2.2 Importancia del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA).....	41
2.3 Tipos de Nomenclatura	44
2.3.1 Estructura de la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías o SA.....	47
2.4 Reglas Generales de interpretación del Sistema Armonizado	48
2.5 Organización Mundial de Aduanas.....	57
2.6. De la mercancía objeto de estudio	60
2.6.1 Neumático	60
2.6.2 Partes de un Neumático	61
2.6.3 Proceso de fabricación de un neumático.....	62

2.7 Criterios merceológicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de la OMA	66
2.8 Criterios merceológicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, establecidos por la directriz RES-DGA-345-2012 de la Dirección General de Aduanas del año 2012.....	67
2.8.1 Significado del diseño del neumático o llanta.....	69
2.9 Normativa nacional referente a la clasificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho de la partida 40.11	73
Resolución RES-DGA-345-2012.....	73
Reglamento Técnico: RTCR 486: 2016 Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas	75
Clasificación de llantas según tipo y fracción arancelaria	75
Definiciones.....	76
Pruebas de ensayo	81
Requisitos de marcado.....	81
Características a evaluar sobre marcado	82
Demostración de la conformidad.....	83
Otras obligaciones.....	85
2.10 Normativa Internacional Referente a la Clasificación de Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho de la partida 40.11.....	85
2.10.1 Dirección de Transporte Conae (México).....	85
2.11 Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos.....	90
2.12 Clasificación de neumáticos de la partida 4011, HTSUS	111

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	118
3.Método de investigación.....	119
3.1 Tipo de investigación.....	121
3.2 Estrategias metodológicas de la investigación	121
3.2.1 Población.....	121
3.3 Variables de la población y su medición	123
3.3.1 Población y muestra	123
3.4 Recolección de la información.....	125
3.5 Procesamiento	126
3.5.1 Validez y confiabilidad de los instrumentos	128
3.6 Variables	129
CAPÍTULO IV. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	135
4.Presentación, análisis e interpretación de resultados	136
4.1 Perfil de estudiantes.....	137
4.2 Análisis de los resultados obtenidos a partir de las entrevistas realizadas a los dos importadores de neumáticos y al experto en Merceología	169
Conclusiones y Recomendaciones	180
Bibliografía	195
Anexos	198

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1. Importaciones de Llantas Neumáticas De La Codificación 4011.10.00.00, mes de octubre del año 2012.....	16
Cuadro N° 2. Importaciones de Llantas Neumáticas De La Codificación 4011.20.00.00, mes de octubre del año 2012.....	17
Cuadro A. Cantidad y porcentaje de entrevistados según universidad donde cursa actualmente.....	137
Cuadro B. Cantidad y porcentaje de entrevistados según año de ingreso.....	137
Cuadro C. Cantidad y porcentaje de entrevistados según sexo.....	139
Cuadro D. Cantidad y porcentaje de entrevistados según grado que cursa actualmente.....	140
Cuadro E. Cantidad y porcentaje de entrevistados según edad del estudiante.....	142
Cuadro 1: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: ¿Es necesario para la designación y codificación de llantas neumáticas de la partida 40.11 usar la Merceología?.....	143
Cuadro 2: Distribución de cantidad y porcentaje entrevistados según opinión acerca del conocimiento de un lenguaje técnico universal (Nomenclatura del Sistema Armonizado) para la correcta designación y codificación de las mercancías.....	144
Cuadro 3: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: No considero que sea necesaria la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.....	146
Cuadro 4: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento de Reglas Generales de Interpretación para la designación y codificación de mercancías.....	147
Cuadro 5: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Según la regla general de interpretación 1, los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo.....	149
Cuadro 6: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del criterio de composición y función utilizados para la correcta designación y codificación de mercancías.....	150

Cuadro 7: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Conozco los Criterio de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas).....	152
Cuadro 8: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de las notas de sección VII (Plástico y sus manufacturas; Caucho y sus manufacturas) así como las notas legales del Capítulo 40.....	153
Cuadro 9: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del texto de la partida 40.11 y sus respectivas subpartidas.....	155
Cuadro 10: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos de la partida 40.11 confieren la designación y codificación de dichas mercancías.....	156
Cuadro 11: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas neumáticas) corresponden únicamente a características constructivas del fabricante...	158
Cuadro 12: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y la Circular RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas.....	160
Cuadro 13: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la resolución RES-DGA-345-2012, que se considera vinculante en Costa Rica y establece criterios técnicos para la clasificación de neumáticos de la partida 40.11.....	162
Cuadro 14: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la resolución a nivel nacional, vigente, de carácter vinculante que, establece criterios técnicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11.....	164
Cuadro 15: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la consideración que no debiera existir la RES-DGA-345-2012, tomando en cuenta que existe el Convenio del Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de Mercancías de la OMA y a nivel jerárquico es superior a las resoluciones emitidas en Costa Rica.....	166
Cuadro 16: Recomendaciones para la correcta designación y codificación en aplicación del SA; y/o alguna apreciación referente a la lectura y respuestas del presente cuestionario.....	168

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1. 10 principales importadores de la codificación 4011.10.00.00 mes de octubre del año 2012 según valor CIF en \$	17
Gráfico N° 2. 10 principales importadores de la codificación 4011.20.10.00 mes de octubre del año 2012 según valor CIF en \$	18
Gráfico B. Distribución porcentual de entrevistados según año de ingreso.....	138
Gráfico C. Distribución porcentual de entrevistados según sexo.....	140
Gráfico D. Distribución porcentual de entrevistados según grado que cursa actualmente.....	141
Gráfico E. Distribución porcentual de entrevistados según edad.....	142
Gráfico 1: Distribución porcentual de entrevistados según opinión para la afirmación: Es necesario para la designación y codificación de llantas neumáticas de la partida 40.11 usar la Merceología.....	143
Gráfico 2: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca del conocimiento de un lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de las mercancías.....	145
Gráfico 3: Distribución porcentual de entrevistados según opinión para la afirmación: No considero que sea necesaria la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.....	146
Gráfico 4: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca del conocimiento de Reglas Generales de Interpretación para la designación y codificación de mercancías.....	148
Gráfico 5: Distribución porcentual de entrevistados según opinión para la afirmación: Según la regla general de interpretación 1, los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo.....	149
Gráfico 6: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del criterio de composición y función utilizados para la correcta designación y codificación de mercancías.....	151
Gráfico 7: Distribución porcentual de entrevistados según opinión para la afirmación: Conozco los Criterio de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas).....	152

Gráfico 8: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca de las notas de sección VII (Plástico y sus manufacturas; Caucho y sus manufacturas) así como las notas legales del Capítulo 40.....	154
Gráfico 9: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del texto de la partida 40.11 y sus respectivas subpartidas.....	155
Gráfico 10: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca del conocimiento que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos de la partida 40.11 confieren la designación y codificación de dichas mercancías.....	157
Gráfico 11: Distribución porcentual de entrevistados según opinión respecto a la afirmación: Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas neumáticas) corresponden únicamente a características constructivas del fabricante....	159
Gráfico 12: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y Circular RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas.....	161
Gráfico 13: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca de la resolución RES-DGA-345-2012, que se considera vinculante en Costa Rica y establece criterios técnicos para la clasificación de neumáticos de la partida 40.11.....	163
Gráfico 14: Distribución porcentual de entrevistados según opinión acerca de la resolución a nivel nacional, vigente, de carácter vinculante que, establece criterios técnicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11.....	165
Gráfico 15: Distribución porcentual de entrevistados según opinión para la pregunta: Considera que no debiera existir la RES-DGA-345-2012 que emite criterios establecidos por particulares (fabricantes) para la designación y codificación de Llanta Neumáticas de la partida 40.11.....	167

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1. Sistema Armonizado	210
Figura N° 2 y 3. Correlación de las Secciones del SA y los Capítulos comprendidos en cada una de ellas.....	211
Figura N° 4 Caucho regenerado en placas, hojas o tiras.....	212
Figura N° 5 Artículo incompleto o sin terminar.....	212
Figura N° 6 Neumáticos de caucho para vehículos.....	212
Figura N° 7 Planta de Romero presentada en su maceta.....	213
Figura N° 8 Guitarra eléctrica con su estuche.....	213
Figura N° 9 Tanques metálicos para gas comprimido.....	214
Figura N° 10 Neumáticos nuevos de caucho.....	214
Figura N° 11 Composición Físico-química, Biológica o Merceológica de los conceptos básicos o fundamentales.....	215
Figura N° 12 Gradiente Merceológico por Composición.....	216
Figura N° 13 Composición del neumático	216
Figura N° 14 Dimensión del neumático	217
Figura N° 15 Índice de carga	217
Figura N° 16 Código de velocidad	217
Figura N° 17 Modelo del neumático	218
Figura N° 18 Marcajes de invierno	218
Figura N° 19 Marcajes específicos del fabricante del vehículo	219
Figura N° 20 Tubeles	219
Figura N° 21 Información de fabricación	219
Figura N° 22 Designación del tamaño del neumático.....	220
Figura N° 23 Designación del tamaño del neumático.....	221
Figura N° 24 Designación del tamaño del neumático.....	222
Figura N° 25 Designación del tamaño del neumático.....	222
Figura N° 26 Designación del tamaño del neumático.....	223
Figura N° 27 Descripción del neumático.....	224
Figura N° 28 Terminología del neumático.....	224
Figura N° 29 Marcas laterales.....	225
Figura N° 30 Neumaticos nuevos de caucho, los demas.....	225

Declaración Jurada

Nosotros, Jose Carlos Guerrero Gutiérrez, portador de la cédula de identidad 206580470 y Alexander Osorio Ramírez, portador de la cédula 801070831, concedores de las sanciones legales con que la Ley Penal de la República de Costa Rica castiga por el falso testimonio y el Reglamento Disciplinario Estudiantil de la Universidad Técnica Nacional, UTN. DECLARAMOS bajo fe de juramento lo siguiente: Que somos estudiantes de la Carrera de Administración Aduanera en el nivel de Licenciatura de la Universidad Técnica Nacional, UTN y como requisito de graduación debemos realizar una investigación de tipo descriptivo y exponerla, la cual tiene como título de investigación: “Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019”.

Por lo que manifestamos que esta ha sido elaborada siguiendo las disposiciones exigidas por la Universidad Técnica Nacional, UTN.

Además, declaramos que dicha investigación es el resultado de nuestro esfuerzo e investigación en su totalidad, que en ella no han participado personas ajenas ni otras organizaciones. ES TODO.

Firmamos en la ciudad de Alajuela a las _____ horas el _____ del mes de _____ del 2019.

Jose Carlos Guerrero Gutiérrez _____

Alexander Osorio Ramírez _____

Dedicatoria

A Dios, por haberme permitido llegar hasta esta instancia, anhelada por muchos años y que con gran esfuerzo, sacrificio y trabajo es un logro más en mi vida.

A mis padres, por ser ejemplo en mi vida y enseñarme a ser una persona de bien, e inculcarme como prioridad, la importancia de la educación y el estudio.

A mi esposa, Adriana Venegas Vargas y a mi hija, Abigail Osorio Venegas, por su gran apoyo y paciencia en este proceso y por ser parte de mi vida y razón para vivir y luchar por las metas propuestas.

A mi familia en Colombia, que a la distancia siempre serán un ejemplo a seguir y los llevo en mi corazón.

Al Dr. Rodolfo Arce Portuguez, maestro y ejemplo a seguir, que me ha brindado todo su apoyo y tiempo para obtener este logro tan importante en mi vida.

Alexander Osorio Ramírez

A Dios, mi Creador, que me formó desde antes de nacer y que ha prometido estar conmigo hasta el final.

A mis amados padres, Yanila Gutiérrez y Javier Guerrero, por haberme dado tanto amor y por todo su sacrificio para hacer de mí un mejor ser humano.

A mi esposa, Catalina Hernández, por ser esa ayuda idónea que Dios me ha regalado, una mujer virtuosa con la que disfruto cada paso en la vida y cada momento en que juntos nos acercamos a Dios.

Al profesor Francisco Guerrero, mi hermano, que ha sido un ejemplo a seguir académicamente y en la lucha por una sociedad más justa, pensante y crítica.

Al Dr. Rodolfo Arce Portuguez, por su vocación y dedicación, es un honor haber recibido todo su apoyo.

A todos los que en algún momento me tendieron la mano, Don Hugo, Francisco Gutiérrez, Memo, Don Eric, Sandra, Alfonso, Rafa y Deiver.

Jose Carlos Guerrero Gutiérrez

Resumen Ejecutivo

La presente investigación se realiza con el fin de comparar, explicar, señalar e identificar los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11, según lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo establecido directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.

En primera instancia, se define la Merceología como la ciencia que estudia la naturaleza u origen, composición o función de todas las cosas muebles susceptibles o no de comercio, y conforme a ella su clasificación. Asimismo, se detalla que la misma, aparece en el primer libro aproximadamente en el año 1793 en el que figuraba la palabra “Merceología” (Warenkunde), su autor fue Johann Beckmann, un naturalista, micólogo, economista, agrónomo germano y escritor científico.

Por otro lado, se define el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), que está compuesto por una Nomenclatura utilizada a nivel internacional (Lenguaje universal), que a su vez, es la base sobre la cual se aplica la Merceología, y que al ingresar Costa Rica a la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), obligatoriamente debe adoptarla.

Adicionalmente, de conformidad con la Nomenclatura del SA, se definen los criterios de clasificación o codificación de mercancías avalados por la OMA y se menciona los criterios establecidos por la RES-DGA-345-2012 referente a la Clasificación de Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho de la partida 40.11.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1. Tema de investigación

1.1 Delimitación del tema

Comparativo de los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11 de conformidad con el convenio sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la OMA, y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General Aduanera de costa rica del año 2012.

1.2 Planteamiento del problema

1.2.1 Enunciado del problema

Se ha detectado la complejidad del estudio de las mercancías, específicamente en la codificación de mercancías correspondientes a la partida 40.11 Neumáticos (llantas Neumáticas), nuevos de caucho según el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), con base en la Jurisprudencia encontrada sobre casos de reclasificación de los Neumáticos, producto de una codificación errónea por parte de los importadores y declarantes.

Según el Tribunal Aduanero Nacional (2008), la “Sentencia N°201-2008”, Tribunal Aduanero Nacional, (2014), Sentencia número 327-2014, Tribunal Aduanero Nacional, “Sentencia N° 044-2014”, y Tribunal Aduanero Nacional (2015) “Sentencia N° 148-2015”.

Con referencia a lo anterior, los hechos se inician a partir de la entrada en vigencia de la resolución “RES-DGA-345-2012”, del 18 de octubre del 2012, con base en un estudio realizado por los fabricantes de neumáticos, donde definen e identifican el uso al que están destinados los neumáticos según la información gravada en las paredes laterales de los neumáticos.

No obstante, se debe considerar que Costa Rica es miembro de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que es un ente intergubernamental, especializado en asuntos aduaneros, al mismo tiempo que corresponde a la autoridad competente para emitir criterios respecto a la designación y codificación de mercancías, según la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y por medio de las Reglas Generales de Interpretación, Notas de Sección, de capítulo y de subpartida, así como los números y textos de las partidas.

El Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) señala que cada mercancía objeto de comercio internacional, tiene una única designación y codificación según su sistema de Nomenclatura, por tanto, una vez establecida la designación y codificación, se puede determinar a qué impuestos está sujeta la mercancía, si requiere o no algún tipo de nota técnica (barreras no arancelarias) o si puede beneficiarse de un Trato Arancelario Preferencial al amparo de un Tratado de Libre Comercio.

Según la Guía Aduanera de Costa Rica, Ministerio de Hacienda (2016), la nota técnica se define como: “Requisitos no arancelarios o autorizaciones preestablecidas por la institución rectora mediante leyes y decretos, que avalan el ingreso de las mercancías del territorio nacional o su salida del mismo”.

Por otra parte, según el Sistema de Información sobre Comercio Exterior (2016), las barreras no arancelarias se definen como: “Medidas no arancelarias que tienen un impacto proteccionista. Por ejemplo: cuotas, contingentes arancelarios, regímenes que requieren licencias, bandas de precios”.

Sobre la base de las consideraciones anteriores y ante la ambigüedad de la normativa vigente, radica la importancia de la correcta designación y codificación de las mercancías, ya que los errores u omisiones que se dan al no tener claro los criterios merceológicos por parte de la Administración para la correcta clasificación de la mercancía objeto de estudio, puede contravenir o vulnerar las disposiciones del régimen jurídico aduanero, que como consecuencia, puede conllevar entre

otras cosas, al desacato de las obligaciones adquiridas ante el convenio de la OMA, así como procesos de regularización por parte de la Administración a los sujetos pasivos, auxiliares o no de la función pública, mediante el proceso ordinario de reclasificación de mercancías.

1.2.2 Formulación del problema

Según Bernal 2010, en su libro Metodología de la Investigación menciona que la formulación del problema se da cuando “El investigador dictamina o hace una especie de pronóstico sobre la situación problema. En lugar de hacerlo con afirmaciones, este pronóstico se plantea mediante la formulación de preguntas orientadas a dar respuestas al problema de la investigación”. (p.89)

La presente investigación busca responder la siguiente pregunta general:

- ¿Existe una variabilidad en la aplicación de criterios merceológicos de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012 que afecte la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica?

Por otro lado, se busca responder algunas preguntas específicas como:

- ¿Cuáles son los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11, según lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012?

- ¿Cuáles son las diferencias en la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir de los criterios merceológicos establecidos por el Convenio Internacional del Sistema

Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012?

- ¿Cuál es el criterio merceológico para la correcta designación y codificación de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir del estudio comparativo entre lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.

1.3 Objetivos de investigación

1.3.1 Objetivo general

Comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con lo establecido en el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019.

1.3.2 Objetivos específicos

1. Explicar los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11, según lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización

Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.

2. Señalar las diferencias en la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir de los criterios merceológicos establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.
3. Identificar el criterio merceológico para la correcta designación y codificación de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir del estudio comparativo entre lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.

1.4 Justificación

El Departamento de Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica, haciendo uso de las facultades que le otorga el Reglamento a la Ley General de Aduanas, emite un criterio respecto a la designación y codificación de neumáticos, con el propósito de poner fin a las discrepancias producidas a raíz de la diversidad de criterios sobre la designación y codificación de los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11. Por esta razón, el 18 de octubre del 2012 se emite la resolución N° RES-DGA-345-2012 (Ver anexo 02), que deroga la CIRCULAR D.N. P01496 (Ver anexo 01), al mismo tiempo que se justificaba su creación como una actualización respecto a los avances tecnológicos referentes a la clasificación y métodos de fabricación de los neumáticos. La circular generó un cambio sustancial sobre el criterio establecido y que estuvo vigente en Costa Rica hasta el año 2012.

Por otro lado, el nuevo criterio provoca un cambio significativo respecto a la codificación de neumáticos por parte de los importadores, el alcance de dicha resolución RES-DGA-345-2012, toma relevancia al momento de analizar y considerar los volúmenes y el valor de los embarques importados correspondientes a neumáticos en Costa Rica, como lo muestran los siguientes cuadros y gráficos:

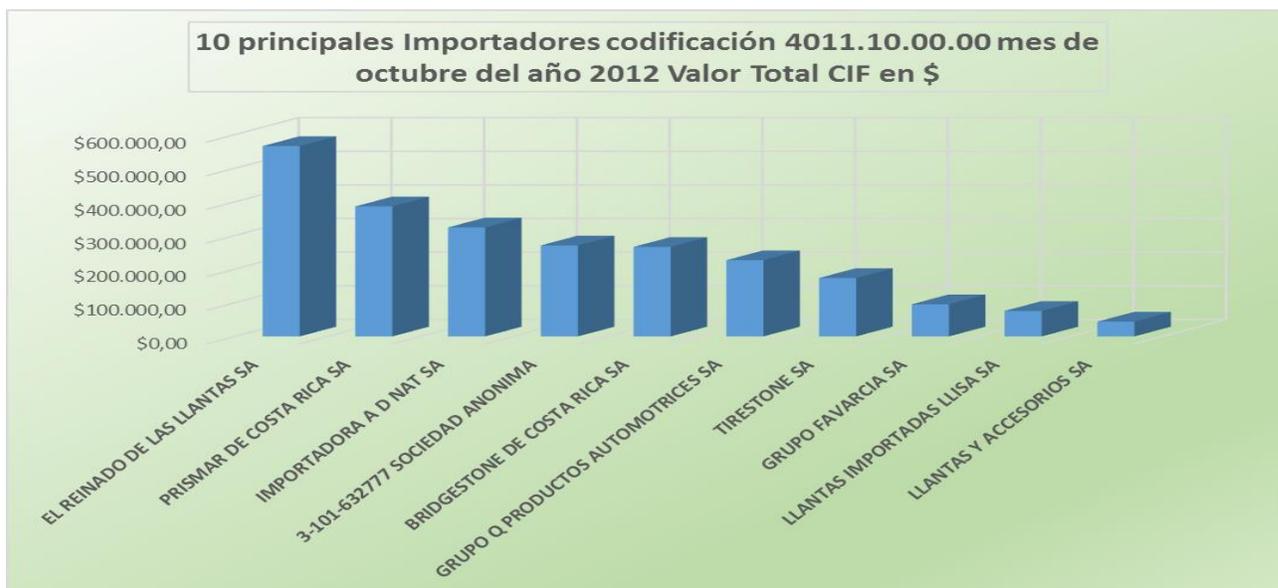
Cuadro N° 1. Importaciones de LLANTAS NEUMÁTICAS DE LA CODIFICACIÓN 4011.10.00.00, mes de octubre del año 2012

10 principales Importadores codificación 4011.10.00.00 mes de octubre del año 2012	
Nombre del Importador	Valor Total CIF en \$
EL REINADO DE LAS LLANTAS SA	\$565.970,32
PRISMAR DE COSTA RICA SA	\$386.592,02
IMPORTADORA A D NAT SA	\$324.185,41
3-101-632777 SOCIEDAD ANÓNIMA	\$270.648,99
BRIDGESTONE DE COSTA RICA SA	\$266.282,91
GRUPO Q PRODUCTOS AUTOMOTRICES SA	\$226.677,84
TIRESTONE SA	\$173.763,15
GRUPO FAVARCIA SA	\$95.710,14
LLANTAS IMPORTADAS LLISA SA	\$75.814,06
LLANTAS Y ACCESORIOS SA	\$44.005,18
TOTAL	\$2.429.650,02

Fuente: Datos obtenidos del Sistema Informático Tica (febrero 2016).

En el cuadro N° 1, se visualizan los 10 principales importadores de llantas neumáticas de la codificación 4011.10.00.00, durante el mes de octubre del año 2012, lo que demuestra la importancia a nivel comercial en Costa Rica en las importaciones de este tipo de mercancías.

Gráfico N° 1. 10 principales importadores de la codificación 4011.10.00.00 mes de octubre del año 2012 según valor CIF en \$



Fuente: Datos obtenidos del Sistema Informático Tica (febrero 2016).

En el gráfico N° 1, se visualizan los 10 principales importadores de llantas neumáticas de la codificación 4011.10.00.00, durante el mes de octubre del año 2012, lo que demuestra la importancia a nivel comercial en Costa Rica en las importaciones de este tipo de mercancías.

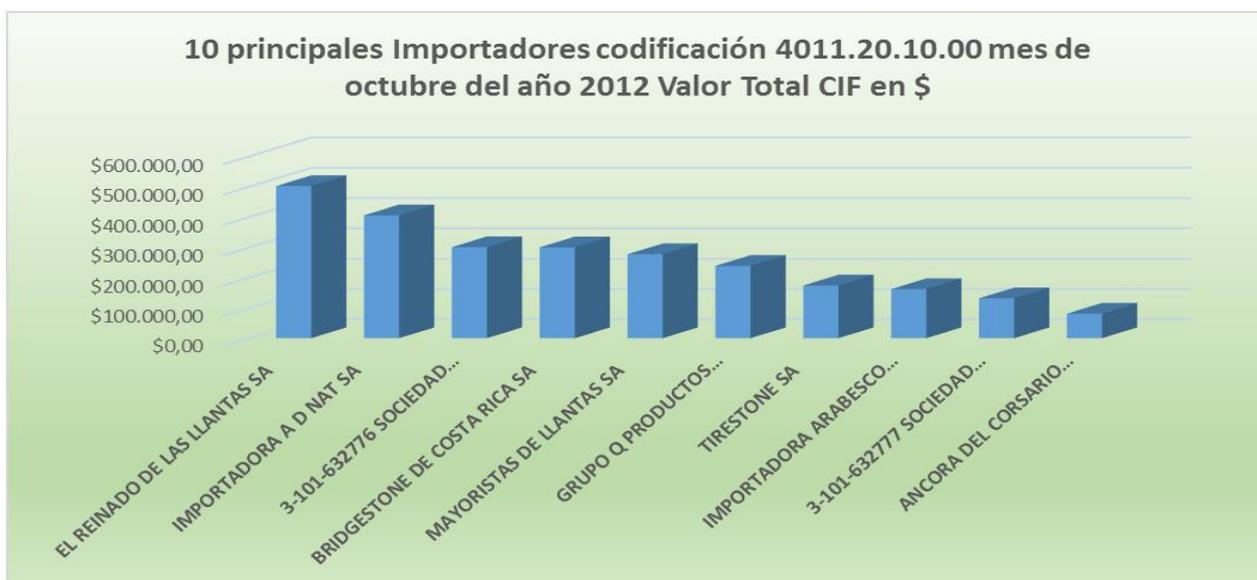
Cuadro N° 2. Importaciones de LLANTAS NEUMÁTICAS DE LA CODIFICACIÓN 4011.20.00.00, mes de octubre del año 2012

10 principales Importadores codificación 4011.20.10.00 mes de octubre del año 2012	
Nombre del Importador	Valor Total CIF en \$
EL REINADO DE LAS LLANTAS SA	\$501.704,75
IMPORTADORA A D NAT SA	\$405.374,46
3-101-632776 SOCIEDAD ANÓNIMA	\$300.292,18
BRIDGESTONE DE COSTA RICA SA	\$299.732,14
MAYORISTAS DE LLANTAS SA	\$277.032,04
GRUPO Q PRODUCTOS AUTOMOTRICES SA	\$238.492,69
TIRESTONE SA	\$173.763,15
IMPORTADORA ARABESCO COSTA RICA SA	\$161.805,66
3-101-632777 SOCIEDAD ANÓNIMA	\$131.489,92
ANCORA DEL CORSARIO DORADO SA	\$80.891,72
TOTAL	\$2.570.578,71

Fuente: Datos obtenidos del Sistema Informático Tica (febrero 2016).

En el cuadro N° 2, se visualizan los 10 principales importadores de llantas neumáticas de la codificación 4011.20.10.00, durante el mes de octubre del año 2012, lo que demuestra la importancia a nivel comercial en Costa Rica en las importaciones de este tipo de mercancías.

Gráfico N° 2. 10 principales importadores de la codificación 4011.20.10.00 mes de octubre del año 2012 según valor CIF en \$



Fuente: Datos obtenidos del Sistema Informático Tica (febrero 2016).

En el gráfico N° 2, se visualizan los 10 principales importadores de llantas neumáticas de la codificación 4011.10.00.00, durante el mes de octubre del año 2012, lo que demuestra la importancia a nivel comercial en Costa Rica en las importaciones de este tipo de mercancías.

Derivado de lo anterior, se puede demostrar estadísticamente, según lo que se visualiza en los cuadros N° 1 y 2, la importancia a nivel comercial en Costa Rica, que tiene la importación de llantas neumáticas nuevas de caucho de la partida 40.11, donde se puede observar los 10 principales importadores y valor CIF en dólares (\$US) de todas las importaciones realizadas durante el mes de octubre del año 2012, para las mercancías objeto de análisis.

Cabe agregar que se toma como base el mes de octubre y el año 2012, ya que la RES-DGA-345-2012, del 18 de octubre de 2012 establece los nuevos

lineamientos técnicos para las clasificaciones arancelarias de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho partida 40.11, dejando sin efecto la Circular DNP-014-1996 de 16 abril de 1996.

Por otra parte, cabe mencionar que la resolución RES-DGA-345-2012, al ser vinculante, debe ser aplicada por los importadores de neumáticos, por tratarse de un criterio emitido por el Departamento de Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica, teniendo este Departamento, la facultad para emitir este tipo de criterios, sin embargo, en lo que respecta a la obligatoriedad, resoluciones y criterios vinculantes, existe un marco jurídico que debe tomarse en cuenta; el marco jurídico costarricense cuenta con un ordenamiento jurídico, el cual según la Sala Constitucional: “Es un conjunto de normas que determinan el comportamiento social, económico, político y jurídico de los individuos de un país”. (Sala Constitucional de Costa Rica, 2016, párr. 01)

El orden jurídico utilizado en Costa Rica está basado en la pirámide de Hans Kelsen, donde por medio de este orden jurídico, se busca la validez del sistema de normas, siendo la norma de nivel superior la que determina la norma de nivel inferior, convirtiéndose recíprocamente supra y subordinadas, al mismo tiempo que ambas emanan de una norma fundamental, que para la presente investigación es equivalente a la Constitución Política, por lo que una norma superior y una norma inferior no podrán verse en conflicto, ya que la norma inferior fundamenta su validez en la norma superior.

Tal como señala Hans Kelsen, en su libro “Teoría pura del derecho”: “El hecho de que alguien ordene algo no es un fundamento para considerar a la orden como válida, puesto que únicamente una autoridad competente, tiene la capacidad para establecer normas validas, basándose en una norma que le faculte para imponer normas”. (Kelsen, 1982, p.202)



Fuente: Sala Constitucional de Costa Rica (2016).

En lo que respecta a la autoridad competente en materia aduanera, en 1950 se firma, en Bruselas, el convenio de creación de un Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), que en el año 1994, adoptaría el nombre informal de Organización Mundial de Aduanas (OMA), la cual es un ente intergubernamental que se ocupa exclusivamente de asuntos aduaneros; actualmente, cuenta con 164 países miembros, de los cuales Costa Rica forma parte desde el 1 de enero de 1995, por lo que Costa Rica al adoptar la figura de miembro y parte contratante debe asumir una serie de obligaciones referentes a la implementación, aplicación, publicidad y asistencia técnica.

Es así como ante la necesidad de regular y controlar las mercancías durante su paso por las distintas fronteras a nivel mundial, en el año 1970, la Organización Mundial de Aduanas en la ciudad de Bruselas, desarrolló un sistema de Nomenclatura de Mercancías llamado: Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), el cual entró en vigencia el 1 de enero de 1998, el mismo consiste en un lenguaje universal, un código para las mercancías y un

instrumento indispensable para el comercio internacional y el transporte de mercancías, tanto de importación como de exportación; el SA es utilizado por 207 países, abarcando un 98% del comercio internacional.

En lo que respecta a la codificación de mercancías, en el artículo 3 de la Convención del Sistema Armonizado, se indica que los miembros se comprometerán a la elaboración de sus nomenclaturas arancelaria y estadística utilizando:

a. Todas las partidas y subpartidas del Sistema Armonizado sin adición ni modificación, así como los códigos numéricos correspondientes.

b. Aplicar las reglas generales para la interpretación del sistema armonizado, así como todas las Notas de las Secciones, Capítulos y subpartidas y a no modificar el alcance de las secciones, capítulos, partidas o subpartidas del SA. (Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, 1983, p.3)

Según el Convenio del SA, su interpretación únicamente puede realizarse por medio de las Reglas Generales Interpretativas, Notas de Sección, de capítulo y de subpartida, así como los números y textos de las partidas y subpartidas, establecidos en la Nomenclatura. Es así como la validez de la resolución RES-DGA-345-2012, se vuelve cuestionable al no estar fundamentada según las obligaciones contractuales adquiridas por Costa Rica ante la OMA y su Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, incumpliendo las jerarquías de las normas según el ordenamiento jurídico costarricense.

1.5 Limitaciones de la investigación o del estudio

1.5.1 Delimitación temporal

Los miembros del equipo de investigación son trabajadores a tiempo completo en la empresa privada, por lo que la aplicación de instrumentos de recolección de datos, como lo son las entrevistas, representa una limitación de tiempo.

1.5.2 Limitaciones de espacio o territorio

Para la presente investigación, se realizan entrevistas a importadores, estudiantes y un experto en Merceología, los cuales deberán ser entrevistados en diferentes provincias del país, convirtiéndose en una limitación de espacio y tiempo.

1.5.3 Limitaciones de recursos

Para la presente investigación el recurso bibliográfico es una limitación por considerar, al ser la Merceología una ciencia sumamente técnica, el recurso bibliográfico resulta escaso y de difícil acceso.

Se debe considerar que mucha de la bibliografía referente a Merceología, así como las publicaciones de la Organización Mundial de Aduanas, se encuentra únicamente disponibles en inglés y francés, por lo que el idioma será una limitación para el estudio bibliográfico en el desarrollo de esta investigación.

También es importante considerar, la limitación respecto al acceso a entrevistas con expertos en materia aduanera, debido a sus comprometidas agendas y funciones específicas en su lugar de trabajo.

Escasez de expertos, debido a lo técnico del tema de investigación.

Posible sesgo de no respuesta, en la aplicación de instrumentos para la recolección de datos.

1.6 Estado de la cuestión

La presente investigación recopila teorías de diferentes autores relacionadas con la Merceología, Codificación Arancelaria y Nomenclatura, para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11.

Ugarte (2002) hace mención de cómo el mundo ha cambiado más cuando ha buscado rutas para comerciar, que cuando ha emprendido batallas para imponer formas unilaterales de entendimiento. Mostrando que el comercio hoy día, no es únicamente una de las bases fundamentales de la economía contemporánea, sino más bien una pieza clave de gran parte de nuestra actividad civilizatoria; convirtiéndonos en una especie que comercia, que intercambia, que se complementa y que busca el desarrollo con miras mundiales, trascendiendo y dejando atrás las fronteras como entidades únicamente ideales.

Según Ugarte (2002), el hombre se ha distinguido por ser el único individuo en la creación que comercia, antes de ser político, y porque entre sus primeros actos racionales está el distinguir dentro de su entorno y circunstancia lo que es bueno y malo para él. Así fue como inició un proceso de distinguir y separar lo comestible de lo no comestible, lo útil de lo inútil, al mismo tiempo, que ha mantenido dicho proceso en constante evolución conforme avanzaba su saber y desarrollo. Crea métodos para clasificar las cosas, crea las ciencias para racionalizar su conocimiento, aprende también a modificar las cosas, producirlas, alterarlas y combinarlas para su provecho. Es así como la evolución lleva al intercambio de bienes y servicios internacionales, de ahí surge la necesidad de comunicarse con otros comerciantes y establecer normas comunes de acción que le den seguridad al momento del intercambio.

El mismo autor señala que es así como surge la necesidad del hombre por distinguir los objetos con los que comercia, por medio de una nomenclatura común, este método de clasificación de los bienes, en un principio, los coloca dentro de un reino al que pertenecen en la naturaleza, por su composición y por su

función. Es así como esa necesidad de distinguir los objetos con los que se comercia ha desencadenado en un conjunto ordenado del saber sobre las cosas, su denominación y método de clasificación que es lo que se llama Merceología.

El estudio y conocimiento del hombre sobre su entorno natural, le ha permitido realizar una clasificación metódica, de forma que la Merceología toma todas aquellas cosas susceptibles de ser comercializadas incluyendo las que son consideradas por la norma jurídica como prohibidas, las que están fuera del comercio por disposición de la ley.

Ugarte (2002) indica que la Merceología es la ciencia que estudia la naturaleza u origen, composición o función de todas las cosas muebles susceptibles o no de comercio y conforme a ella su clasificación, encargándose también del conocimiento de las impurezas y falsificaciones y de los métodos para reconocerlas.

Para De Marco (1987), los laboratorios como el Central y de la Administración Periférica de la Aduana en Italia, fueron importantes centro, donde se llevaron a cabo importantes investigaciones sobre las materias primas y aunadas a los aportes de Villavecchia como director del Laboratorio Central de Roma, es que la Merceología empieza a formar parte principal en las universidades.

De Marco (1979) indica como a partir de la primera mitad del siglo XIX, las mercancías eran mucho más numerosas y crecían de la mano con los avances científicos, industrias como la química, nutrición, metalurgia, agrícola e industria general, es así como la enseñanza de la Merceología toma relevancia e inicia una expansión por todo el continente europeo. Para las universidades se volvió necesario incluir dentro de sus programas de estudio la Merceología, dentro de las primeras escuelas que se establecieron están: Amberes en 1852, París en 1861, Venecia en 1868, Génova en 1884, Viena en 1886 y Graz en 1896.

El término original que proveniente del alemán "*Warenkunde*", fue traducido al italiano como "Merceología". Este término no tiene traducción al español,

francés, ni inglés, ya que términos utilizados en inglés como *Commodity Science* o el francés *Merchandises* no tienen significado con relación al otorgado por los alemanes e italianos. (De Marco. 1979)

Beckmann J., fue un reconocido naturalista, micólogo, economista, agrónomo y escritor científico, utilizó ampliamente término de la ciencia de las mercancías (*Warenkunde*) refiriéndose a la mercancía como "la mercancía es aprender acerca de las propiedades, la adquisición y la exploración y la importancia económica de los bienes". (Beckmann. 1793-1811)

Anterior a los aportes de Beeckmann, ya se habían publicado manuales donde se hacía referencia al término *Warenkunde*, que incluso había sido utilizados por alemanes desde el siglo XVIII, pero no fue hasta la publicación de Beekmann, que oficialmente el término hace un ingreso oficial al mundo científico y de la enseñanza, pasando de conocimiento empíricos anteriores y un análisis práctico de las mercancías a una fase de investigación y al aprendizaje docente de la Merceología por expertos en el campo, ajustándose a los procesos de producción de los productos o mercancías, creando un herramienta indispensable para la correcta clasificación de una mercancía al contar con más elementos de identificación al momento de clasificarla.

Según De Marco (1993), en 1896, se publica la primera edición de un texto meramente Merceológico en Italia que contenía una serie de productos básicos en italiano, el Diccionario de Merceología de Villavecchia Víctor (1929), quien estudió la tendencia de materias primas en Italia durante más de medio siglo, estos aportes sustentaran y servirán de antesala para que la Merceología adquiera relevancia en las principales escuelas y universidades europeas.

Villavecchia (1929), en su diccionario de Merceología, ofrece un libro complemente práctico y al alcance de los industriales, empresarios y funcionarios del Estado, resumiendo todo lo referente a los múltiples y diversos bienes, que actualmente son tema de tráfico y comercio, en su diccionario ofrece una gran gama de artículos ordenados alfabéticamente, según caracteres externos,

propiedades físicas y composición química, procedencia, método de extracción o producción, diferente calidad, adulteración, alteraciones, características, métodos de embalaje, materias primas o usos de los productos manufacturados que se derivan de estos materiales.

Ferreira (1977), citado por Monge (1985), en su libro “Introducción a la Merceología” señala que el estudio de las Nomenclaturas Merceológicas particularmente a su desarrollo, función o estructura, no ha merecido mayor atención dentro de los análisis de la teoría y de política aduanera, dejando en evidencia la forma superficial en la que han realizado hasta ese momento el estudio de las mercancías así como carencia de una verdadera política aduanera que tome en cuenta y se ajuste a las necesidades del comercio internacional de bienes.

Sin embargo, ante los constantes cambios e innovaciones tecnológicas, que han tomado parte desde la mitad del siglo XX, donde el área arancelaria ha tomado una mayor relevancia, se vuelve necesaria una descripción más completa y detallada en función de proporcionar una clasificación arancelaria precisa, según la normativa vigente y aplicable.

Es así como producto de la revolución en la estructura comercial que el mundo sufre en los años 60, se da paso a la integración de una comisión, conformada por grupos especializados en diferentes áreas con la finalidad de poder generar un mejor análisis, estudio y verificación del comportamiento del comercio.

La universalidad de este saber científico hace necesario para su utilización en el método una nomenclatura o lenguaje común, válido e intangible para todos, que tenga la cualidad de ser práctico y modificable ante el dinamismo y es así como se crea el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), el cual es una “nomenclatura polivalente (numérica) de seis dígitos para bienes transportables que satisface las necesidades de las autoridades aduaneras y otros sectores involucrados en el comercio internacional,

su objetivo es responder a las necesidades de todos los sectores que intervienen en el comercio internacional entre ellos: aduanas, estadísticas (importación, exportación), transporte, entre otros; es una terminología y un código común para identificar las categorías de los productos, bienes o mercancías transportables. (Maggio, 2009)

Otro aspecto que hoy día suma a la necesidad de clasificar las mercancías partiendo de su naturaleza, es el estadístico, tributario e impositivo, surgiendo como una necesidad de controlar el tránsito de mercaderías por los diferentes países, al mismo tiempo que está por una serie de subpartidas, secciones, capítulos, notas legales y de sección, las cuales tienen como principal objetivo facilitar y ayudar a realizar una correcta clasificación de las mercancías, mediante un lenguaje común, práctico y dinámico a nivel internacional.

Según Nebbia (1968), ante el aumento en la oferta de materias primas a nivel mundial, resulta cada vez más difícil que los distribuidores conozcan con exactitud en qué consiste el producto que están vendiendo y resulta aún más difícil para los consumidores finales no especializados comprender qué es lo que están comprando, ya que únicamente cuentan con la información de las etiquetas, las cuales resultan escuetas o difíciles de comprender; esta falta de conocimiento es la que sin duda pone en evidencia la necesidad de una educación merceológica para la población de un país o región acerca de los productos y su correcta designación.

Para Nebbia (1991), en las operaciones de un negocio, el conocimiento de la Merceología se vuelve fundamental al momento de hacerle frente a la extensión del comercio a nivel mundial y la competencia ejercida por parte de los competidores. Un conocimiento a profundidad de los bienes comerciados puede generar desde un valor agregado al momento de venta, o bien, hacerlo aplicable a un trato arancelario preferencial.

Ugarte (2002) señala la importancia y menciona algunos de los propósitos con los que creó el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de mercancías, a saber:

- A) Facilitar el comercio internacional.
- B) Registro, comparación y análisis estadísticas.
- C) Reducción de gastos, al evitar las reclasificaciones.
- D) Uniformidad de documentos comerciales, así como transmisión de datos.
- E) Actualización de la nomenclatura del Convenio, según evaluación técnica.
- F) Considerar una nomenclatura básica, general y uniforme hasta los seis dígitos para los estados miembros.
- G) Disponer de datos exactos y comprobables para las negociaciones internacionales.

La Nomenclatura utilizada por el Sistema Armonizado está formada por una interrelación de títulos (partidas y subpartidas), al mismo tiempo que está ligada con el criterio de composición o función (por el fin para el que fue creada) y se componen en los siguientes criterios:

- H) Origen
- I) Naturaleza de la materia
- J) Naturaleza industrial
- K) Composición del producto
- L) Grado de preparación o elaboración
- M) Presentación en el mercado.
- N) Uso y aplicaciones.

Por otro lado, hace mención a que los países firmantes del Acuerdo, se comprometen y adquieren las siguientes obligaciones respecto a la nomenclatura:

- O) Conservar las partidas, sin omitir ni añadir ninguna otra.
- P) Mantener las notas de las secciones, capítulos y subpartidas.
- Q) Insertar las Reglas Generales para su interpretación.

R) Seguir el mismo orden de la numeración estructurada.

Ugarte (2002), concluye que las Reglas Generales y las Notas de Sección o de Capítulo forman parte integrante del sistema armonizado, conforme a las cuales deberán clasificarse las cosas, y que pretenden dar a la clasificación de la mercancía la homogeneidad internacional para que sea válido, es decir, útil a todas las naciones que participan en ese sistema y la misma señala una tasa impositiva basada en el valor de las mercancías, es decir, lo que llamado Impuesto Ad Valorem. En el caso de la Regla 1, se aplica a todas las mercancías y se basa en el criterio de que debe existir una regla general y clara, uniforme y obligatoria para clasificar una mercancía en una sola partida, la que se ejecuta por medio del texto o epígrafe de las partidas y las Notas Legales del Sistema Armonizado que le competen.

Por último, Ugarte en su libro “Merceología Teórica y Práctica” (2002), identifica algunos de los errores más comunes que cometen las personas llamadas clasificadores, documentadores o personas relacionadas con el tema merceológico, tales como.

A) Dirigirse directamente a las fracciones arancelarias, sin antes, realizar una adecuada identificación de las características físicas, técnicas, funcionamiento y materiales de la mercancía.

B) Casi nunca leen las Notas Legales de Sección, Capítulo o subpartida para conocer si hay una disposición legal que haga a las mercancías tener una clasificación diferente.

C) Es muy raro ver que hagan uso de Notas Explicativas y cuando las utilizan no se les da la interpretación correcta y por lo general buscan un párrafo que les ayude a ubicar la mercancía dentro de la partida que ellos consideran les va a ayudar.

Esta nomenclatura, vigente hoy día, incorpora las revisiones o enmiendas de 1992, 1996, 2002, 2007, 2012 y la del 2017. Dichas Enmiendas obedecen a la evolución contemporánea del comercio internacional, buscando satisfacer la armonización de los documentos relativos al comercio exterior, la utilización por un

máximo de agentes económicos que intervienen en el comercio internacional, la recolección de estadísticas, el servir de base para el establecimiento de normas de origen y la identificación de residuos y desechos del comercio internacional. (Monge, Curso de Merceología: Guía Merceológica, 2006)

La Nomenclatura del Sistema Armonizado tiene la particularidad de que puede adaptarse a los constantes cambios del comercio internacional, así como los avances tecnológicos aplicados a una gran gama de bienes, dicha adaptabilidad se hace notoria en las revisiones periódicas a la que es sujeta la nomenclatura por medio de las enmiendas.

Osiris (2001), en su “Manual del Sistema Armonizado” señala la importancia que ha tenido el intercambio transfronterizo en el mercado mundial, a través del tiempo, sin embargo, nos deja ver que no fue hasta la creación de la primera nomenclatura aduanera, que el comercio internacional empieza a generar una serie de datos estadísticos tanto de importaciones como de exportaciones, referentes a los distintos tipos de intercambios comerciales.

Es así, como según Osiris, la recopilación de los intercambios comerciales se ha convertido en una herramienta de fiscalización y control de las todas las actividades conexas al proceso, dando como resultado la creación del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, el cual surge como una necesidad de elaborar un lenguaje codificado de mercancías cuyo uso sea destinado al intercambio comercial entre los países, o entre los países y sus bloques con el resto del mundo

Por otro lado, señala que, dados los avances tecnológicos y la dinámica en los patrones del comercio internacional actual, surge la importancia de que tanto los participantes directos como los indirectos y estudiantes de la rama de Negocios, puedan interpretar con facilidad y claridad al mismo tiempo que pueda darse una adecuada familiarización, asegurándose el buen funcionamiento del proceso del Comercio Exterior de cada uno de los países.

Dentro las repercusiones que el Sistema Armonizado ha producido en Aranceles de Aduanas, medidas arancelarias o no, menciona: Los Contingentes Arancelarias, Subvenciones Arancelarias, Preferencias Generalizadas, Licencias Previas, Cuotas Compensatorias y Reglas de Origen.

Según Osiris (2001), la adopción del Sistema Armonizado ha generado ventajas evidentes, dentro de las que se citan:

A) Simplificación de los trámites aduaneros y documentos, así como la disminución de los gastos operativos.

B) Introducción de subvenciones útiles para los Países en Vías Desarrollo.

C) Mejoramiento de la calidad de las estadísticas del Comercio Internacional.

D) Establecimiento de concordancia entre las clasificaciones de los diferentes medios de transporte, con vista a facilitar el cálculo de índice de fletes, así como los análisis comparativos de los mismos.

E) Utilización práctica de métodos uniformes de tratamiento y transmisión automática de datos.

Finalmente, Osiris destaca que las ventajas anteriormente citadas, han posibilitado que, a través de los esfuerzos aplicados por cada uno de los participantes en la elaboración del Sistema Armonizado, se dé un cumplimiento de los siguientes objetivos:

A) Una clasificación sistemática de todas las mercancías que se encuentran en el Comercio Internacional.

B) Una clasificación Internacional Uniforme de todas las mercancías sobre una base lógica en la tarifa de todos los Países que adoptaron esta Nomenclatura.

C) La adopción de un Lenguaje Aduanero Común, aceptado en el ámbito internacional para que la terminología sea fácilmente entendible entre los expertos, exportadores, productores, transportistas administradores de aduanas, y todos aquellos usuarios de comercio internacional.

D) Otorgar simplicidad y certeza de significado en la negociación, aplicación, e interpretación correcta de Acuerdos Bilaterales, Multilaterales de Carácter Aduanero.

E) Permitir una recopilación de datos uniformes en el ámbito mundial para facilitar al análisis y la comprobación de la Estadística del Comercio Internacional.

La Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías o Sistema Armonizado, es patrocinado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), que coopera regularmente con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en lo referente a la clasificación de mercancías. El personal de la OMC hace un seguimiento sistemático de la labor de la OMA sobre la Nomenclatura de la Clasificación del Sistema Armonizado. Monge (2015), menciona:

La Nomenclatura del Sistema Armonizado (SA) fue elaborada por la OMA y entró en vigor el 1º de enero de 1988 en virtud de un Convenio. Aunque el artículo II del Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) no establece una nomenclatura específica para que sea utilizada por los Miembros en este sentido, y a pesar de que en el pasado se utilizaban otras nomenclaturas como la NAB y la NCCA, el Sistema Armonizado (SA) se ha convertido en la norma de facto para los Miembros a este respecto. (p. 75)

Arce (2013), en su tesis “Merceología: Lenguaje Universal del Comercio y las Aduanas” explica que “la Merceología constituye una herramienta indispensable para la correcta clasificación de las mercancías y su fin es ubicar las posibles susceptibilidades a que es propensa una mercancía, con el fin de tener más elementos de identificación al momento de clasificarla”. (p.21)

Aunado a lo anterior, el mismo autor comenta que la Merceología es el estudio de los artículos de comercio, de las mercancías. Tiene que describir los artículos y señalar su origen, modo de obtención y las maneras de su comercio.

También ha de presentar un cuadro de la importancia de las mercancías en el comercio mundial. A la Merceología corresponde también el conocimiento de las impurezas, falsificaciones y de los métodos más sencillos para reconocerlas. Por último, ha de mencionar las disposiciones y reglas a que se halla sujeto el movimiento comercial de cada artículo y los usos y costumbres de mercado. (p.24)

Siguiendo la misma línea, dicho autor hace referencia a que Costa Rica a lo largo de su historia, ha sido un país dependiente del comercio y al ingresar a la Organización Mundial del Comercio (OMC), obligatoriamente debió adoptar como lenguaje oficial de la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y codificación de Mercancías (SA), mismo que aplica la ciencia de la Merceología en todo su ámbito, y sobre el mismo se desarrolló el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), autorizado a entrar en vigencia por Ley General de la República de Costa Rica número 7346 del 7 de junio de 1993, Ley que ratificó el Protocolo al Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano. (p.29)

Arce (2013), cita en su tesis, la identidad de las mercancías (naturaleza, modo de obtención, estructura, proceso de elaboración, función, diseño y uso), las cuales son de gran importancia en el comercio, las mismas son descritas a continuación:

- Consignar en los pedidos la correcta designación de la mercancía.
- Designar en los pedidos la correcta codificación de las mercancías.
- Determinar si se está pagando de menos o de más por tributos aduaneros y recuperarlos o cancelarlos de ser necesario.
- Instruir a los agentes aduaneros sobre la clasificación de las mercancías.
- Evitar clasificaciones erróneas que conllevan multas desproporcionadas.

- Evitar pagos de más o de menos en las declaraciones aduaneras.
- Evitar eventuales sanciones aduaneras por errónea clasificación.
- Evitar pagos de intereses por reclasificaciones.
- Corregir la base de datos de inventario.
- Utilizar una clasificación única para toda la cadena de abastecimiento

Monge y Arce (2017), en su artículo “Merceología: Estudio de las Mercancías Objeto de Comercio Internacional” se expresan en las siguientes líneas acerca de la Evolución de las Expresiones Merceológicas Básicas:

Grupos Amplios

En los estudios Merceológicos se conoce como grupos amplios de la Nomenclatura del SA, incluida la NAB y la NCCA, la inclusión de mercancías afines, agrupadas de manera tal que conformen un criterio o concepto merceológico extenso, resumido en la expresión SECCION. Estos grupos tienen como finalidad, la de orientar al lector de la Nomenclatura para determinar a “grosso modo”, si la mercancía en estudio puede o no incluirse, en primera instancia, en una determinada Sección. Las mismas no poseen poder de codificación, sino de servir de guía u orientación. En el SA se identifican por su numeración correlativa del I al XXI en números romanos, mientras que, la identificación con números arábigos representa la base de codificación Merceológica: dos para el Capítulo, cuatro para la posición o partida y seis para la sub-posición o subpartida. (p.06)

1.7 Hipótesis

Para la presente investigación se presentan las siguientes hipótesis, con el fin de probar el efecto que tienen las variables entre sí, de forma que se puedan operacionalizar los objetivos.

1.7.1 Hipótesis principal

El criterio merceológico vigente mediante la resolución “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012, cumple con la normativa y Criterios Merceológicos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas y su Sistema de Designación y Codificación de Mercancías, para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica.

1.7.2 Hipótesis Nula

El criterio merceológico vigente, mediante la resolución “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012, no cumple con la normativa y Criterios Merceológicos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas y su Sistema de Designación y Codificación de Mercancías, para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica.

1.7.3 Hipótesis alternativa

El criterio merceológico vigente, mediante la resolución “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012, no requiere ajustarse a la normativa y Criterios Merceológicos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas y su Sistema de Designación y Codificación de Mercancías, para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2. Marco Teórico

Para explicar la importancia del Sistema Armonizado con el fin de determinar la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica, resulta de especial relevancia conocer algunos términos.

2.1 Merceología

Ugarte (2002) en su libro “Merceología Teoría y Práctica” define la Merceología como:

La ciencia que estudia la naturaleza u origen, composición o función de todas las cosas muebles susceptibles o no de comercio, y conforme a ella su clasificación, encargándose también del conocimiento de las impurezas y falsificaciones y de los métodos para reconocerlas (p. 28).

Derivado de lo anterior, la Merceología es la ciencia que permite conocer a fondo la composición y función de todas las mercancías objeto o no de comercio, por lo cual, es de gran importancia su conocimiento y aplicación, al momento de clasificar una mercancía.

Se dice que aproximadamente en el año 1793, aparece el primer libro en el que figuraba la palabra “Merceología” (Warenkunde), su autor fue Johann Beckmann, un naturalista, micólogo, economista, agrónomo germano y escritor científico. (De Marco O, 1979)

Utilizó ampliamente el nombre de la ciencia de las mercancías (Warenkunde), instituye que "la mercancía es aprender acerca de las propiedades, la adquisición y la exploración y la importancia económica de los bienes". (Beckmann J. 1793-1811)

De Marco, O. (1987), señala que, por ejemplo, en Italia, el Laboratorio Central y los que se encontraban en las distintas administraciones aduaneras, fueron importantes centros de búsquedas y análisis, muchos de sus funcionarios a partir de Villavecchia (1859-1937), el primer director del Laboratorio Central de

Roma, comenzaron a ser parte principal de la enseñanza de la Merceología en las universidades.

En el año 1940, el profesor Walter Ciusa (1906-1990) de la Universidad de Bologna, sugiere que el estudio de la Merceología se encauce hacia el análisis de los varios ciclos productivos, en los cuales las materias primas se van transformando en materias intermedias y en mercancías finales, generando rendimientos al ser transformadas a los distintos productos. Conociendo así las impurezas, falsificaciones y de los métodos más sencillos para reconocer a las mercancías. (De Marco O. 1993)

El estudio de los artículos de comercio, corresponde a la Merceología (del latín *mercarius*, derivado de *merx*: mercancía y de *logos* estudio o tratado) por tanto, comprende la descripción de los artículos desde su origen, modo de obtención, transformación, presentación en el comercio y maneras de que este se vale para cambiarlo o venderlo. (Monge, 2006, p.71)

También comprende el conocimiento de las impurezas y falsificaciones que presenten las mercancías, principalmente por medio de la investigación físico-química, de acuerdo con las disposiciones y reglas a que se halla sujeto el movimiento comercial de cada artículo. Por consiguiente, para el estudio de la merceología, se suponen conocidos los fundamentos de la química, de las demás ciencias naturales y de la tecnología que estudia científicamente los procesos de elaboración industrial, entre otros. (Monge, 1985, p. 7)

De los primeros que se refirió a la palabra Merceología, en los términos anteriormente detallados, fue Karl Marx, en el capítulo I del libro "El Capital", la define como:

Una disciplina especial que se ocupa del "valor de uso" de los bienes, a diferencia de la economía política, que se ocupa de su "valor de cambio". Los museos Merceológicos mantenían colecciones de productos que se caracterizaban por ser preferentemente productos de origen natural. Por su

parte, los laboratorios se ocupaban de las características de las mercancías a objeto de develar los fraudes, por medio de la aplicación metodológica e investigativa. Marx, (1867, p. 95).

Para los autores, en síntesis, la merceología es la ciencia que estudia la naturaleza, origen, composición o función de las mercancías objeto o no de comercio internacional, con el fin de conocer la clasificación de las mercancías de conformidad con el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. Por ello, tanto los importadores, exportadores, agentes de aduanas y demás sujetos pasivos, deben conocer y aplicar los elementos que establece la merceología para la determinación de la codificación de las mercancías que son objeto del comercio internacional.

La Merceología define elementos claros para establecer la correcta codificación en la Nomenclatura de las mercancías, sin embargo, el clasificar las mercancías requiere un análisis técnico, especializado, para no incurrir en erróneas interpretaciones que impliquen un cobro inferior o superior de impuestos, además de afectar en las negociaciones comerciales, determinación de origen, política comercial y controles estadísticos.

Hoy día existe gran variedad de mercancías que son objeto de comercio internacional, y a su vez, van en aumento, debido a la aplicación de nuevas técnicas, tecnologías y necesidades de los seres humanos, por tanto, para todos los involucrados en el comercio, es de gran importancia conocer y tener claros los criterios de origen, obtención, estructura, proceso de elaboración, función y diseño de las mercancías, para con base en la Nomenclatura del Sistema Armonizado, poder determinar la codificación correcta.

En relación con la teoría mencionada anteriormente, se concluye que la Merceología es una ciencia y por ende, es de gran relevancia conocer, definir y entender su aplicación a nivel de Aduanas y Comercio, específicamente para determinar la correcta designación y codificación de una mercancía de

conformidad con los criterios merceológicos que se desarrollaran en los siguientes párrafos.

2.2 Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA)

2.2.1 Definición de SA

El Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) (*Harmonized Commodity Description and Coding System (HS)*), es una “nomenclatura polivalente (numérica) de seis dígitos para bienes transportables que satisface las necesidades de las autoridades aduaneras y otros sectores involucrados en el comercio internacional, su objetivo es responder a las necesidades de todos los sectores que intervienen en el comercio internacional entre ellos: aduanas, estadísticas (importación, exportación), transporte, entre otros; es una terminología y un código común para identificar las categorías de los productos, bienes o mercancías transportables. (Maggio, 2009)

Tal y como se menciona anteriormente, el SA se compone de XXI secciones y 97 capítulos, los cuales cuentan a su vez con sus respectivas notas legales y de sección (Criterio Legal) para ayudar a la correcta clasificación de las mercancías, el mismo se refiere a una Nomenclatura en la cual los dos primeros dígitos corresponde al Capítulo, los cuatro dígitos corresponden a la Partida, y los seis dígitos corresponden a la Subpartida, misma que se aplica a nivel internacional (Lenguaje Universal) en todos los países que forman parte del convenio del Sistema Armonizado entre los que se encuentra Costa Rica, esta Nomenclatura sufre enmiendas cada cinco años, con el fin de actualizar los cambios que se dan a nivel tecnológico, químico y estadístico de las mercancías.

Importancia del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA)

Respecto al Sistema Armonizado (SA), Ugarte (2002) señala:

Que las sociedades primitivas organizadas y sobre todo las actuales han tenido como actividad preponderante el comercio o intercambio de bienes y servicios, entre su propia comunidad y con otras diferentes y distantes, intercambio que se da en diversas formas, trueque, compraventa, arrendamiento, préstamo de uso etc. Para ello las primeras sociedades hubieron de clasificar las cosas como útiles, aquellas de las que obtenían provecho por su uso, es decir que servían para satisfacer una necesidad ya como alimento, herramienta, materia prima para la manufactura de otros bienes, etc. Este concepto y su evolución nos han llevado a clasificaciones más complejas, pero al mismo tiempo más útiles y de mayor conocimiento de lo material que nos rodea como hemos visto. (p. 37)

El mismo autor menciona que, el progreso humano corre conforme al avance científico, por una parte, el que se desarrolló a través de diversas ciencias a las que también clasificó, conocimiento sobre la naturaleza o composición de las cosas, y partiendo de esa base científica se ha procedido a realizar un sistema aplicable al comercio que tenga validez universal. Otro aspecto que suma a esta necesidad de clasificar la mercancía partiendo de su naturaleza es el estadístico, el tributario o impositivo, necesidad surgida de viejo de controlar el tránsito de mercancías por los reinos y feudos apareciendo el concepto de gabela, impuesto, alcabala, portazgo, almojarifazgo, taxas.

Legalidad del SA en Costa Rica

Al ingresar Costa Rica a la Organización Mundial del Comercio (OMC), obligatoriamente debe adoptar la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y codificación de Mercancías (SA), base sobre el cual se aplica la Merceología. Mediante la Ley N°7346 del 7 de junio de 1993, se ratificó el Protocolo al Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

Según Arce (2017) en su libro “Lenguaje Universal del Comercio y las Aduanas”, indica que el código de la clasificación merceológica basado en la Nomenclatura del Sistema Armonizado consta de seis dígitos. Cada país puede añadir más dígitos a esos seis, en función de sus necesidades arancelarias, tributarias y estadísticas. Por ejemplo, el código en la Nomenclatura en el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), consta actualmente de 10 dígitos en total, mientras que a nivel nacional, Sistema Arancelario Nacional (SAN), consta de 12 dígitos, siendo que, a partir del 01/01/2017, Centroamérica adoptó la VI Enmienda al SA y adicionalmente pasó de 8 a 10 dígitos y Costa Rica de 10 a 12 dígitos.

El Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), entra en vigencia en Costa Rica mediante los Decretos Ejecutivos 22593-MEIC-H y 22594-MEIC-H del 14 de octubre de 1993. Posteriormente, se han ido implementando todas las enmiendas al SA, la primera serie de cambios entró en vigor el 1º de enero de 1992. Una segunda serie, más sustancial, de modificaciones entró en vigor el 1º de enero de 1996; una tercera, el 1º de enero de 2002 (SA 2002); una cuarta, el 1º de enero de 2007 (SA 2007) y una quinta se introdujo el 1º de enero de 2012 (SA 2012). La última enmienda entro en vigencia el 1º de enero de 2017. (SA 2017)

La Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías o Sistema Armonizado, es patrocinada por la Organización Mundial del Comercio (OMC) que coopera regularmente con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en lo referente a la clasificación de mercancías. El personal de la

OMC hace un seguimiento sistemático de la labor de la OMA sobre la Nomenclatura de la Clasificación del Sistema Armonizado.

La Nomenclatura del Sistema Armonizado (SA) fue elaborada por la OMA y entra en vigor el 1º de enero de 1988 en virtud de un Convenio. Aunque el artículo II del GATT, no establece una nomenclatura específica para que sea utilizada por los Miembros en este sentido, y a pesar de que en el pasado se utilizan otras nomenclaturas como la NAB y la NCCA, el SA se convierte en la norma de facto para los Miembros a este respecto.

Por último, también menciona que el estado moderno, ya más organizado, comenzó por imponer impuestos a determinadas mercancías que se introducían o extraían, transitaban o depositaban en su territorio. También ejerce el Estado funciones de control y vigilancia sobre dichas mercancías con propósitos de seguridad militar, sanitaria, protección a la industria y comercio nacionales, agrícola y animal.

Adquiere la clasificación de mercancías otro fin que es el estadístico, proporcionando información útil a los Estados para conocer su balanza de comercio exterior y otros fines aplicables. (Ugarte, 2002)

Se da el nombre de Nomenclatura a “la enumeración descriptiva, ordenada y metódica según las normas o criterios técnico-jurídicos, formando un sistema completo de clasificación.”

Según Monge (1985), en su libro “Introducción a la Merceología”, indica que las Nomenclaturas estadísticas basadas en el estudio de las mercancías o las denominadas técnicas, utilizan como criterios de clasificación o de codificación:

- **Origen** (Reinos naturales: animal, vegetal, mineral);
- **Naturaleza de la materia o rama primaria:** Ganadería, agricultura y caza, entre otros;
- **Naturaleza industrial:** Materia prima, formas primarias de producción, metales, madera y petróleo, etc.

- **Composición de la mercancía:** De composición química definida, químicamente puros, mezclados, complejos, poliméricos, materia predominante o de carácter esencial, en surtidos, por ejemplo.
- **Grado de preparación o de elaboración incluidos los procesos de transformación:** en bruto, semielaborados o manufacturados.
- **Presentación en el mercado:** a granel, envasados al por menor, en surtidos, etc.
- **Uso y aplicaciones:** Para la alimentación, vestuario, vivienda, alumbrado, transporte, uso médico quirúrgico, odontológico o veterinario, para la enseñanza, deportivo, juguetes o para el entretenimiento, etc.
- **Factores:** Económicos, técnicos, científicos y merceológicos, entre otros. (p. 22-23)

2.3 Tipos de Nomenclatura

Existen diferentes tipos de nomenclaturas, “tradicionalmente se reconocen las Nomenclaturas científicas o técnicas, incluso internacionales, las de índole estadística u otras específicas, entre ellas las del comercio internacional”. (Monge, 2015, p. 7)

A partir de los años 1931 a 1937 se han considerado tradicionalmente dos tipos, las denominadas **técnico-científicas y las estadísticas**.

No obstante, en los años de 1975 a 1984 se crea y se negocia internacionalmente un tercer tipo: la **armonizada**, que incluye los criterios de base de las dos anteriores, es decir, se emplea para designar y codificar mercancías utilizadas, por ejemplo, en las aduanas, medios de transporte, del seguro de mercancías o para usos estadísticos. Monge, (2015) menciona:

La Nomenclatura del Sistema Armonizado (SA) fue elaborada por la OMA y entró en vigor el 1º de enero de 1988 en virtud de un Convenio. Aunque el artículo II del Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) no establece una nomenclatura específica para que sea utilizada por los Miembros en este sentido, y a pesar de que en el pasado se utilizaban otras nomenclaturas como la NAB y la NCCA, el Sistema Armonizado (SA) se ha convertido en la norma de facto para los Miembros a este respecto. (p. 75)

En la actualidad, la Nomenclatura del Sistema Armonizado incorpora las revisiones o enmiendas de 1992, 1996, 2002, 2007, 2012 y la del 2017(VI Enmienda). Estas enmiendas obedecen a la evolución contemporánea del comercio internacional, buscando satisfacer la armonización de los documentos relativos al comercio exterior, la utilización por un máximo de agentes económicos que intervienen en el comercio internacional, la recolección de estadísticas, el servir de base para el establecimiento de normas de origen y la identificación de residuos y desechos del comercio internacional (Monge, Curso de Merceología: Guía merceológica, 2006).

El SA es un documento de índole técnica, científica y, por tanto, debe reunir los siguientes conocimientos científicos:

- **Facticos**, es decir que generan una experiencia sensible, los que son aceptados y a los que se vuelven en repetidas ocasiones para su comprobación.
- **Transcendente**, los conocimientos que se acumulan cumplen con el propósito de “saber y son potencialmente desarrollables, tendientes a aprovechar su evolución.
- **Analítico**, este conocimiento es y debe ser analizable, separado en sus componentes así estudiado, adquiriéndose el conocimiento que permite establecer criterios de clasificación.

- **Claro y preciso**, los conocimientos adquiridos sobre las cosas son claros y precisos y así lo es también, la Nomenclatura, su codificación y clasificación.
- **Simbólico**, se hace referencia con este concepto al lenguaje y simbología propia de cada ciencia, la Merceología no nos defrauda, ya que basta asomarse a la Nomenclatura para observar las diversas señales características.
- **Comunicable**, el concepto científico no es privativo ni limitado a cierto sector poblacional, por el contrario, debe ser universal con la capacidad de ser conocido y reconocido por todos los usuarios.
- **Verificable**, todo conocimiento que integre una ciencia debe ser verificable, es decir, comprobable objetivamente, así las teorías, conceptos o conclusiones tendrán el valor y carácter científico. La Merceología ha desarrollado sus propios conocimientos basados en las llamadas ciencias auxiliares: Química, Biología, Botánica, Mineralogía, entre otras.
- **Metódico**, el conocimiento científico es racional lo que implica un orden y proceso de desarrollo progresivo.
- **Explicativo**, todo fenómeno percibido por los sentidos real y objetivo, es estudiado bajo el principio de causa–efecto, racionalmente, a fin de entenderlo, aprenderlo y así se estará en la posibilidad de explicarlo, luego demostrarlo, adquiriendo así el valor científico buscado.
- **Predictivo**, los métodos de conocimiento tanto inductivo o el deductivo son producto del conocimiento científico, luego de las ciencias permiten mediante la razón predecir las consecuencias originarias por sus causas.

- **Abierto**, la Merceología es cambiante, dinámica, al igual que sus conocimientos y sus métodos, todo como consecuencia de lo cambiante de la naturaleza de la composición de las cosas, ya que la materia, está en constante cambio debido a los adelantes técnicos.
- **Útil**, la ciencia formal o empírica nace y se desarrolla movida por las necesidades de satisfacción humanas, los conocimientos que la conforman se generan ante la problemática de vida, la que motiva la acción racional del hombre que tiende a resolverla. Los conocimientos son útiles el saber implícito es solución de lo solucionable o explicación de lo insoluble. (Ugarte, 2002, p.25-27).

2.3.1 Estructura de la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías o SA:

Monge, (2016) comenta que el SA es la base de todas las Nomenclaturas aplicadas a nivel aduanero y para el área de libre comercio de Centroamérica, del “Sistema Arancelario Centroamericano” o SAC.

Estos documentos se han estructurado basándose en dos criterios: composición de la materia y función del material.

Las mercancías incluidas en dichos preceptos se identifican en XXI criterios amplios denominados Secciones (ver Figura N° 1). Estas a su vez se desglosan en Capítulos reconocidos por contener dos dígitos (01 a 76 y 78 a 99) (Ver figura N° 2 y 3).

La Nomenclatura del SA establece de previo que, el criterio de composición está comprendido en las Secciones I a XV (Capítulos 01 a 83) y el criterio de función se aplica a las Secciones XVI a XXI (Capítulos 84 a 97, inclusive). Los Capítulos 98 y 99 se destinan a la aplicación de criterios nacionales de las Partes contratantes.

Los Capítulos se dividen en posiciones o partidas de cuatro dígitos, siendo los dos primeros propios del Capítulo, de donde se derivan las partidas y

subpartidas de 6 dígitos, donde los 4 primeros dígitos corresponden a la partida que los cubre.

Este documento del SA aplica dos nociones: la Merceológica (textos o epígrafes de las partidas y subpartidas) y el denominado criterio legal reconocido por sus Reglas Generales de Interpretación (RGI) del SA.

Tanto la noción Merceológica como la legal se complementan con las denominadas Notas de Sección o Capítulo que son en sí criterios Merceológicos positivos, negativos o neutros, que aportan criterios de inclusión o ampliación (positivo) de los textos de las partidas, de exclusión o restricción (negativo), de clasificación, definición, con carácter ilustrativo o aclaratorio (neutro).

La aplicación en conjunto de todos los preceptos o criterios enunciados, ratifica la opción de clasificar una mercancía en una sola partida del SA. Si esta no existe aparentemente, las RGI aplicadas en su orden ofrecen una metodología legal-merceológica para lograr este objetivo.

Por ello, las RGI-1 a la RGI-4 se aplican directamente a la investigación de la mercancía a nivel de posición o partida, con énfasis en su designación merceológica. La RGI-5 se aplica a los estuches o continentes y al embalaje de las mercancías. La RGI-6 está destinada a la aplicación del criterio merceológico del *mutatis mutandis*, sea la obligación de aplicar las RGI anteriores a nivel de subpartida SA. Para clasificar una mercancía, se debe establecer su designación y codificación Merceológica en el SA.

2.4 Reglas Generales de interpretación del Sistema Armonizado

El Sistema Armonizado (SA) como tal es una Nomenclatura internacional económica y estadística, elaborada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), para identificar todas aquellas mercancías objeto del comercio. El SA fue adoptado a nivel mundial en junio de 1983 y entró en vigor en enero de 1988 y plantea las siguientes Reglas Generales de Interpretación, según el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (adhesión de Costa Rica mediante Ley 8918, del 13/12/2010) para un

adecuado uso del Sistema Armonizado, las reglas generales de interpretación deben aplicarse en un orden específico dentro de la Nomenclatura.

✓ **Regla General de interpretación 1:**

Los títulos de las Secciones, de los Capítulos o de los Subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas, de acuerdo con las Reglas siguientes. (Monge, 2013, p.13)

En muchos de los casos, las mercancías pueden clasificarse en la Nomenclatura, sin que sea necesario hacer uso de las Reglas Generales de Interpretación, por ejemplo:

PARTIDA: 40.03

Texto de la partida: Caucho regenerado en formas primarias o en placas, hojas o tiras. (Ver figura N° 4).

✓ **Regla General de Interpretación 2:**

A) Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que estén presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también el artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía.

B) Cualquier referencia a una materia en una partida determinada alcanza a dicha materia incluso mezclada o asociada con otras materias. Asimismo, cualquier referencia a las manufacturas de una materia determinada alcanza también a las constituidas total o parcialmente por dicha materia. La clasificación de estos productos mezclados o de estos artículos compuestos se efectuará de acuerdo con los principios enunciados en la Regla 3. (Monge, 2013, p.13). (Ver figura N° 5)

✓ **Regla General de Interpretación 3:**

Cuando la mercancía pudiera clasificarse, en principio, en dos o más partidas por aplicación de la Regla 2 b) o en cualquier otro caso, la clasificación se realizará como sigue:

a) La partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico. Sin embargo, cuando dos o más partidas se refieran, cada una, solamente a una parte de las materias que constituyen un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente a un aparte de las materias que constituyen un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente una parte de los artículos, en el caso de mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menos, tales partidas deben considerarse igualmente específicas para dicho producto o artículo, incluso si una de ellas lo describe de manera más precisa o completa.

b) Los productos mezclados, las manufacturas compuestas de materias diferentes o constituidas por la unión de artículos diferentes y mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor. Cuya clasificación no pueda efectuarse aplicando la Regla 3 a), se clasificará según la materia o el artículo que les confiera el carácter esencial, si fuera posible determinarlo.

c) Cuando las reglas 3 a) y 3 b) no permitan efectuar la clasificación, la mercancía se clasificará en la última partida por orden de numeración entre las susceptibles de tenerse razonablemente en cuenta. (Monge, 2013, p.15).

Ejemplo: Llantas neumáticas de caucho para vehículos: se clasifica en la partida 40.11, la cual es más específica y no en la partida 87.08 como un accesorio perteneciente a un vehículo. (Ver figura N° 6)

✓ **Regla General de Interpretación 4:**

“Las mercancías que no puedan clasificarse aplicando las reglas anteriores se clasificarán en la partida que comprenda aquellas con las que contengan mayor analogía”. (Monge, 2013, p.18) Ejemplo: Planta de romero presentada en maceta plástica, clasificación: 12.11 (se clasifica como planta de romero y no como maceta plástica) (Ver figura N° 7).

✓ **Regla General de Interpretación 5:**

Además de las disposiciones precedentes, a las mercancías consideradas a continuación se les aplicarán las reglas siguientes:

a) Los estuches para cámaras fotográficas, para instrumentos de música, armas, instrumentos de dibujo, collares y continentes similares, especialmente apropiados para contener un artículo determinado, o un juego o surtido, susceptibles de uso prolongado, y presentados con los artículos a los que están destinados, se clasificarán con dichos artículos cuando sean de los tipos normalmente vendidos con ellos. Sin embargo, esta regla no se aplica en la clasificación de los continentes que confieran al conjunto el carácter esencial.

b) Salvo lo dispuesto en la regla 5 a) anterior, los envases que contengan mercancías se clasificarán con ellas cuando sean de tipo de los normalmente utilizados para esa clase de mercancías, sin embargo, esta disposición no es obligatoria cuando los envases sean susceptibles de ser utilizados razonablemente de manera repetida. (Monge, 2013, p.18).

Ejemplo: Los estuches para guitarras eléctricas clasificados en la partida 92.02 (Ver figura N° 8).

Respecto a la RGI 5, acápite b) hace referencia a los envases, cuya utilización pueda ser de uso repetitivo.

Ejemplo: Tanques metálicos para gas comprimido. (Ver figura N° 9).

✓ **Regla General de Interpretación 6:**

La clasificación de mercancías en las subpartidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de subpartida, así como, *mutatis mutandis*, por las Reglas anteriores, bien entendido que solo pueden compararse subpartidas del mismo nivel. A efectos de esta regla, también se aplican las notas de Sección y de Capítulo, salvo disposiciones en contrario. (Monge, 2013, p.19).

El alcance, condiciones, limitaciones o exclusiones de una partida, deberán considerarse implícitos en las subpartidas en la que dicha partida se subdivide. El mismo criterio es aplicable a los incisos en relación con la subpartida a la que pertenecen. (Ver figura N° 10)

Ejemplo:

Partida: 40.11: Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho.

Subpartida 4011.10: Radiales

Notas Sección VII

Plástico y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas

1. Los productos presentados en surtidos que consistan en varios componentes distintos comprendidos en su totalidad o en parte, en esta Sección e identificables como destinados, después de mezclados, a constituir un producto de las secciones VI o VII, se clasificarán en la partida correspondiente a este último producto siempre que los componentes sean:

- a) Por su acondicionamiento netamente identificables como destinados a utilizarse juntos sin previo reacondicionamiento;
- b) Presentados simultáneamente;

c) Identificables por su naturaleza o por sus cantidades respectivas como complementarios unos de otros. (García, 2002, p.245).

2. El plástico, el caucho y las manufacturas de estas materias, con impresiones o ilustraciones que no tengan un carácter accesorio en relación con su utilización principal, corresponden al capítulo 49, excepto los artículos de las partidas 39.18 o 30.19 Sistema Arancelaria Centroamericano. (García, 2002, p.245)

Capítulo 40

Caucho y sus manufacturas.

Notas

1. En la nomenclatura salvo disposición contraria de la denominación caucho comprende los artículos siguientes, incluso vulcanizados o endurecidos: caucho natural, balata, gutapercha, guayule, chicle y gomas naturales análogas, caucho sintético, caucho facticio derivado de los aceites y todos estos productos regenerados. (García, 2002, p.258)

2. Este capítulo no comprende:

a) los productos de la Sección XI (materiales textiles y sus manufacturas);

b) el calzado y partes de calzado del Capítulo 64;

c) los sombreros demás tocados y sus partes, incluidos los gorros de baño del Capítulo 65;

d) las partes de caucho endurecido para máquinas y aparatos mecánicos o eléctricos, así como todos los objetos o partes de los objetos de caucho endurecido para uso eléctrico, de la Sección XVI.

e) los artículos del Capítulo 90, 92, 94 o 96,

f) los artículos del Capítulo 95, excepto los guantes, mitones, y manoplas de deporte y los artículos comprendidos en las partidas 40.11 a 40.13. (García, 2002, p.258)

3. En las partidas 40.01 a 40.03 y 40.05, la expresión formas primarias se aplica únicamente a las formas siguientes:

a) líquidos y pastas (incluido el látex aunque este pre vulcanizado, y demás dispersiones y disoluciones):

b) bloques irregulares, trozos, balas, polvo, gránulos, migas y masas no coherentes no similares. (García, 2002, p.258).

4. En la Nota 1 de este Capítulo y en la partida 40.02, la denominación caucho sintético se aplica:

a) a las materias sintéticas no saturadas que puedan transformarse irreversiblemente por vulcanización con azufre en sustancias no termoplásticas que a una temperatura comprendida entre los 18° C y 29° C, pueden alargarse hasta tres veces su longitud primitiva sin romperse y que, después de alargarse hasta dos veces su longitud, primitiva, adquieren en menos de cinco minutos una longitud no mayor de una vez y medio longitud primitiva. Para este ensayo, pueden añadirse las sustancias necesarias para la reticulación, tales como: activadores o aceleradores de vulcanización; también se admite la presencia de materias citadas en la Nota 5 B) 2º) 3º). Por lo contrario, no se permite la presencia de sustancias innecesarias para la reticulación, tales como: diluyentes, plastificantes o cargas:

b) los tioplastos (TM);

c) al caucho natural modificado por injerto o por mezcla con plástico, al caucho natural despolimerizado, a las mezclas de materias sintéticas no saturadas con altos polímeros sintéticos saturados, si todos ellos satisfacen las condiciones de actitud para vulcanización, de alargamiento o de recuperación establecida en el apartado a) precedente. (García, 2002, p.258)

5. a) las partidas 40.01 y 40.02 no comprenden el caucho no las mezclas de caucho a las que se hubiera añadido antes o después de la coagulación:

1º) aceleradores, retardadores, activadores u otros agentes de vulcanización (salvo los añadidos para la preparación de látex prevulcanizado).

2º) pigmentos u otras materias colorantes, excepto los destinados simplemente a facilitar su identificación.

3º) plastificantes o diluyentes (salvo los aceites minerales en el caso de cauchos extendidos con aceite), materias de carga inertes o activas, disolventes orgánicos o cualquier otra sustancia, excepto las permitidas en el apartado b)

b.) el caucho y las mezclas de caucho que contengan las sustancias siguientes permanecen clasificados en las partidas 40.01 o 40.02, según los casos, siempre que tanto el caucho como las mezclas de caucho conserven su carácter esencial de materia en bruto.

1º) emulsionantes y antiadherentes.

2º) pequeñas cantidades de productos de la descomposición de los emulsionantes.

3º) termosensibilizantes (para obtener, generalmente, Látex termosensibilizado), agentes de superficie catiónicos (para obtener, generalmente, látex electropositivo), antioxidantes, coagulantes, desmigajadores, anticongelantes, peptizantes, conservantes o conservadores estabilizantes, controladores de viscosidad y demás aditivos especiales análogos, en muy pequeñas cantidades. (García, 2002, p.258).

6. En la partida 40.04 se entiende por desechos, desperdicios y recortes, los que proceden de la fabricación o del trabajo del caucho y las manufacturas de caucho definitivamente inutilizables como tales a consecuencia de cortes, desgaste u otras causas. (García, 2002, p.258)

7. Los hilos desnudos de caucho vulcanizado de cualquier sección, en los que la mayor dimensión de la sección transversal sea superior a 5 mm, se clasifican en la partida 40.08 (García, 2002, p.258).

8. La partida 40.10 comprende las correas transportadoras o de transmisión de tejido impregnado, recubierto, revestido o estratificado con caucho, así como las fabricadas con hilados o cuerdas textiles, impregnados, recubierto, revestidos o enfundados con caucho. (García, 2002, p.258)

9. En las partidas 40.01, 40.02, 40.03, 40.05 y 40.08 se entiende por placas, hojas y tiras únicamente las placas, hojas y tiras, así como los bloques en forma geométrica regular sin cortar o simplemente cortados en forma cuadrada o rectangular sin cortar o simplemente cortados en forma cuadrada o rectangular (incluso si esta operación les confiere el carácter de artículos ya dispuestos para su uso) aunque tengan un simple trabajo de superficie (impresión u otros), pero sin otra labor. Los perfiles y varillas de la partida 40.08 incluso cortados en longitudes determinadas, son lo que solo tienen un simple trabajo de superficie. (García, 2002, p.258)

Partida 40.11: Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho

40.11.10 De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("*break*" o "*station wagon*") y los de carreras).

40.11.20 Del tipo de los utilizados en autobuses y camiones.

40.11.30 De los tipos utilizados en aeronaves.

40.11.40 Del tipo de los utilizados en motocicletas.

40.11.50 Del tipo de los utilizados en bicicletas.

40.11.70 De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales.

40.11.80 De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción, minería o mantenimiento industrial.

40.11.90 Los demás.

2.5 Organización Mundial de Aduanas

La Organización Mundial de Aduanas, (2012) en su artículo "Bienvenidos a la OMA" define lo siguiente:

Es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficiencia y eficacia de las Administraciones de Aduanas. La OMA representa a 180 Administraciones de Aduanas de todo el mundo que, en conjunto, procesan aproximadamente el 98% del comercio mundial. Como centro global de experticia en Aduanas, la OMA es la única organización internacional con competencia en materias aduaneras y, con justa razón puede llamarse la voz de la comunidad aduanera internacional. (párr. 01)

Valores de la OMA

- Una organización basada en el conocimiento y orientada a actuar.
- Convencida de procedimientos de gobierno, auditables, transparentes y honestos
 - Dando respuesta a cuestiones planteadas por nuestros Miembros y todos los actores del comercio y la sociedad.
 - A la vanguardia en tecnología e innovación.

Objetivos de la OMA

- Promover la facilitación del comercio internacional, incluyendo la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros.
- Promover la recaudación eficiente de los derechos de aduana.
- Proteger a la sociedad: salud pública y seguridad.
- Incrementar y afianzar la formación de capacidades de los Miembros.
 - Promover el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en el comercio mundial.
 - Elevar la eficiencia y el perfil de las Aduanas de los Miembros.
 - Conducir Investigación y Análisis.

Bases Históricas

El GATT planteó diversas cuestiones acerca de los regímenes aduaneros (1947-48):

- 13 países europeos establecieron un grupo de estudios para examinar los temas aduaneros y esto llevó a la decisión de crear un organismo internacional aduanero.
- Se firmó en Bruselas el Convenio de creación de un **Consejo de Cooperación Aduanera (CCA)** (1950).

- El Convenio del CCA entró en vigor el 4 de noviembre de 1952.
- La sesión inaugural del Consejo del CCA se celebró el **26 de enero de 1953**.
- Asistieron 17 Miembros fundadores.

El CCA adoptó el nombre de trabajo informal de Organización Mundial de Aduanas para que reflejara mejor la procedencia mundial de sus Miembros (1994).

Consejo de la OMA

Aporta seguimiento y dirección estratégica a la Organización. El Consejo se establecido por la Convención de la OMA, es el órgano supremo de la Organización, toma todas las decisiones finales respecto a las actividades y trabajos de la OMA. Todos los órganos/comités de la OMA reportan al Consejo. Cada Miembro tiene derecho a estar representado en el Consejo.

Monge (2006), con el fin de aplicarle una acción secuencial a la Nomenclatura del Sistema Armonizado, indica que es necesario establecer de previo un criterio o precepto guía, de carácter general obligatorio. Por ello, se establece los criterios de **composición o función**, según los tipos de mercancías y su reconocimiento analítico.

Con referencia a lo anterior, se denomina composición cuando la materia se identifica por sus características, biológicas, físicas, químicas o Merceológicas, principalmente.

La composición incluye los criterios fundamentales de:

- Origen animal o vegetal (incluidos los productos alimentarios) y los de origen mineral.
- Productos de las industrias químicas o conexas, incluidas las unidades químicas o biológicas, inorgánicas u orgánicas;
- Transformaciones de la materia animal o vegetal, incluidos los textiles y sus complementos y accesorios.

- Transformaciones de la materia mineral, incluidos los productos cerámicos, el vidrio y sus manufacturas.
- Transformaciones realizadas por la madre naturaleza: perlas, gemas preciosas o semipreciosas, incluidos los metales nobles o preciosos del oro, plata y del grupo del platino, sus manufacturas y monedas.
- Metalurgia: metales comunes y sus manufacturas, incluidas las partes metálicas de uso general en la Nomenclatura; herramientas y útiles, artículos para cuchillería y cubiertos de mesa; manufacturas diversas de metal común. (Ver figura N° 11)

También se ha expresado la aplicación de los Criterios Merceológicos de Composición en gradientes Merceológicos. (Ver figura N° 12).

Derivado de lo anterior, la mercancía objeto de estudio, corresponde a Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, de la sección VII (Criterio de Naturaleza Química), capítulo 40 (Caucho y sus manufacturas) del Sistema Armonizado, donde, el criterio de clasificación es por **composición** ya que el mismo está comprendido en las Secciones I a XV (Capítulos 01 a 83).

2.6. De la mercancía objeto de estudio

2.6.1 Neumático

El neumático es uno de los elementos más importantes que integran el vehículo fruto de innumerables innovaciones tecnológicas. Estas innovaciones sirven para que las ruedas del coche se sujeten firmemente a la carretera cuando conduces, con las mejores prestaciones y la máxima seguridad en el coche. Proporcionan agarre, transmiten la fuerza de aceleración y de frenada, haciendo confortable el viaje y guiando al vehículo con precisión.

Algunos de ellos cumpliendo una función fundamental en la seguridad vial, eficiencia energética y prestaciones. EUROMASTER AUTOMOCION Y SERVICIOS, S.A. (2017). Partes de un Neumático. Madrid, España. Recuperado de: <https://www.euromaster-neumaticos.es/neumaticos/informacion/partes-de-un-neumatico>

2.6.2 Partes de un Neumático

Un neumático se compone de varios elementos que hacen que cumpla correctamente con su función (Ver figura N° 13).

Flanco: Está constituido por goma flexible para adaptarse a las deformaciones del neumático en fase de rodadura. Protege al neumático de golpes laterales.

Hombro: La goma del hombro es la más gruesa, debido a que es la parte más expuesta a los bordillos y otros golpes, además permite distribuir fácilmente el calor producido por el neumático durante sus movimientos sobre la carretera.

Lonas de Carcasa: Son cables de fibras textiles en arcos dispuestos en ángulos rectos y pegados al caucho de las cubiertas. Permiten al neumático resistir la presión. En una lona de neumático de un turismo hay aproximadamente unos 1400 cables.

Lonas de Cima: Son cables de acero muy fino y resistente, cruzados oblicuamente y pegados unos a otros de manera que formen triángulos indeformables. Esta estructura garantiza al mismo tiempo robustez y flexibilidad.

Talón: Parte interior del neumático que se ajusta a las llantas, está compuesto por alambres de acero de alta tecnología formando un cable trenzado y circular, esto facilita el ajuste del neumático y las llantas evitando que patine en ella.

Revestimiento de Goma Interior: Es la capa de goma más interna y sirve para retener el aire en el interior del neumático facilitando la estanqueidad. (EUROMASTER AUTOMOCIÓN Y SERVICIOS, S.A. (2017). Partes de un Neumático. Madrid, España. Recuperado de: <https://www.euromaster-neumaticos.es/neumaticos/informacion/partes-de-un-neumatico>)

2.6.3 Proceso de fabricación de un neumático

Mezclado: Un neumático contiene hasta 30 tipos distintos de caucho, rellenos y otros ingredientes que se combinan en mezcladoras gigantes para crear un compuesto gomoso de color negro, que se tritura en una fase posterior.

Triturado: El caucho enfriado se corta en las tiras que conformarán la estructura básica del propio neumático. En la fase de triturado, se preparan otros elementos del neumático. Algunos se recubren con otros tipos de caucho.

Construcción: Esta es la fase en la que el neumático se construye desde dentro hacia fuera. Los elementos textiles, las lonas con cables de acero, los talones, las lonas, las bandas de rodadura y otros componentes se integran en una máquina de construcción de neumáticos. El resultado es un “neumático verde” (sin vulcanizar), cuyo aspecto comienza a asemejarse al del producto final.

Vulcanización: Más tarde, el neumático verde se vulcaniza con moldes calientes en una máquina de “curado” que comprime todas sus partes y le confiere su forma final, incluido el dibujo de la banda de rodadura y las marcas del fabricante en el flanco.

Inspección: En esta fase, una serie de inspectores específicamente formados emplean maquinaria especial para comprobar minuciosamente todos los neumáticos y detectar hasta la más leve imperfección antes de comercializarse.

Además del proceso anterior, una muestra de neumáticos se extrae de la línea de producción para someterse a pruebas de rayos X en busca de posibles

defectos o debilidades internas. Por último, nuestros técnicos de control de calidad seleccionan aleatoriamente los neumáticos de la cadena de fabricación y los cortan por la mitad para examinar cuidadosamente cada detalle de su estructura y asegurarse de que cumplen los estándares de Goodyear. (GOODYEAR (2017). ¿Cómo se fabrica un neumático? Madrid, España. Recuperado de: https://www.goodyear.eu/es_es/consumer/learn/how-tires-are-made.html)

2.6.4 ¿Cómo Leer un Neumático?

De acuerdo con la página de Michelin (2016), se presentan los siguientes datos:

Dimensión del neumático: Se encuentra en los laterales o flancos del neumático. Indica la anchura y altura del neumático y el diámetro de la llanta donde va montado (Ver figura N° 14).

Ejemplo: 255/55 R18

Por ejemplo:

255 - Anchura del neumático en mm

55 - Serie del neumático (relación entre altura y anchura de sección)

R - Estructura radial

18 - Diámetro de la llanta en pulgadas

Índice de carga: El índice de carga es un código numérico que nos indica la carga máxima que puede soportar un neumático a una presión determinada. En este ejemplo, con un índice de carga 105, el neumático puede soportar una carga de 925 Kg. (Ver figura N° 15).

Código de velocidad: El código de velocidad indica la velocidad máxima a la que puede ser sometido un neumático, según las condiciones especificadas por el fabricante del neumático. En este ejemplo, el neumático tiene un código de velocidad V, lo que significa que puede ir a una velocidad máxima de 240 km/h. (Ver figura N° 16)

Modelo del neumático: Es el nombre comercial del neumático que está indicado en cada uno de los laterales o flancos. (Ver figura N° 17)

Marcajes de invierno: Nos indica que estos neumáticos son específicos para su uso en invierno, aportando más seguridad y movilidad en esta época del año donde las condiciones climáticas de frío, agua, nieve y hielo, son más adversas.

M+S: Mud and Snow (barro y nieve). Este marcaje indica que se trata de un neumático que se puede usar en condiciones invernales. (Ver figura N° 18)

Marcajes específicos del fabricante del vehículo: Este marcaje indica que un neumático ha sido especialmente diseñado para una marca concreta de vehículos. (Ver figura N° 19)

Tubeles: Indica que el neumático no necesita cámara. (Ver figura N° 20)

Información de fabricación: Conocido normalmente por la abreviatura DOT, nos indica dónde y cuándo se ha fabricado el neumático. (Ver figura N° 21)

Ejemplo: DOT 89FJ PRDX 2204:

DOT - Department of transportation (EEUU)

89 - Código del centro de producción en el que el neumático ha sido fabricado

FJ - Código de la dimensión

PRDX - Código opcional

2204 - Semana y año de fabricación. En este caso semana 22 del año 04 (2004). (Michelin (2016). ¿Cómo se lee un neumático? Madrid, España. Recuperado de: <https://www.michelin.es/conoce-michelin/servicio-de-atencion-al-consumidor-michelin>)

2.7 Criterios merceológicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de la OMA

La Organización Mundial de Aduanas, por medio de la nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, ha establecido los criterios internacionales para la designación y codificación para los neumáticos de la partida 40.11, según la actualización de la XI enmienda, de la siguiente manera:

40.11 Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho.

40.11.10. De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("*break*" o "*station wagon*") y los de carreras).

40.11.20 Del tipo de los utilizados en autobuses y camiones

40.11.30 De los tipos utilizados en aeronaves

40.11.40 Del tipo de los utilizados en motocicletas

40.11.50 Del tipo de los utilizados en bicicletas

40.11.70 De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales

40.11.80 De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción, minería o mantenimiento industrial:

40.11.90 Los demás

Las notas del Capítulo 40 y las Notas de Sección VII, que incluyen el caucho y sus manufacturas, no hace ningún tipo de mención, aclaración o referencia a la designación y codificación en la partida 40.11.

Ante la inexistencia de notas aclaratorias tanto a nivel de capítulo como de sección, el Sistema Armonizado indica que la codificación de las mercancías en la nomenclatura, se regirá por las reglas generales de interpretación. Haciendo uso de la regla general de interpretación 1, la cual indica que los títulos de las secciones, de capítulos o subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo; y si fuera necesario se deben aplicar las disposiciones en las reglas generales de interpretación 2, 3, 4, 5 y 6 respectivamente.

En los criterios de la OMA anteriormente mencionados, son claros respecto a que el criterio utilizado en las diferentes subpartidas del gradiente merceológico, se basa en el tipo de vehículo al que están destinados a ser utilizados los Neumáticos.

2.8 Criterios merceológicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, establecidos por la directriz RES-DGA-345-2012 de la Dirección General de Aduanas del año 2012.

El Departamento de Técnica Aduanera, de la Dirección de Gestión Técnica detectó discrepancias respecto al uso de criterios para la codificación arancelaria de los neumáticos, por lo que emitió un pronunciamiento al respecto bajo la directriz RES-DGA-345-2012.

En el estudio realizado se identificó que los fabricantes de los neumáticos, definen el uso que se les dará a los neumáticos, ya sea un automóvil, camionetas, camiones y autobuses, por medio de las inscripciones gravadas en las paredes laterales del neumático, lo cual proporciona las características constructivas.

Dentro de las características, se encuentra el código o número de identificación del neumático, también llamado sistema métrico o numérico, que de acuerdo con el diagrama impreso son códigos alfanuméricos, como por ejemplo **P215 / 65 R15 89H**, lo que se puede interpretar de la siguiente manera:

a) La letra P significa pasajero, es un neumático de automóvil de turismo. Además, tenemos las letras LT que significa *Ligth Truck* (carga liviana) y se encuentran en neumáticos o llantas para vehículos de carga ligero; asimismo si se observa, se encuentran otras letras de significado de diseño que identifican otros tipos de neumáticos o llantas, establecidos en vehículos para transporte de mercancías y autobuses.

b) “215” corresponde al ancho del neumático expresado en milímetros, se mide con la presión máxima de inflado y sin carga alguna.

c) “65” indica que la altura del neumático es el 65% de la anchura.

d) “R” significa neumático radial. Si en lugar de la R, la marca fuese una B (no es radial) significa que el neumático está construido con capas circulares, y si fuese una D (no es radial) significa que el neumático es de construcción diagonal.

e). “15” es el diámetro de la llanta expresado en pulgadas.

f). “89H” está compuesto por el número o índice de carga (89) y la letra H es el índice de velocidad, en conjunto indica: una carga máxima de 580 (89) kg y velocidad máxima de 210 km/h (H).

- El índice de carga es un número que se asocia a la capacidad de carga máxima en Kg, que el neumático puede soportar a su presión máxima de inflado en frío.

- El índice de velocidad se representa mediante una letra mayúscula e indica la velocidad máxima que un neumático, inflado a la presión máxima recomendada, puede transportar la carga correspondiente a su índice de

carga bajo condiciones de servicio específicas, sin sufrir daño en su estructura.

Además de lo anterior se aclara que algunos neumáticos diseñados para barro y nieve (*mud and snow*) llevan la marca M+S o M&S (indica que el neumático o llanta cumple con las exigencias requeridas por la *National Highway Association* para superficies de lodo y nieve); igualmente, los neumáticos o llantas sin cámara de aire normalmente tienen grabado *Tubeless* (sin cámara) y los que tienen cámara de aire normalmente tiene grabado *Tubetype* (con cámara).

A efectos de contar con mayores elementos para determinar las características físicas de los neumáticos, se incluye la siguiente explicación, respecto a las variables por medio de las cuales se puede definir el significado de: diseño, índice de carga y velocidad, representados en el código o número de identificación del neumático, también llamado sistema métrico o numérico:

2.8.1 Significado del diseño del neumático o llanta

P: Automóviles de turismo (Incluidos los de tipo familiar (“*break*” o “*station wagon*”) y los de carreras)

LT: Carga liviana.

LTR: Carga liviana radial

LTS: Carga liviana comercial

LVR: Vehículo liviano radial

T: Camión

TB: Camión autobús

TBS: Camión autobús de servicio

TBR: Camión y autobús radial

Significado de diseño para llantas o neumáticos utilizados en otras áreas o regiones, para usos especiales o en actividades como la agricultura, construcción, obras públicas y similares:

HT: Diseños para rodar dentro y fuera de carretera

HP: Alto desempeño (AT doble tracción)

HL: Llanta de lujo

LE: Diseño para rodar fuera de carretera

RVT: Para terreno mixto (MT: mud terrain)

A) Llantas para aplicaciones especiales (Nomenclatura **AG**). (Ver figura N°2)

B) Tabla de índice o número de carga en kilos. Ver figura. (Ver figura N°2)

C) Índices de velocidad en Km/hora y cantidad de capas, grabados en los neumáticos o llantas. (Ver figura N°2)

Por lo tanto, los neumáticos se clasificarán con base en el código o número de identificación, también llamado sistema métrico o numérico, indicado según la imagen de acuerdo con el diagrama grabado en la pared del neumático o llanta y haciendo uso de las definiciones y explicaciones mencionadas anteriormente, según se indica a continuación:

a) Los neumáticos o llantas, que en el código o número de identificación, tengan como significado de diseño la letra P (pasajero), independientemente del índice o número de carga, por sus características son llantas de los tipos utilizados en vehículos automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("*break*" o "*station wagon*" y los de carreras) y deben clasificarse arancelariamente en la subpartida:

4011.10-"De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("*break*" o "*station wagon*" y los de carreras)".

En caso de neumáticos o llantas, que en el código o número de identificación no tengan significado de diseño y presenten un índice o número de carga 96 (710 Kg) o menor, por lo general, hasta número de carga 70 (335 Kg), por sus características de uso son neumáticos de los tipos utilizados en vehículos automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("*break*" o "*station wagon*") y los de carreras) de los citados en el párrafo anterior, por lo que se codifican arancelariamente en la subpartida citada.

b) Los neumáticos o llantas, que en el código o número de identificación, también llamado sistema métrico o numérico, tengan como significado de diseño, alguna de las siguientes letras o grupos de letras siguientes:

P: Automóviles de turismo (Incluidos los de tipo familiar ("*break*" o "*station wagon*") y los de carreras)

LT: Carga liviana.

LTR: Carga liviana radial

LTS: Carga liviana comercial

LVR: Vehículo liviano radial

T: Camión

TB: Camión autobús

TBS: Camión autobús de servicio

TBR: Camión y autobús radial

La codificación arancelariamente para neumáticos de los tipos utilizados en autobuses o camiones y deben codificarse en la subpartida:

4011.20-De los tipos utilizados en autobuses o camiones.

En caso de que los neumáticos o llantas no presenten significado de diseño y que presenten gravado en la pared un índice o número de carga comprendido entre 97 (730 Kg) y 160 (1120 kg), por sus características especiales, son llantas de los tipos utilizados en autobuses o camiones. Si además dentro del código de identificación tiene la letra R significa neumático radial o si se indica textualmente que el neumático es radial (radial), deben clasificarse en el inciso arancelario 4011.20.10 en radiales. Si el neumático en lugar de la letra R, tuviere una B significa que el neumático no es radial y está construido con capas circulares, y si fuese una D, el neumático no es radial y sería de construcción diagonal, siendo que en estos casos se deben clasificar en el inciso arancelario 4011.20.90 en Otros.

c) Los neumáticos con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, usadas en máquinas agrícolas, para la construcción o en mantenimiento industrial, clasifican arancelariamente en la subpartida:

4011.6 -Los demás, con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares.

d) Los demás neumáticos, no descritos anteriormente, tales como las utilizadas en maquinaria agrícola o forestal, en construcción u otros usos (que no sean de alto relieve) sino rellenas, lisas, de flotación u otras figuras, clasifican arancelariamente en la subpartida: 4011.9 -Los demás.

En los casos de que los neumáticos no presenten grabado en la pared el código o número de identificación, también llamado sistema métrico o numérico y que tampoco presenten grabado ninguna de las características necesarias para poder efectuar la clasificación arancelaria como se prevé en esta resolución, se deberá solicitar al interesado la información necesaria que permita en forma efectiva y sin la menor duda, determinar las características de los neumáticos o llantas previamente citadas y posteriormente, efectuar la codificación arancelaria en apego a lo dispuesto en el Sistema Arancelario Centroamericano y en el Arancel Nacional.

2.9 Normativa nacional referente a la clasificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho de la partida 40.11

Resolución RES-DGA-345-2012

Por una parte, la Administración determinó como criterio vinculante la RES-DGA-345-2012, del 18 de octubre del 2012. En la misma, la clasificación de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, se identifica la Nomenclatura establecida por varios fabricantes que identifican la naturaleza de las mercancías en estudio, tomando en cuenta las diferentes inscripciones grabadas en la pared lateral de las llantas, las cuales definen gran parte de sus características, como son la marca del fabricante, modelo, país de fabricación, significado del diseño de la llanta, peso, número de aro, velocidad en KM/hora, cantidad de capas, etc. Características que por lo general se encuentran en el código o número de identificación, por ejemplo: P215/65R1589H, donde P significa pasajero, 215 ancho, 65 altura, R fabricación radial, 15 diámetro, 89 índice de carga y H índice de velocidad.

Por otra parte, se encuentra la resolución RES-DGA-345-2012, del 18 de octubre del 2012, estaba vigente la Circular DNP-014-96 de fecha 16 de abril de 1996, la División de Normas y Procedimientos de la Dirección General de Aduanas, emite lineamientos respecto a la clasificación arancelaria de las “Llantas Neumáticas” contempladas en la partida 40.11

En dicha circular se establece que el criterio para determinar la clasificación arancelaria de las llantas es el tamaño del aro, e indica lo siguiente:

“ A) Inciso 4011.10.00.00

Se clasifican en este inciso (...) es decir las llantas neumáticas para aros que van del N° 10 al N° 15.

B) Subpartida 4011.20

Se clasifican en esta subpartida (...) es decir, las llantas neumáticas para aros que van del N° 16 al N° 24.5”

En este caso, el criterio que establece la clasificación es el tamaño del aro.

Con referencia a lo anterior, se han venido dando situaciones, donde la Administración quiere aplicar la RES-DGA-345-2012, del 18 de octubre del 2012 irretroactivamente, para los Documentos Únicos Aduaneros (DUA), que se registraron antes de la entrada en vigencia de la RES-DGA-345-2012, generando así, la inconformidad por parte del Administrado con respecto al criterio utilizado por la Autoridad Aduanera, para reclasificar las mercancías y cobrar los supuestos impuestos dejados de percibir, donde además, se estaría en contraposición al principio de irretroactividad de la Ley General de Administración Pública específicamente el artículo 142 que establece lo siguiente:

“1. El acto administrativo producirá efecto en contra del administrado únicamente para el futuro, con las excepciones que se dirán.

2. Para que produzca efecto hacia el pasado a favor del administrado se requerirá que desde la fecha señalada para el inicio de su efecto existan los motivos para su adopción, y que la retroacción no lesione derechos o intereses de terceros de buena fe”.

Por otro lado, actualmente en Costa Rica, no existe un estudio o investigación realizado a los fabricantes de llantas, que demuestre el criterio merceológico (composición o función) para designar y codificar correctamente los neumáticos, de conformidad con lo que establece la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, lo que ocasiona una diversidad de interpretaciones respecto a la clasificación de mercancías, hecho que conlleva a los Auxiliares de la Función Pública Aduanera a realizar Declaraciones Únicas Aduaneras con errores en la designación y codificación de mercancías, incidiendo en el erróneo pago de los impuestos, afectando a los

importadores cuando se paga de más o afectando al fisco cuando se deja de percibir los impuestos que le corresponden a las mercancías objeto de nacionalización.

Aunado a lo anterior, actualmente se está utilizando como criterio vinculante y clasificatorio, la RES-DGA-345-2012 del 18 de octubre del 2012, misma que en la fuente citada, se anota que la información no es exhaustiva, por tanto, genera inseguridad jurídica al Administrado sobre los criterios merceológicos para determinar la correcta designación y codificación de los Neumáticos, en apego a las normas establecidas en la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Reglamento Técnico: RTCR 486: 2016 Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas

La Presidencia de la Republica, en conjunto con el Ministerio de Economía Industria y Comercio, en su función de velar por la seguridad y la información del consumidor, crea el presente Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas.

El reglamento tiene como objetivo establecer los requisitos técnicos y de marcado que deben cumplir las llantas neumáticas que se comercializan en el territorio nacional. El presente reglamento será aplicable a las llantas neumáticas nuevas de reemplazo incluidas en las fracciones arancelarias, ya sea que se fabriquen en el país o se importen para su comercialización dentro del territorio nacional.

Clasificación de llantas según tipo y fracción arancelaria

Se excluyen de la aplicación de este reglamento técnico las llantas que ingresen instaladas en vehículos y la respectiva llanta de repuesto, las de Equipo Original (OE), además las llantas de uso agrícola e industrial (AG y OTR) que se encuentran clasificadas en otras partidas arancelarias.

Definiciones

Según el Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas (2016), ante el inicio de las etapas de implementación, es necesario conocer una serie de definiciones de manera que las partes involucradas puedan cumplir a cabalidad con todos los requerimientos técnicos, para un adecuado cumplimiento (p.40):

- **Ancho de sección de la llanta:** Ancho del neumático, montado en aro de medición, inflado a la presión de medición, sin carga. No incluye barras, ribetes, ni adornos que sobresalgan del perfil normal del costado.
- **Ancho total (W):** Ancho de la sección transversal de la llanta neumática que incluye barras ribetes o los adornos más sobresalientes en la superficie externa de los costados.
- **Autobús:** Vehículo rígido concebido y construido para el transporte de personas con capacidad superior a 44 plazas, incluido el conductor.
- **Automóvil:** Vehículo concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor.
- **Banda de rodamiento:** Conocida también como piso o rodado, es la parte de una llanta neumática que entra en contacto con el suelo, protege la estructura de la llanta de daños mecánicos.
- **Camión de carga pesada:** Vehículo concebido y construido para el transporte de carga cuyo peso bruto sea al menos de 8000 kilogramos.
- **Camión Ligero/Pick Up:** Vehículo concebido para el transporte de carga liviana sea menor de 8000 kilogramos.
- **Capacidad de carga (LR: *load range*, en inglés):** Término expresado con una letra del alfabeto incluida en la descripción del neumático, se usa para relacionar un neumático con su presión y rango de carga.

- **Capacidad de lonas (PR: *ply rating*, en inglés):** Número que representa la resistencia de la carcasa. Bajo su máxima carga recomendada, en un tipo específico de servicio. No representa el número real de capas del neumático.
- **Capas:** Capa de cuerdas paralelas cubiertos de caucho.
- **Carcasa:** Estructura de la llanta sin la banda de rodamiento ni el caucho del lateral, que cuando es inflada, soporta la carga.
- **Caucho del lateral:** Capa de caucho en el lateral de la llanta neumática y sobre la carcasa, que puede incluir ribetes ornamentales o protectores y líneas afines.
- **Ceja (o pestaña):** Parte de la llanta constituidas de alambres de acero, en forma de anillos, recubiertos de pliegos y elastómeros especiales, que le proporcionan la forma apropiada para el correcto asentamiento de la llanta en el aro.
- **Certificado de conformidad:** atestación de tercera parte que atestigüe el cumplimiento de los reglamentos técnicos.
- **Certificación de producto:** es un procedimiento mediante el cual un tercero otorga una garantía escrita de que un producto cumple con especificaciones técnicas.
- **Código de construcción:** indica la construcción interna de la llanta. En las llantas de construcción radial las cuerdas de las capas que forman el casco o armazón interior de la llanta están dispuestas en forma de "radios" de un lado a otro de la llanta. Otras letras usadas como indicadores son D, para construcción diagonal y B, para construcción con cinturón.
- **Cinturón (*Overlay*):** Capa de material debajo de la banda de rodamiento, colocada substancialmente en la dirección de la línea de centro de la banda de rodamiento que restringe circunferencialmente a la carcasa, presente en algunas llantas.
- **Cuerda:** Trenza textil o no-textil (hilos) utilizados en varios componentes de la carcasa de la llanta neumática, capas,

cinturones, refuerzos.

- **Desmontaje de la ceja:** Desacomodo de la llanta neumática de la pestaña del aro como producto de una carga lateral, teniendo como resultado la pérdida del aire.
- **Documento normativo:** Las normas internacionales, regionales y nacionales aprobadas por organismos de normalización que han adoptado el Código de Buena Conducta para la elaboración, adopción y aplicación de normas del Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio o los reglamentos técnicos de otros países o regiones y sus partes.
- **Ente oficial competente:** Autoridad o cualquier organismo designado como tal en el Estado, según el ordenamiento jurídico del país de fabricación del producto.
- **Estrías de la banda de rodamiento:** Espacio entre las costillas adyacentes o bloques en el diseño de la banda de rodamiento.
- **Estructura o construcción diagonal ("O" o "-"):** Es la llanta neumática cuya carcasa está constituida por pliegos cuyas cuerdas se extienden de pestaña a pestaña formando ángulos alternos menores a 90 grados con respecto a la línea central de la banda de rodamiento. Ejemplos: LTS (*Light Truck Bias*) y TBS (*Truck & Bus Bias*).
- **Estructura o Construcción diagonal con cinturón (*bias belted*) (D, B o "-"):** Llanta neumática de construcción diagonal, en el cual la carcasa está circundada por un cinturón (refuerzo o breaker) constituido por una o más capas de cuerdas debajo de la banda de rodamiento. Ejemplos: LTS (*LightTruck Bias*) y TBS (*Truck & Bus Bias*).
- **Estructura o construcción radial (R: radial):** Llanta neumática cuya carcasa está constituida por una o más capas de telas cuyos hilos dispuestos de pestaña a pestaña, están colocados fundamentalmente a 90°, en relación a la línea del centro de la

banda de rodamiento, estando esta carcasa estabilizada por cinturón circunferencial constituido por dos o más capas básicamente inextensibles.

- **Evaluación de la conformidad (conformidad):** demostración de que se cumplen los requisitos relativos a un producto, proceso, sistema, persona u organismo.
- **Hombro:** Parte externa de la banda de rodamiento en las intersecciones con los costados.
- **ILAC:** Cooperación Internacional de Acreditación de Laboratorios (en inglés "*International Laboratory Accreditation Cooperation*").
- **IND (industrial):** letra (opcional) colocada inmediatamente delante de ancho de sección para identificar una llanta industrial.
- **Indicadores de desgaste (TWI: *tread wear indicator*, en inglés):** Partes salientes, dispuestas dentro de las estrías de la banda de rodamiento, que permite mediante una inspección visual evaluar si el neumático ha alcanzado el límite de desgaste previsto.
- **Índice de carga (LI):** Es un código numérico asociado a la carga máxima que una llanta neumática puede soportar a una velocidad determinada por su símbolo de velocidad.
- **Índice o símbolo de velocidad:** Es un símbolo que indica la categoría de velocidad (de acuerdo a los libros técnicos TRA, JATMA) a la cual una llanta puede ser llevada a un correspondiente índice de carga bajo condiciones específicas de servicio.
- **Investidura oficial:** Delegación de una función que le corresponde a la autoridad competente, para actuar en nombre de esta y con el fin de cumplir los objetivos estatales, bajo propia decisión y en ejercicio del poder.
- **Lateral:** Parte de la llanta comprendida entre los límites de la banda de rodamiento y la pestaña, visible cuando la misma,

ajustada a un aro, se ve de lado.

- **Llanta de banda de rodamiento especial (ET):** Llanta cuyo diseño de la banda de rodamiento es primordialmente para suministrar un desempeño satisfactorio bajo condiciones de servicio especial (ejemplo uso mixto, dentro y fuera de carretera, autobús urbano).
- **Llanta de repuesto para uso temporal tipo T:** Llanta de repuesto para uso temporal diseñada para utilizarse a una presión de inflado más alta que la establecida para llantas normales y reforzadas.
- **Llanta de repuesto para uso temporal:** Llanta diferente a una que sea destinada a ajustarse a un vehículo en condiciones normales de manejo, y solo es destinada para uso temporal bajo condiciones restringidas de manejo.
- **Llanta neumática:** Componente flexible del conjunto de la rueda, hecho de hule y materiales de refuerzo, que inflada con gas a presión, permite a la rueda como parte del conjunto del eje cargar y transmitir las fuerzas longitudinales y transversales. En condición sin carga la llanta es esencialmente un toroide.
- **Llanta reforzada, carga extra (XL):** Llanta de automóvil de pasajeros diseñadas para cargas y a una presión de inflado más alta que la versión normal.
- **Llanta tipo II:** Llantas para automóviles de pasajeros.
- **Llanta tipo III:** Llantas para camionetas, camperos y otros vehículos comerciales tales como camiones ligeros (menores a 5 toneladas de peso bruto vehicular).
- **Llanta tipo IV:** Llantas para camiones, autobuses, *trailers*, tractomulas y otros vehículos de servicio múltiple en carretera.
- **MRA:** Acuerdo de reconocimiento mutuo (en inglés "*Mutual Recognition Agreement*").
- **Organismo de certificación de producto (organismo de**

certificación): organismo que tiene competencia técnica para realizar la certificación de producto. Dichos organismos pueden ser de naturaleza pública o privada, nacionales o extranjeros.

- **P:** Letra (opcional) colocada inmediatamente adelante del ancho de sección para identificar una llanta para automóvil de pasajero.
- **Prueba de fuerza:** Determinación de la energía de rotura de la llanta neumática a una fuerza de penetración aplicada en la banda de rodamiento mediante un cilindro macizo con extremo hemisférico de diámetro determinado.
- **Requisito dimensional:** Cada una de las magnitudes de un conjunto que sirven para definir la llanta, incluye el ancho de sección, perfil, diámetro del aro.
- **Resistencia a la alta velocidad:** capacidad de soportar los límites máximos de velocidad para la cual fue diseñada la llanta neumática.
- **Resistencia o aguante de la llanta neumática:** Rodamiento de la llanta neumática en contacto con una rueda de acero a velocidad constante sometido a cargas variables durante periodos de tiempo determinados.
- **T:** Letra colocada inmediatamente adelante del ancho de sección para identificar una llanta de repuesto para su uso temporal.

Pruebas de ensayo

Las llantas neumáticas para los vehículos indicados en el presente Reglamento, deben cumplir con una serie de pruebas técnicas, con el fin de que cumplan a cabalidad con lo previamente establecido.

Requisitos de marcado

Las llantas neumáticas deben llevar un marcaje, impresión o estampado con la información exigida en el presente Reglamento Técnico, de manera permanente en al menos uno de sus laterales.

Características a evaluar sobre marcado

El presente reglamento hace referencia a una serie de características que debe que se deben evaluar sobre el marcado de cada neumático:

Las posiciones de los indicadores de desgaste de la banda de rodamiento deben ser identificados, según las prácticas de manufacturas reconocidas internacionalmente, por ejemplo, por medio de las siglas TWI (*Tread Wear Indicador*), por medio de un triángulo (▲) u otro símbolo que especifique este indicador. Esta indicación debe estar grabada en el hombro del neumático en posición adyacente al indicador ubicado dentro de estrías de la banda de rodamiento. La cantidad de indicadores de desgaste no deben ser menores de 3 de cada lado. (Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas, 2016, p.5)

1. Los dos primeros dígitos son para indicar la semana y los otros dos para el año. Ej.: «1911», corresponde a una llanta fabricada en la 19ª semana del 2011.

2. El tipo de vehículo para el cual fue diseñada la rotación preferida, banda de rodamiento especial, se utilizan las palabras "*tubeless*", "*reinforced*" o "*extra load*", "*bias beltd*", "*radial*", P, IN, según sea el caso.

Adicionalmente el reglamento establece que el lugar de marcado de la carga, las características de velocidad, el tamaño y la construcción deben estar en el mismo costado de la llanta. No obstante, lo anterior, la información podrá ser agregada mediante una etiqueta complementaria cuando la misma no esté en idioma español.

El tamaño de los caracteres utilizados en el código de construcción de la llanta, debe ser tal que, le permita al consumidor leerlo en condiciones normales de visión.

Demostración de la conformidad

El modelo de conformidad utilizado por este reglamento está basado en ensayos, evaluación y vigilancia de sistemas de calidad, además de la vigilancia continua de los productos provenientes de la fabricación, del mercado o ambos de acuerdo con los requisitos especificados en este reglamento técnico y que son evaluados para determinar su conformidad, de manera que se pueda implementar dicho reglamento.

Este modelo de certificación incluye la implementación de las siguientes etapas:

- a) El organismo de certificación solicita muestras de producto.
- b) Determinación de las características relevantes del producto mediante ensayos (ISO/IEC 17025, versión vigente) o evaluación.
- c) Auditoria inicial del proceso de producción y el sistema de calidad.
- d) Revisión del informe de ensayos o evaluación.
- e) Atestación de la conformidad.
- f) Emisión de una licencia para utilizar los certificados o las marcas en los productos.
- g) Vigilancia del proceso de producción o del sistema de calidad o ambos.
- h) Vigilancia mediante el ensayo o inspección de muestras de la fábrica, del mercado abierto, o ambos.

El reglamento establece que, para el modelo de certificación y su implementación, únicamente se puede realizar por medio de entes acreditados con la Norma internacional ISO, o bien, el ECA.

Los Certificados de Conformidad deben ser emitido por un Organismo de Certificación de producto de tercera parte,

acreditado bajo la norma internacional ISO 17065: vigente o su norma homóloga en el país de origen vigente (en su versión más actualizada), por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA) o por una entidad acreditadora reconocida por el ECA, mediante un acuerdo de reconocimiento multilateral (MLA, por sus siglas en inglés) ante el Foro Internacional de Acreditación (IAF, por sus siglas en inglés), para los alcances requeridos en este Reglamento. (Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas, 2016, p.8)

Los organismos de certificación de producto deben seguir el siguiente orden de prioridad para la selección del laboratorio:

- a) Laboratorios de tercera parte acreditados bajo la norma ISO/IEC 17025, en su versión vigente, para los ensayos específicos solicitados por el reglamento, por el ECA o por un organismo de acreditación signatario del MRA de ILAC.
- b) Laboratorios de primera parte acreditados bajo la norma ISO/IEC 17025, en su versión vigente, para los ensayos específicos solicitados por el reglamento, por el ECA o por un organismo de acreditación signatario del MRA de ILAC.
- c) Laboratorios de tercera parte no acreditados para el alcance específico, el Organismo de certificación o de inspección respectivo, debe contar con evidencia del cumplimiento de los requisitos técnicos de ISO/IEC 17025, en su versión vigente, por parte del laboratorio.
- d) Laboratorios de primera parte no acreditado para el alcance específico, el Organismo de certificación o de inspección respectivo, debe contar con evidencia del cumplimiento de los requisitos técnicos de ISO/IEC 17025, en su versión vigente, por parte del laboratorio.

No obstante lo indicado en los numerales 7.1.1 y 7.1.2, a solicitud de un país, la Autoridad Nacional Competente, podrá entablar negociaciones

encaminadas: a la conclusión de acuerdos mutuos de reconocimiento de los resultados de sus respectivos procedimientos de evaluación de la conformidad; o realizar acuerdos reconocimientos de los procedimientos de evaluación de la conformidad, aun cuando estos difieran, siempre que se tenga el convencimiento de que, se trata de procedimientos que ofrecen un grado de conformidad con el reglamento técnico.

Para lo anterior, es posible que se requiera previamente a realizar consultas para llegar a un entendimiento mutuamente satisfactorio.

Otras obligaciones

Será responsabilidad del importador y del productor nacional, contar con los documentos que soportan la Declaración de Conformidad de los cuales deberá conservar copia por un periodo no menor de 5 años.

Con el fin de constatar la validez de los Certificados de Conformidad aportados, el MEIC, podrá solicitar copia de dichos documentos, sea al productor nacional, al importador o al agente de aduanas que representa a este último.

2.10 Normativa Internacional Referente a la Clasificación de Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho de la partida 40.11

2.10.1 Dirección de Transporte Conae (México)

Descripción del neumático

Según la Dirección de Transporte Conae (México, 2014), describe en su manual “Información Técnica de Neumáticos”, la nomenclatura que se explica en los siguientes párrafos:

A pesar de su aspecto misterioso, las letras y símbolos que aparecen moldeados en el costado del neumático proporcionan información muy útil que usted deberá conocer.

Estos códigos proporcionan información del tamaño y dimensión del neumático como es el ancho de sección, relación de aspecto, tipo de construcción, diámetro del rin, presión máxima de inflado, avisos importantes de seguridad e información adicional. (p.09)

El siguiente ejemplo de Compañía Hulera Goodyear Oxo S.A. de C.V., muestra la información en un costado de una llanta para automóvil (ver figura N° 27).

P Indica el uso para automóviles de pasajeros.

215 Representa la anchura máxima entre costados de la llanta en milímetros.

65 Es la relación entre la altura y la anchura de la llanta y se le llama relación de aspecto.

R Significa la construcción radial del neumático.

15 Es el diámetro del rin en pulgadas.

Algunos neumáticos especifican el servicio, o bien, muestran el índice de carga y la clasificación de velocidad. El índice de carga asigna números desde 0 hasta 279 que corresponden a la capacidad de carga del neumático a su máxima presión de inflado. El símbolo de velocidad determina la máxima velocidad que el neumático puede alcanzar. (p.10)

89 Especifica el índice de carga.

H Símbolo de velocidad.

Los neumáticos también muestran la máxima presión de inflado en psi (libras por pulgada cuadrada). El número DOT Departamento de Transporte de Estados Unidos

(*Department of Transport*), contraparte americana de la NOM (Norma Oficial Mexicana), muestra los factores de desempeño del neumático en cuanto al índice de desgaste, tracción y resistencia a la temperatura. (p.10)

Índice de desgaste

El índice de desgaste del neumático es una clasificación comparativa con base en el valor de desgaste del neumático probada bajo condiciones controladas sobre una vía especificada de prueba del gobierno en Estados Unidos. Así un neumático con grado 200 podrá durar dos veces más en el camino o vía de prueba del gobierno bajo las condiciones de la prueba especificada que una de grado 100. (p.10)

La tracción

La clasificación de los grados de tracción va de la mayor a la menor y son A, B y C. Estas representan la capacidad de las llantas para frenar sobre pavimento mojado, medida bajo condiciones controladas sobre superficies de prueba de asfalto y concreto, especificadas por el gobierno. (p.10)

La temperatura

La clasificación de los grados de temperatura va de la mayor a la menor y son A, B y C. Estas representan la resistencia de los neumáticos a la generación de calor por fricción al ser probadas en el laboratorio bajo condiciones controladas. (p.10)

Dimensiones de los neumáticos

Según la Dirección de Transporte Conae (México), (2014) describe en su manual “Información Técnica de Neumáticos” las dimensiones de los neumáticos (Ver figura 15) que se explican a continuación:

Diámetro total

- La distancia medida desde un extremo de la banda rodante hasta el opuesto estando el neumático sin carga. (p.11)

Ancho total

- Medida de la sección transversal del neumático estando éste sin carga. Esta medida incluye los costados de la llanta. (p.12)

Ancho de sección

- Medida de la sección transversal excluyendo rebordes del neumático. (p.12)

Ancho de la sección de rodadura

- Distancia que existe entre los extremos de la banda rodante estando el neumático sin carga. (p.12)

Profundidad de la sección de rodadura

- La mayor profundidad de la ranura existente entre la banda de rodamiento y su base. (p.12)

Altura de sección

- Distancia entre el asiento de ceja hasta la banda de rodamiento, estando el neumático sin carga. (p.12)

Ancho de rin

- Distancia transversal entre los costados del asiento de la ceja del rin. (p.12)

Diámetro nominal de rin

- Diámetro del rin medido desde el asiento de ceja hasta el extremo opuesto del mismo. (p.12)

Radio estático con carga

- Distancia entre el centro del eje del vehículo y la superficie de rodamiento estando el neumático soportando su máxima capacidad de carga. (p.12)

Ancho de sección con carga

- Es el ancho de sección máximo que el neumático obtiene al estar soportando su máxima capacidad de carga. (p.12)

Espacio mínimo entre duales

- La distancia mínima aceptada entre los centros de las ruedas en un arreglo dual “yoyos”. (p.12)

Revoluciones por milla

- El número de revoluciones que da el neumático en una milla (1 milla= 1609km) a una velocidad de 55mph (88km/hr) indicada en la pared lateral del neumático. (p.12)

Designación del tamaño del neumático.

Siguiendo la misma línea, el mismo autor mencionado en párrafos anteriores menciona que “la designación del tamaño del neumático dependerá de la codificación que se utilice. La codificación dependerá a su vez del sistema que se use, por ejemplo, el Métrico, Métrico, europeo, Alfa-Métrico, Numérico, LT-Métrico y el de Flotación”. (p.13) (ver figuras 22-26)

R Neumático radial.

B Neumático con cinturón textil.

D Neumático convencional.

P Neumático para autos de pasajeros.

T Neumático para camiones (truck).

LT Neumático para camiones ligeros (camionetas). (p.13)

2.11 Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos

El 8 de diciembre de 1993, entró en vigencia el Título VI de la Ley de Implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Pub. L. 103-182, 107 Stat. 2057), también conocida como la Ley de Modernización Aduanera o "Mod". Estas disposiciones modificaron muchas secciones de la Ley Arancelaria de 1930 y las leyes relacionadas en Estados Unidos.

Esta investigación realizada por Estados Unidos de América, brinda orientación con respecto a la codificación de neumáticos para la comunidad comercial, dada la complejidad y la falta de claridad en lo que respecta a la codificación de neumáticos.

Según la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos (CBP) (2014) se ofrece muy poca información u orientación en el Arancel Armonizado de los Estados Unidos (HTSUS) o en las Notas Explicativas (EN) del Sistema Armonizado (SA) que pueden ayudar a clasificar correctamente los neumáticos. Esta investigación proporcionará una aclaración de los principios para la clasificación de los neumáticos del Capítulo 40 de HTSUS. Las estadísticas de la Oficina de Comercio Internacional y de Aduanas y Protección de Fronteras (CBP) de EEUU muestran que casi 121, 700, 000 llantas para uso en automóviles y camiones con un valor superior a 6,5 mil millones de dólares se importaron a EE UU, en 2009. Estas cifras no incluyen llantas para otros modos de transporte o equipo pesado. Además, la Proclamación Presidencial 8414, con fecha 11 de septiembre de 2009 y las Investigaciones 701-TA-448 y 731-TA-1117 por parte de la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos han dado lugar a pagos adicionales a la importación de ciertos neumáticos. Una comprensión de la clasificación correcta de los

neumáticos proporcionará aclaraciones sobre si estos pagos adicionales que se deben pagar. (p.8)

Dada la importación comercial que tienen los neumáticos, se vuelve relevante conocer la definición del mismo, según la CBP (2014), un neumático es "una banda continua que rodea el borde de una rueda y forma una banda de rodadura que se desplaza en la carretera, una pista preparada o el suelo". (P.8). Esto puede parecer una simplificación excesiva, pero en realidad términos como "rodea la llanta de una rueda", "banda de rodadura", "camino" y "suelo" son importantes, tanto para la clasificación general, como específica de los neumáticos.

Originalmente, los neumáticos eran las bandas de metal que rodeaban las ruedas de madera para aumentar la durabilidad. Esto cambio, en la década de 1880, cuando los neumáticos de caucho vulcanizado se aplicaron a las cabinas Hansom en Londres, mejorando la comodidad y la tracción, a pesar de que eran de caucho sólido. En 1888, John Dunlop comenzó a producir neumáticos para bicicletas (neumáticos que iban a ser más blandos, pero que conservaban su forma al llenarse con aire) que contenían una cámara o tubo de goma separados. En 1895, Andre Michelin produjo los primeros neumáticos para automóviles. No fue hasta la década de 1950 cuando la compañía Michelin introdujo la llanta radial, que las llantas ya no requerían un tubo interior.

Se utilizan aproximadamente 30 tipos diferentes de caucho para hacer un solo neumático. Estos cauchos se calientan y se mezclan a alta presión con otros productos químicos para formar un compuesto gomoso. La mezcla se enfría en placas que se cortan en tiras para convertirse en paredes laterales, bandas de rodadura u otras partes del neumático. Las telas como el poliéster o el nailon también se usan en la superficie interna de las tiras de los neumáticos como capas de resistencia y, cuando se usan en la pared lateral, para aumentar la resistencia a la deformación bajo cargas más pesadas. Estas capas también están recubiertas con caucho. La mayoría de los neumáticos de vehículos también incorporan correas de acero que sirven para resistir pinchazos y mantener la

forma de la banda de rodadura para lograr el mejor contacto posible con la superficie que se atraviesa. Por último, se aplica la goma que se convertirá en la banda de rodadura del neumático. Este conjunto es conocido como un "neumático verde". Luego se curan los neumáticos. Durante el curado, en moldes calientes bajo presión intensa, la forma del neumático y el dibujo de la banda de rodadura se forman junto con cualquier marca en las paredes laterales.

Terminología del neumático

Es útil, al clasificar o examinar neumáticos, poder discutir la construcción de un neumático específico en términos comúnmente reconocidos que describen el neumático y sus componentes del neumático. Estos son algunos de los términos más importantes, varios de los cuales se ilustran en el diagrama presentado en Anexos. El diagrama es para un neumático del tipo de automóvil, pero muchas de las características que se muestran son estándar y relativas a la mayoría de los neumáticos. (Ver figura N°28)

- **Partes del neumático**

Dada la complejidad en cuanto a la fabricación y partes de un neumático es esencial conocer las partes que conforman un neumático, así como los tipos de neumáticos, la CBP (2014) nombre y explica las principales partes de un neumático (p.9), el entendimiento de dichas partes puede ser muy útiles para lograr una correcta codificación y designación de los neumáticos

Talón (*bead*): un aro de alambres de acero que ancla los pliegues de los neumáticos y se ajusta a la llanta de la rueda para sostener la llanta y la llanta juntas.

Cinturón (*Belt*): capas de acero o fibras duraderas para dar resistencia a los neumáticos con flexibilidad.

Lonas (*Plies*): capas de tejido de cordón y caucho que proporcionan resistencia (pliegues de la tapa) y reducen el cambio de la forma de los neumáticos cuando se doblan bajo cargas (pliegues radiales).

Hombro (Shoulder): El punto donde la banda de rodadura se encuentra con la pared lateral.

Pared lateral (Sidewall): el área del neumático entre el talón de la llanta y la banda de rodadura.

Pisada (Tread): el área de un neumático diseñado para entrar en contacto e interactuar con la carretera, la pista o el suelo.

Patrón de la Banda de rodadura (Tread Pattern): la disposición de surcos, costillas, tacos, ranuras, etcétera, para mejorar el agarre para el uso específico del neumático. Los patrones de la banda de rodadura varían según el uso y la aplicación previstos del neumático.

- **Partes de la banda de rodadura**

Huella: área de la banda de rodadura que realmente hace contacto con la carretera, la pista o el suelo. **Surcos / Canales (Grooves/Channels):** Vacíos en la banda de rodadura que permiten que el agua drene hacia afuera desde la huella.

Taco / Bloque de la banda de rodadura (Lug/tread block): partes del área de la banda de rodadura que entran en contacto con la carretera, la pista o el suelo. Los diseños difieren según el fabricante y el uso del neumático.

Costilla (Rib): Superficie de la banda circunferencial ininterrumpida.

Ranuras (Sipes): Asas que están ubicadas en el borde exterior del dibujo de la banda de rodadura y entran en contacto con el hombro.

Otros términos

Solapa de llanta: un anillo de goma que se coloca alrededor de la circunferencia de la llanta, generalmente cuando se usa con llantas que requieren un tubo interior. El faldón del neumático protege el tubo interno de

daños que pueden ocurrir al entrar en contacto con la superficie de la llanta de metal.

Tira de llanta de bicicleta: similar en diseño y propósito a la tapa de un neumático, protegiendo el tubo interior del punto donde los radios pasan a través de la llanta.

Tubo interno: una vejiga neumática de goma que se instala alrededor de la llanta de un neumático que no está clasificado como sin cámara, para mantener la presión del aire.

Válvula de neumático: consiste en un montaje de goma, una tapa de plástico, un cuerpo de válvula de latón y un mecanismo de latón enroscado en el núcleo del cuerpo. Al presionar el vástago del mecanismo de la válvula, el aire puede entrar o salir del neumático. El montaje de goma facilita el montaje de la válvula a una llanta. La tapa de plástico sella y protege el mecanismo de la válvula cuando no está en uso. Las válvulas de los neumáticos están clasificadas en la partida 84.81.6 del HTS.

TIPOS DE LLANTAS

Para los fines del HTSUS hay cinco tipos de neumáticos:

1. **Neumático:** neumático de caucho hueco y flexible que se infla y mantiene su forma por la presión del aire. Los neumáticos pueden ser de un tipo de tubo (que tienen un tubo interno separado que se llena con aire dentro del cuerpo del neumático que tiene una construcción permeable al aire) o un diseño sin cámara (que se construye a partir de capas recubiertas y una capa interna de caucho). que resiste el paso del aire a través de sus capas construidas) comúnmente conocida como capa radial y estándar en la mayoría de los automóviles de hoy.
2. **Recauchutados:** llantas neumáticas que, después de la inspección, se han pulido para eliminar todos los elementos de la banda de

rodadura. Luego se repara un daño menor, se aplica una nueva banda de rodadura a la circunferencia con una capa de goma / química adhesiva y el neumático se cura en una prensa de vulcanización. Los recauchutados se usan con frecuencia en camiones y autobuses como un método para ahorrar dinero.

3. **Llantas semineumáticos:** Neumáticos huecos que no están presurizados. Son ligeros, a prueba de pinchazos y proporcionan amortiguación. Las llantas semineumáticas se importan generalmente como un conjunto con una rueda como para cortadoras de césped, carritos de compras y carretillas. Dicho ensamblaje en el momento de la importación excluiría el artículo de la clasificación en el Capítulo 40 de HTS (que se analizará en un segmento posterior). El “*Tweel*” Michelin también se excluiría de la categoría de clasificación de un neumático.
4. **Sólido:** fabricado a partir de caucho sólido a menudo en combinación con compuestos plásticos a través de operaciones de moldeo. (Nota: los neumáticos de plástico o esencialmente de plástico no son clasificables en el Capítulo 40 del HTS y, si no se consideran como "partes" del artículo para el cual están destinados, serían clasificables en el Capítulo 39. Consulte la HQ 084214 de junio de 1989.) Estos se utilizan normalmente para cortadoras de césped, *scooters* y muchos tipos de vehículos industriales ligeros, carros y remolques. Una de las aplicaciones más comunes para neumáticos sólidos es para equipos de manejo de materiales (carretillas elevadoras).
5. **Neumáticos de cojín:** similares en construcción a un neumático sólido, pero con un espacio de aire interno sellado en lugar de contener aire presurizado para mantener la forma. La cavidad interna se llena a veces con capas de goma o espuma densa antes de ser sellada. (NY N100717, con fecha de abril de 2010)

MARCAS LATERALES

Por otro lado, las marcas laterales corresponden a un tipo de simbología internacional el cual, ha sido establecido por los fabricantes y por los países o mercados a los que ingresan los neumáticos.

La mayoría de los neumáticos se describen mediante un código de neumático alfanumérico que se moldea en la pared lateral del neumático. Este código especifica las dimensiones del neumático y algunas de sus limitaciones clave, como la capacidad de carga y la velocidad máxima entre otras.

La CBP (2014) señala que no todas las marcas que señala esta investigación son obligatorias, pero pretenden ser un estándar industrial uniforme para los neumáticos vendidos en EEUU. De acuerdo con las regulaciones del Departamento de Transporte, cada neumático debe estar marcado en cada pared lateral con la siguiente información (p.11):

(a) El símbolo DOT, que constituye una certificación que cumple con el neumático aplicable. Normas Federales de Seguridad de Vehículos de Motor (FMVSS);

(b) La designación del tamaño del neumático como se indica en los documentos y publicaciones especificadas en S4.1.1 de FMVSS.

(c) La presión de inflado máxima permitida, sujeta a las limitaciones de S5.5.4 a través de S5.5.6 de FMVSS.

(d) La capacidad de carga máxima y para los neumáticos para camiones ligeros, la letra que designa la carga del neumático distancia.

(e) El nombre genérico de cada material de cordón utilizado en las capas (tanto en la pared lateral como en la banda de rodadura área) del neumático.

(f) El número real de pliegues en la pared lateral y el número real de pliegues en la banda de rodadura área, sí es diferente.

(g) El término “sin cámara” o “tipo de tubo”, según corresponda.

(h) La palabra "radial", si el neumático es un neumático de capa radial.

(i) Símbolo alpino. Un neumático que cumple con la definición de neumático de nieve tal como se define en el párrafo S3 puede, a opción del fabricante, mostrar el pictograma de una montaña con un copo de nieve. Si el fabricante elige marcar el neumático de nieve con el símbolo alpino, el perfil de montaña debe tener una base mínima de 15 mm y una altura mínima de 15 mm, y debe contener tres picos, siendo el pico medio el más alto. Dentro de montaña, debe haber un copo de nieve de seis lados que tenga una altura mínima de la mitad del pico más alto.

Puede haber ocasiones en que se importen neumáticos con marcas comunes a las ventas en el extranjero y estas marcas se tratarán más adelante en esta investigación. El diagrama de la Fig. N°29 muestra un ejemplo de las marcas que uno puede encontrar. Aunque hay muchos otros, el uso de las marcas que se muestran aquí es importante para la clasificación. (Ver figura N°29)

La primera designación utilizada en la pared lateral es el prefijo. Estas letras de prefijo y sufijo son utilizadas por *Tire and Rim Association, Inc.*, como designaciones voluntarias del uso previsto de los neumáticos y las condiciones de servicio que pueden requerir diferentes cargas e inflaciones o tipo de llanta. Las marcas numéricas denotan el tamaño del neumático, la capacidad de carga y la velocidad. En el diagrama de la pared lateral, el neumático que se muestra tiene una marca de P215 / 65R15 95H. Como se indicó anteriormente, la "P" indica que está diseñado para ser usado como neumático de automóvil de pasajeros. El número 215 denota el ancho del neumático en milímetros. El número 65 denota la relación del radio del neumático; la medida del neumático desde el talón interior hasta la banda de rodadura es del 65% de la medida del ancho del neumático (215 mm). El siguiente símbolo indica que la llanta es una llanta radial (las llantas radiales son el estándar para las llantas automotrices, aunque las llantas de sesgo también se usan en aplicaciones fuera de carretera debido a sus paredes laterales

más fuertes y mejor tracción). El índice de carga y el símbolo de velocidad indican los límites de la capacidad del neumático para soportar una carga a una presión y velocidad de inflado determinadas.

Algunos neumáticos no tendrán todas las marcas como se muestra en el diagrama de la Fig. N°29, incluidos los prefijos, si se venden para los mercados europeos, pero se importan a los EE. UU. Algunos de estos neumáticos tienen un diámetro de llanta expresado en "media" pulgadas omitiendo prefijos, como 8.00R16.5LT (así como 14.5, 15.5, 17.5 o 19.5).

La clasificación de las llantas bajo el HTSUS

La clasificación o codificación de los neumáticos, se basa en los lineamientos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas, por medio el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de mercancías y su nomenclatura, de las cuales se desprenden las Reglas Generales de interpretación.

La CBP (2014) en esta investigación indica que la clasificación bajo el HTSUS se realiza de acuerdo con las Reglas Generales de Interpretación (GRI).

GRI 1 establece que la clasificación de los productos se determinará de acuerdo con los términos de los encabezados del arancel de tarifas y cualquier sección relativa o notas de capítulo. En el caso de que los productos no puedan clasificarse únicamente en base al GRI 1, y si los encabezados y las notas legales no requieren lo contrario, las GRI restantes del 2 al 6 pueden aplicarse en orden. El GRI 6 requiere que la clasificación de los productos en los subtítulos de los encabezados se determine de acuerdo con los términos de esos subtítulos, cualquier nota de subtítulo relacionada y mutatis mutandis, a los GRI 1 a 5. (p.13).

Los neumáticos se clasifican en uno de los dos encabezados de HTSUS: partida 4011, que incluye neumáticos nuevos de caucho, o partida 4012, que incluye neumáticos de caucho usados o recauchutados, así como neumáticos sólidos (no neumáticos). Por lo tanto, la primera pregunta que debe hacerse para determinar la clasificación de los neumáticos es ¿la mercancía es un neumático nuevo o un neumático recauchutado? Si la mercancía es un neumático nuevo, el producto está clasificado en la partida 4011, HTSUS. La partida 4011, HTSUS, se subdivide luego en siete subpartidas, que se dividen en otras subpartidas. Hay siete subtítulos comparables que deben considerarse en el segundo paso. Los subtítulos individuales se proporcionan a continuación.

4011 Nuevos llantas Neumáticos, de caucho.

4011.10 De los tipos utilizados en automóviles (incluidos las vagonetas y los automóviles de carreras).

4011.20 De los tipos utilizados en autobuses o camiones:

4011.30 De los tipos utilizados en aviones.

4011.40 De los tipos utilizados en motocicletas.

4011.50 De los tipos utilizados en bicicletas.

Otros, que tienen una “huella” o una pisada similar:

4011.61.00 De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales.

Otro:

4011.92.00 De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales.

Para clasificar los neumáticos nuevos en particular en las subpartidas de la partida 4011, HTSUS, CBP aplica a Estados Unidos contra Carborundum Co., 536 F.2d 373 (C.C.P.A.1976), para determinar si el neumático es o no de una clase o

tipo descrito en los primeros cinco subtítulos. Si falla la clasificación en uno de esos cinco subtítulos, la mercancía se clasifica en uno de los dos subtítulos de las demás, dependiendo de si la mercancía tiene o no un patrón de banda de rodamiento.

La CBP (2014), utiliza un método para la correcta codificación de neumáticos, dicho método es llamado Carborundum y consta de 7 factores que deben ser tomados en cuenta al momento de codificar un neumático.

El Tribunal de Aduanas y Apelaciones de Patentes sostuvo en Carborundum que los siguientes factores deberían usarse para determinar el uso principal de un bien particular: (1) las características físicas generales de la mercancía; (2) los canales, la clase o el tipo de comercio en el que se mueve la mercancía; (3) la expectativa de los compradores finales; (4) el entorno de la venta (es decir, los accesorios que lo acompañan y la manera en que se anuncia y exhibe la mercancía); (5) el uso, si lo hubiera, de la misma manera que la mercancía que define la clase; (6) la viabilidad económica de utilizar la importación; (7) El reconocimiento en el comercio de este uso. *Id.* En 377. Véase también, *Lennox Collections v. United States*, 20 CIT 194, 196 (1996). Todos los factores de Carborundum se interrelacionan y un factor que se cumple, no necesariamente determina la clasificación. Por ejemplo, las marcas laterales de un neumático pueden indicar el uso previsto del neumático con vehículos todo terreno, mientras que el neumático puede tener características físicas como un diseño simple de la banda de rodadura, el tamaño y el alto rango de carga adecuado para un remolque. Por lo tanto, un neumático de este tipo puede no ser adecuado para el uso en vehículos todo terreno uno

debe revisar de cerca todos los factores para tomar una decisión de clasificación adecuada. (p.14)

Características físicas de los neumáticos

Al momento de codificar neumáticos, existen ciertas características constructivas que nos pueden ser de ayuda para identificar a qué tipo de vehículo y para qué fin esta destina la llanta desde su construcción. La CBP (2014) indica que las características físicas de un neumático que son más relevantes para su clasificación son el tamaño y el peso del neumático, la capacidad de carga, el índice de velocidad y el patrón de la banda de rodadura. Mucha de la información con respecto a las características físicas de un neumático dado se proporciona en las marcas de la pared lateral (p15). Estas marcas consisten en códigos de letras o números que indican el ancho de la sección del neumático, la relación de aspecto, el diámetro de la rueda a la que está destinado el neumático, el índice de capas, el rango de carga, el índice de carga, el índice de velocidad y el uso sugerido. La información que aparece en la pared lateral del neumático también debe aparecer en la factura comercial. Primero, se discuten las características físicas generales del neumático y las marcas correspondientes, luego las marcas de las paredes laterales que indican el uso sugerido del neumático.

Tamaño de la llanta

El diámetro del neumático en pulgadas y el radio (relación de altura a ancho) se mostrarán en la pared lateral del neumático. Estos números son importantes para los compradores de neumáticos, ya que afectan el tipo de rendimiento que se puede esperar del neumático y determinarán aún más el mejor uso. Por ejemplo, los neumáticos de alto rendimiento (los neumáticos con bandas de rodadura anchas en llantas más grandes que muestran poco perfil de neumático desde el lateral) pueden tener una relación de radio del 40 o solo el 40% del ancho del neumático. Estas medidas pueden afectar el índice de velocidad, las curvas, el desgaste de la banda de rodadura y la resistencia a los

peligros del camino.¹³ El tamaño del neumático es un buen indicador del tipo de vehículo al que está destinado el neumático y por lo tanto, guiará la comercialización del neumático.

Capacidad de carga

La capacidad de carga de un neumático es la carga potencial que puede manejar con seguridad a una presión y velocidad de inflado determinadas. La capacidad de carga se indica mediante tres mediciones, que están marcadas en la pared lateral del neumático, y deben aparecer en la factura comercial. Estos indicadores son el rango de carga, la clasificación de capas y el índice de carga.

El rango de carga

Se indica con una designación de letras de la A a la N. Se utilizan para identificar los límites de carga y de inflado de una llanta de tamaño determinado cuando se usan en un tipo específico de servicio. Cuanto mayor sea el rango de carga, mayor será la presión del aire y el soporte de peso que permitirá la estructura del neumático.¹⁴ Este indicador se puede usar como guía en la clasificación, pero no se debe usar como la única o principal consideración al decidir qué tipo de vehículo del neumático fue diseñado. Hay casos en los que los neumáticos son de tamaño y diseñados para camiones más livianos y tienen rangos de carga más altos que el promedio debido a las necesidades del usuario para llevar grandes pesos, como en las reglas de Nueva York N078135 y N082938 del 29 de octubre de 2009 y del 27 de noviembre de 2009, respectivamente. Por ejemplo, una camioneta usada para transportar materiales pesados de construcción, como ladrillos, usaría neumáticos del mismo tamaño que una camioneta usada para llevar a la familia a acampar los fines de semana. Sin embargo, el rango de carga para los neumáticos en el camión usado para materiales de construcción tendría que ser más alto para evitar problemas de manejo y daños en los neumáticos.

El índice de capas

Se utiliza para identificar las capacidades de carga de un neumático en términos de capas. Es un índice de resistencia y no representa necesariamente el número real de pliegues de cable en un neumático. El índice de capas originalmente se refirió al número de capas de algodón utilizadas para fortalecer la cubierta de un neumático. Hoy día, cuando los neumáticos están etiquetados como de 10 capas, en realidad no están contruidos con 10 capas individuales de algodón, sino que ofrecen la resistencia equivalente. Una clasificación de capa alta significa una pared lateral más rígida, que a su vez hace que la marcha sea más accidentada, ya que el neumático cede menos cuando se encuentra con baches o baches. Esto puede ser útil para determinar el uso; una pared lateral muy rígida (una clasificación de capa superior a 14), sería incómoda para un vehículo de pasajeros, menor absorción de impactos del neumático. De nuevo, esta designación puede ser útil para determinar a qué peso pueden estar sujetos los neumáticos, pero no debe utilizarse como único factor determinante en la clasificación.

El índice de carga

Es un código numérico (consulte el diagrama anterior) también asociado con la carga máxima que un neumático puede transportar a una velocidad específica (lo que debe indicarse con el símbolo de velocidad ubicado junto al índice de carga en la pared lateral). Como se mencionó anteriormente, esta designación puede ser útil para determinar a qué peso pueden estar sujetos los neumáticos y puede ayudar en la clasificación, pero no debe usarse como único o principal factor determinante de la clasificación.

En resumen, al revisar estos tres indicadores (rango de carga, índice de capas e índice de carga), se encuentra que los neumáticos de diseño similar y uso previsto para la misma clase de vehículos pueden tener capacidades de soporte de peso que exceden lo que es típico de esos vehículos. Esto no hace que el neumático sea menos apropiado en el diseño para un tipo particular de vehículo;

simplemente está destinado a ser utilizado para ese vehículo bajo ciertas condiciones o requisitos.

Índice de velocidad

La velocidad nominal es la velocidad máxima a la que el neumático puede llevar una carga correspondiente a su Índice de carga, que se representa con la letra "H". Estas designaciones de letras se basan en una relación entre las capacidades de velocidad máxima, la posición de la rueda, la carga de peso y la presión de aire. Estos símbolos, que dependen del tipo y las capacidades del vehículo, no están lo suficientemente estandarizados para ayudar significativamente en la clasificación de los neumáticos como otros indicadores podrían.

Patrón de banda de rodamiento.

Patrón de banda de rodamiento del neumático puede ser un criterio útil en la clasificación de muchos tipos diferentes de neumáticos. El dibujo de la banda de rodadura del neumático también es un criterio específico para la clasificación en ciertas subpartidas de la partida 4011, HTSUS. Por ejemplo, ciertos neumáticos se clasifican en las subpartidas 4011.61 a 4011.69 si tienen un patrón de banda de rodamiento o un patrón similar. El patrón de banda de rodamiento y similares se explican con más detalle en la discusión de los desgloses específicos de las subpartidas en la partida 4011.

Tenga en cuenta, sin embargo, que la banda de rodadura de un " patrón de banda de rodamiento" es un factor relevante para la clasificación solo de los neumáticos que pertenecen a las subpartidas 4011.61-4011.69 o 4011.92-4011.99, HTSUS. Los neumáticos nuevos de las subpartidas 4011.10-4011.50, HTSUS, se clasifican según su uso específico (ya sea que se utilicen en automóviles, camiones, autobuses, etc.) sea cual sea su huella, y también en función de su tamaño y construcción (radial u otro).

Sin embargo, el dibujo de la banda de rodadura todavía puede ser un factor útil en la clasificación de los neumáticos en cualquier subpartida de 4011, ya que puede ser muy sugerente del uso previsto. Examinar la profundidad de la banda de rodadura, el tamaño de las orejetas, el espacio entre los tacos, etc. indicarán la idoneidad para ciertos propósitos generales. Por ejemplo, un neumático con una banda de rodadura más agresiva, con tacos profundos y ampliamente espaciados, proporcionará un mejor agarre en tierra, barro, arena, etc., por lo tanto, es probable que se use en aplicaciones agrícolas o forestales. Por otro lado, es más probable que un neumático con una banda de rodadura suave, pequeños surcos y tacos poco profundos sea un neumático para uso en carretera. Sin embargo, un neumático para un vehículo de pasajeros o un camión ligero requerirá una banda de rodadura con mayor tracción que los neumáticos para remolques.

Los patrones direccionales también son relevantes para el uso del neumático. Las bandas de rodadura direccionales, como la banda de rodadura en forma de V, están destinadas a dirigir el lodo y la nieve hacia el exterior del neumático, para evitar la acumulación de dicha materia en el neumático.

La resistencia al rodamiento

Se produce cuando un objeto redondo, como una bola, una rueda o un neumático, rueda sobre una superficie. Es causada principalmente por la deformación del objeto y la deformación de la superficie. Por ejemplo, una bola de goma flexible empujada a lo largo de una superficie metálica pulida se deformará debido al peso de la fuerza utilizada para empujar la bola hacia adelante. Esto crea un área de superficie más grande, causando que más bola entre en contacto con la superficie de metal pulido. Lo que, a su vez, crea más fricción y resistencia a la rodadura, desacelerando la bola a medida que rueda. Una pelota de goma en una playa de arena también se deformará, y también lo hará la superficie de la arena, lo que dará lugar a una mayor resistencia a la rodadura. Por lo tanto, un neumático más flexible conducirá a una mayor resistencia a la rodadura, particularmente, durante la desaceleración rápida.

La deformación de la llanta hace que la llanta entre en contacto con el suelo, creando más fricción de frenado y permitiendo que la llanta se detenga. Por otro lado, un neumático con paredes laterales rígidas (lo que haría que el neumático sea una mala elección para la comodidad del pasajero), evitaría esta deformación y crearía menos fricción con el suelo, por lo que tendría una menor resistencia a la rodadura. Tal neumático tendría poca tracción y probablemente se deslizaría cuando se aplique la fuerza de frenado.

La *Society of Automotive Engineers* (SAE) ha ideado pruebas que calculan la resistencia a la rodadura de un neumático. Estos son el SAE J1269 y el SAE J2452. Los resultados de estas pruebas pueden solicitarse a un importador como prueba de construcción y diseño, particularmente, en el caso de reclamos sobre uso en remolque.

Marcas Laterales: prefijos, sufijos y uso propuesto

Los prefijos y sufijos de que son grabados en las paredes laterales de los neumáticos, corresponden a características técnicas emitidas por parte de los fabricantes, donde por medio de letras que corresponden a un lenguaje comercial, sugieren para qué tipo de vehículo fue fabricado el neumático.

La CBP (2014), señala que la primera designación utilizada en la pared lateral es el prefijo. Estas letras de prefijo y sufijo son utilizadas por *Tire and Rim Association, Inc.*, como designaciones voluntarias del uso previsto de los neumáticos y las condiciones de servicio que pueden requerir diferentes cargas e inflaciones o tipo de llanta. (p.17)

El prefijo o la letra del sufijo, cuando están presentes, a menudo designan un tipo particular de vehículo para el cual está diseñado el neumático. El prefijo o sufijo es asignado a un neumático por el fabricante en función del diseño, la construcción y las tolerancias. Estas designaciones son voluntarias y no siempre confiables; por ejemplo, un neumático podría tener un prefijo LT, pero de hecho, debe estar diseñado para usarse en algunos remolques pesados, camiones ligeros de servicio pesado o furgonetas con caja.

Las siguientes son listas de los prefijos y sufijos utilizados. Tenga en cuenta que debido a que las marcas de prefijo / uso son voluntarias, también se debe confiar en otros factores, como la construcción del neumático y la comercialización. Sin embargo, las designaciones de prefijo y sufijo pueden sugerir el uso previsto.

Los prefijos comunes utilizados son:

- AT: destinado para uso en vehículos todo terreno.
- DH: destinado a vehículos agrícolas y madereros con una pieza, borde central de costilla.
- IF: neumático agrícola radial que permite una alta deflexión.
- LT - Principalmente destinado para servicio en camiones ligeros.
- M + S o M & S: diseñado para ser capaz de manejar mayores niveles de barro y nieve pero solo se considera un "neumático de nieve" si incluye un "copo de nieve" en el prefijo.
- P - Destinado para servicio en turismos.
- ST - En uso de remolque de carretera.
- T - Para uso temporal como repuesto.
- VA: destinado a vehículos agrícolas y madereros con llanta de múltiples piezas.

Los sufijos comunes utilizados son:

- FI: para uso en implementos agrícolas (no en vehículos) con un límite de remolque en carretera.
- HC: neumático para camiones de servicio pesado para uso en llantas "HC" cónicas. Este sufijo está destinado a diferenciar entre

neumáticos para pasajeros, camionetas y otros vehículos con marcas similares.

- LT - Neumáticos para camiones ligeros que se pueden usar en camiones pequeños, autobuses, remolques y vehículos con propósito para pasajeros.
- M / C - Neumáticos de moto.
- MH - Neumáticos para autocaravanas.
- ML: destinado a la minería y la tala de vehículos con uso intermitente en carretera.
- NHS: no está diseñado para uso en carretera o carretera. A menudo se encuentra en los neumáticos agrícolas.
- SL - Limitado solo al uso agrícola.
- SS - Neumáticos todoterreno para minicargadores y carretillas elevadoras.
- ST - Neumáticos para uso en remolques de carretera.
- TR - Neumáticos para uso en camiones, autobuses y otros vehículos grandes. Este sufijo está destinado a diferenciar entre neumáticos para pasajeros, camiones ligeros y otros vehículos con marcas similares.

P- Métrica vs Euro métrica neumáticos

Si bien es cierto, los prefijos y sufijos han sido adoptados a nivel comercial, se pueden encontrar casos, donde los neumáticos no brinden ningún tipo de información de este tipo y que podría dificultar la codificación arancelaria.

A veces, los neumáticos se importarán sin un prefijo y solo el tamaño, como 225 / 60R16. Estos, a menudo, son neumáticos Euro Metric diseñados para el

mercado europeo, pero vendidos legalmente en los Estados Unidos. La principal diferencia entre estos neumáticos Euro Metric y los neumáticos P-Metric cuyos prefijos se discutieron anteriormente es solo la falta de esos prefijos.

Además, se debe tener en cuenta que los neumáticos Euro métricos y P-métricos del mismo tamaño (es decir, P225 / 60R16 y 225 / 60R16) son equivalentes en sus dimensiones con pequeñas diferencias en sus cálculos de capacidad de carga y tablas de presión de inflación. Si los neumáticos Euro métricos y P-métricos tienen el mismo tamaño numérico, la misma categoría de rendimiento del neumático y la misma clasificación de velocidad, los dos se consideran equivalentes e intercambiables.

Los otros factores de Carborundum

Como se ha mencionado anteriormente en esta investigación, las características físicas, así como las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos, en ocasiones, no resulta ser suficiente para una adecuada codificación, por lo que es necesario que se tomen en cuenta otros factores de uso y mercado para evitar diferencias en la codificación.

La CBP (2014) recomienda que otros factores como los sugeridos en el Carborundum deben ser utilizados y además de examinar las características físicas de los neumáticos y las marcas de las paredes laterales, es necesario examinar los factores restantes del carborundo: la expectativa de los compradores finales; los canales, la clase o el tipo de comercio en el que se mueve la mercancía; el entorno de la venta (publicidad y exhibición); el uso, en su caso, de la misma manera, que la mercancía que define la clase; la viabilidad económica de utilizar la importación; y el reconocimiento en el comercio de este uso. (p.19)

Estos factores pueden aplicarse a la clasificación adecuada de los neumáticos de la siguiente manera: ¿Tiene el neumático un tamaño, patrón de la banda de rodadura y un diseño estructural adecuados que sean apropiados para un uso específico? Un dibujo agresivo de la banda de rodadura no sirve para nada en un remolque utilitario. ¿Encontrará el comprador, después de la instalación,

que los neumáticos son apropiados para el vehículo y el uso previstos o darán como resultado un manejo deficiente al estar diseñados para capacidades o tolerancias que están más allá de las necesarias y, por lo tanto, no responden correctamente en el uso promedio? ¿Se venden los neumáticos a través de los vendedores típicos de dichos neumáticos, como los neumáticos para automóviles de pasajeros que se venden en los puntos de venta e instalación de neumáticos para automóviles típicos, y no únicamente en un minorista de botes que también vende remolques para barcos? ¿Se anuncian los neumáticos en revistas, periódicos y en Internet por los puntos de venta típicos de su tipo? ¿Se muestra en pantallas o anuncios como utilizados para un propósito específico? ¿Son los neumáticos típicos en comparación con otros diseñados, comercializados y utilizados para el propósito establecido? ¿Tienen un precio adecuado para el mercado al que están destinados y tienen la calidad adecuada para funcionar adecuadamente en relación con el costo? ¿Los fabricantes de neumáticos y los usuarios suelen considerar el neumático en cuestión como comúnmente diseñado para una aplicación específica?

Todos estos puntos deben considerarse si la información está disponible. Ninguna es generalmente más importante que cualquier otra. Uno debe, incluso en presencia de "Carborundum" y los otros factores discutidos aquí, darse cuenta de que a menudo habrá excepciones, áreas grises o escenarios que no son típicos al revisar neumáticos. Sin embargo, en la mayoría de los casos, mediante la aplicación de los cuatro factores mencionados aquí (marcas, diseño, rango de carga y los diversos puntos de "Carborundum") se puede tomar una decisión informada sobre la clasificación.

2.11 Clasificación de neumáticos de la partida 4011, HTSUS

En lo que respecta a la codificación de neumáticos, es claro en que se requiere evaluar más allá de las inscripciones alfanuméricas y los epígrafes de partida, se debe realizar un estudio integral, para poder darle una adecuada codificación.

La CBP (2014) menciona que respecto de las subpartidas específicas en cuestión en la partida 4011, HTS US. Siempre tenga en cuenta la información disponible sobre un determinado tipo de neumático basado en los factores presentados anteriormente para determinar si su diseño y las características son apropiados para un determinado propósito o uso. Además, los encabezados y las subpartidas del Capítulo 40, aunque mencionan clases particulares de máquinas y vehículos, no están destinados a estar sujetos a la clasificación de vehículos, sino al diseño y la designación del propio neumático. (p.20)

4011.10 Neumáticos nuevos, de caucho, del tipo utilizado en automóviles.

Esta subpartida incluye neumáticos radiales y no radiales que están diseñados para su uso en automóviles, como automóviles de pasajeros, camionetas y automóviles de carreras. El principal indicador de un neumático que se ajusta a esta subpartida para la clasificación sería el prefijo "P". Sin embargo, todos los demás factores deben ser considerados. Obviamente, un neumático de automóvil de carreras no tendrá el prefijo "P" y, de hecho, puede tener lo que comúnmente se conoce como una banda de rodadura "lisas".

4011.20 Neumáticos nuevos, de caucho, del tipo utilizado en autobuses o camiones.

Esta subpartida incluye neumáticos radiales y no radiales que están diseñados para su uso en autobuses y camiones de todos los tamaños. Esta subpartida se desglosa en radiales u otros neumáticos para buses o camiones, para uso en carretera y fuera de carretera. Si una llanta está diseñada para uso

tanto en carretera como fuera de ella, y ninguno de los usos puede determinarse como predominante en función de cualquiera de los factores discutidos anteriormente, es posible que haya que recurrir a la dependencia de la Regla general de interpretación 3 (c) en el HTSUS y clasificar la llanta como si fuera para carretera. Sin embargo, todos los esfuerzos deben realizarse en función de los parámetros de las marcas, el diseño y los factores de "carborundum" para determinar un uso primario.

401.30.00 neumáticos nuevos, de caucho, del tipo utilizado en aeronaves

Los tamaños de los neumáticos de aviación varían considerablemente, al igual que el avión al que están destinados. Están hechos de materiales livianos pero duraderos para reducir el peso de las aeronaves y resistir los aterrizajes y frenos severos. El dibujo de la banda de rodadura es un patrón acanalado simple diseñado exclusivamente para mantener la dirección y el canal de agua para evitar el hidroplaneo.

La FAA requiere que los nuevos neumáticos de aviación cumplan con los estándares mínimos de rendimiento y, luego de recibir la autorización de la orden técnica estándar (TSO), deben marcarse con: el número de TSO; marcador de equilibrio, que consiste en un punto rojo, en la pared lateral del neumático inmediatamente por encima del talón para indicar el peso del neumático; nombre de la marca y el nombre o marca registrada del fabricante responsable del cumplimiento; código de fecha de producción; número de parte; código de planta; clasificación de la capa; número de serie; clasificaciones de tamaño y carga; profundidad de deslizamiento índice de velocidad en millas por hora; marcando "tipo de tubo" si es así; y marcando "no recauchable" si es así. Los neumáticos de aeronaves tienen un tratamiento libre de impuestos arancelaria libre y no llevan el indicador "C" en el HTSUS que, a menudo, se otorga para el tratamiento libre de impuestos como componentes de aeronaves civiles.

4011.40.0000 neumáticos nuevos, de caucho, del tipo utilizado en motocicletas

Las motocicletas se consideran vehículos de dos o tres ruedas que no tienen una dirección de tipo automotriz. Normalmente, esta sería un mecanismo de manillar conectado directamente a la rueda delantera. Sin embargo, esto no debe interpretarse en el sentido de que todos los neumáticos para vehículos considerados como motocicletas son neumáticos para motocicletas. Varios de estos vehículos, en particular los que se encuentran a tres ruedas de los vehículos de carretera, utilizan un neumático ancho y agresivo en la banda de rodadura para viajar sobre lodo y tierra blanda. Estos neumáticos no se considerarían neumáticos de motocicleta, sino "otros" neumáticos. Como se indicó anteriormente, los neumáticos de motocicletas deben estar marcados con el sufijo "M / C". Las bandas de rodadura varían mucho según el tipo de motocicleta y las necesidades del usuario.

4011.50.0000 neumáticos nuevos, de caucho, del tipo utilizado en bicicletas

Esta clasificación incluye todos los tipos de neumáticos para bicicletas, incluidos los neumáticos para carreras y para bicicletas de montaña, y los neumáticos que puedan importarse como neumáticos para bicicletas si se diseñan y clasifican adecuadamente, aunque el usuario final podría usarlos para otros vehículos de propulsión humana, como monociclos o ciertas Sillas de ruedas, remolques para bicicletas, carretillas y cochecitos para trotar. Sin embargo, si está especialmente diseñado para algo más que una bicicleta e importado como tal, estos se podrían clasificar en HTSUS 4011.93.8000. Nuevamente, al igual que con ciertos neumáticos de vehículos, también deben considerarse los factores de "Carborundum" y la investigación en línea y en otros lugares.

Neumáticos nuevos, de caucho: los demás.

Esta sección revisará los "otros" neumáticos de la partida 4011 de HTS como grupo, ya que ciertas similitudes y comparaciones lo hacen apropiado para

comprender las clasificaciones. Los neumáticos en las subpartidas iniciales 4011.61 a 4011.94 no son para vehículos de pasajeros, camiones (ya sea dentro o fuera de la carretera), autobuses o cualquiera de los usos mencionados anteriormente. La clasificación de los neumáticos en estos títulos depende en gran medida del tamaño y el diseño del neumático, en particular de la banda de rodadura, y del uso para el que están diseñados y comercializados, lo que dependerá nuevamente de una revisión de los factores del "carborundo" mencionados anteriormente. Al clasificar los neumáticos que son apropiados para estas partidas, estrictamente debe adherirse a la práctica de clasificar por subpartidas en las marcas comparativas del HTSUS y en orden numérico. Como se indica en la siguiente explicación, esta metodología, que es adecuada en todo el HTSUS, simplificará la clasificación por comparación y eliminación.

Las primeras marcas de las subpartidas que se comparan son "tener un" patrón de banda de rodamiento "o una banda de rodadura similar" en comparación con "otro". En este contexto, "Otro" incluye llantas, que no se están dentro de las subpartidas 4011.10-4011.50, con cualquier otro dibujo de la banda de rodadura, además del patrón de banda de rodamiento. Aunque las EN del capítulo 40 son limitadas en lo que respecta a los neumáticos, de hecho, ofrecen ocho dibujos de los patrones de la banda de rodamiento del neumático. Aunque no incluye todo, y teniendo en cuenta que la subpartida en sí dice "o similar", los dibujos son útiles. Ellos establecen que un patrón de la huella es uno que tiene franjas alternas de tiras elevadas en la banda de rodadura, o tacos, en un ángulo constante desde cualquier pared lateral hasta el centro del área de la banda de rodamiento. Estos tacos de la banda de rodadura pueden ser un taco sólido de la pared lateral al centro de cada tira o una serie de tacos que están alineadas en el ángulo necesario o una combinación de una tira de la banda de rodadura y los tacos que forman la franja en ángulo. No hay otros tacos o bandas de rodadura aparte de estas franjas en ángulo. La figura N°30 presenta tres de los dibujos más representativos de lo que se ha presentado aquí.

La siguiente consideración que se comparará, una vez que se haya determinado si los neumáticos potencialmente clasificables en 4011.61 a 4011.94 tienen un patrón de banda de rodamiento, es si están diseñados y destinados para su uso en ciertas máquinas. En general, estas máquinas (agrícolas, forestales, de construcción, de manejo industrial) están previstas en el Capítulo 84 del HTSUS. Las excepciones serían aquellas en la partida 8705 que tienen mecanismos de apilamiento, pero no suben las mercancías a los camiones y las de 8709 que tienen plataformas para el transporte de cargas colocadas sobre ellas. Ha habido preguntas con respecto a los neumáticos usados en máquinas agrícolas y aquellos usados en vehículos de un tamaño más pequeño que se usan ocasionalmente en actividades agrícolas. Para considerar tales neumáticos como para una máquina agrícola, tendrían que ser diseñados principalmente para su uso en máquinas o vehículos que son única o principalmente para uso agrícola. Los neumáticos que se pueden usar por igual en una pequeña máquina agrícola y, de la misma manera, en un carrito utilitario que se usa en campos de golf, no se considerarán clasificables como para uso agrícola.

Un tipo de neumático que se ha descartado para incluirse en la subpartida 4011.99 está diseñado específicamente para su uso en caravanas. Los neumáticos de reemplazo para carretillas grandes, carros de equipaje y otros dispositivos que usan neumáticos que no están enumerados previamente en el HTSUS también se incluirían en 4011.99. Como una clasificación de “otro”, siempre hay potencial para que los neumáticos nuevos ingresen a este encabezado.

Uno debería, siempre que sea posible, revisar:

Dentro de las conclusiones y recomendación finales que realiza, la CBP (2014), señala que cada neumático es particular y ninguno de los factores anteriormente desarrollados, tiene más validez que otro, pero según cada caso particular, un determinado factor ayudará a determinar la codificación. Ante una

eventual codificación de neumáticos, se debe realizar al menos la revisión de los siguientes cuatro puntos (p.24):

1) Todas las marcas de las paredes laterales, incluidas las letras de prefijo o sufijo, el tamaño (o rango de tamaños) y el rango de carga que se indica mediante una designación de letra. El razonamiento detrás de esto es que los prefijos y sufijos pueden indicar el uso o diseño previsto. La dimensión de la llanta puede indicar el tamaño del vehículo; sin embargo, también se debe considerar esto con respecto a la relación de aspecto, ya que algunos neumáticos y llantas personalizados pueden tener un tamaño excesivo en comparación con lo que normalmente es estándar para el vehículo. Un neumático LT está diseñado para una camioneta liviana, aunque también puede ser comercializado por algunos puntos de venta para otros usos.

2) Una fotografía o diagrama del dibujo de la banda de rodadura. Esto puede indicar el uso previsto por el diseño de la banda de rodadura. Puede ir desde un simple patrón de huella que generalmente se encuentra en los neumáticos de remolque del tipo que se usa en los remolques de barcos o en los neumáticos de camiones montados en la parte delantera. O puede ser una banda de rodadura profunda y agresiva adecuada para el uso fuera de la carretera que no se llevaría bien en el pavimento. Los neumáticos para automóviles y camiones ligeros en la carretera suelen tener un dibujo de la banda de rodadura que permite la canalización del agua (circunferencial) y la tracción (lateralmente).

3) La marca exacta y el modelo importados. Esto puede ser útil para determinar el entorno de venta y los canales de comercio. Un neumático, como en muchos artículos, puede facturarse con ninguna, poca o menos información definitiva en cuanto a su uso previsto basado en el diseño y la ingeniería. Al investigar la llanta a través de la publicidad impresa o en Internet, a menudo se puede determinar para qué uso, a quien están dirigidas y a quien se están vendiendo. Incluso se pueden encontrar

comentarios del neumático que indiquen cómo se comporta en ciertos usos. A menudo, los sitios de Internet de fabricantes extranjeros tendrán información útil sobre el uso o mercado para un neumático en particular.

4) Cuando sea posible, el importador o fabricante debe ser capaz de proporcionar información sobre las características de diseño que hacen que el neumático sea apropiado para ciertas clases de vehículos o usos.

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO

3. Método de investigación

Posterior a una recolección de información documental sobre los diversos enfoques metodológicos utilizados en una investigación científica, se establecen tres enfoques: el enfoque de tipo cualitativo, cuantitativo y el mixto, de los cuales se detalla sus diferencias:

La definición del enfoque cuantitativo, según Bernal:

Se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales, lo cual supone derivar de un marco conceptual pertinente al problema analizado, una serie de postulados que expresen relaciones entre las variables estudiadas de forma deductiva. Este método tiende a generalizar y normalizar resultados. (Bernal, 2010 p. 60)

Por otro lado, la definición de una investigación tipo cualitativo, según Bernal (2010) “no es prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes, según sean percibidos por los elementos mismos que están dentro de la situación estudiada.” (p. 60)

Las investigaciones de tipo cualitativo buscan la recolección de información mediante referencias bibliográficas, tales como libros, revistas, publicaciones, además de entrevistas y de puntos de vista por parte de investigadores. Este tipo de enfoque no necesita la utilización de mediciones numéricas.

Por último, Según Sampieri (2008), el enfoque mixto consiste en que,

Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (metainferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio. (p. 546)

Siguiendo con el mismo autor, pero otra definición de enfoque mixto, “Los métodos de investigación mixta son la integración sistemática de los métodos cuantitativo y cualitativo en un solo estudio con el fin de obtener una “fotografía” más completa del fenómeno.” (Sampieri, 5ta edición, p. 546)

En la presente investigación se hará uso de un enfoque de tipo Mixto, ya que, los métodos mixtos o híbridos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos, tanto cualitativos como cuantitativos. (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2008)

Nuestra investigación tiene un enfoque de tipo mixto porque está dirigida a comprender y profundizar sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11 en Costa Rica, tomando en cuenta lo que establece el Sistema Armonizado de la OMA y la RES-DGA-345-2012 (Costa Rica), explorándolo desde el ángulo de los participantes en un ambiente natural (dentro y fuera del aula de clase), también, se realizará una recolección de datos mediante referencias bibliográficas como libros, publicaciones y entrevistas, así como los puntos de vista de investigadores y expertos en el área Merceológica, profundizando en experiencias, perspectivas, opiniones y significados para determinar la forma en que perciben subjetivamente su realidad. Adicionalmente, la recolección y análisis de datos cuantitativos se integran con los datos cualitativos para realizar inferencias producto de toda la información recabada (denominadas metainferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio. (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2008)

Con referencia a este último, se obtendrá los diferentes criterios, de conformidad con la bibliografía consultada y las personas expertas involucradas en el proceso de investigación, así como, la información obtenida del análisis estadístico de los datos cuantitativos, con el fin de, determinar si la normativa nacional, actualmente utilizada para la clasificación de llantas neumáticas, se fundamenta en los criterios merceológicos y las RGI establecidos en la

Nomenclatura del Sistema Armonizado, o por el contrario no se apega a la normativa internacional.

3.1 Tipo de investigación

La investigación descriptiva según Sampieri (5ta edición) “Busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis”. (Sampieri 5ta edición p.85)

En respuesta y según los objetivos planteados, la presente investigación tendrá un alcance de tipo descriptivo, abordando las características de fenómenos, procesos y los perfiles de personas, así pues, para el desarrollo de esta investigación se identifican las características de los criterios merceológicos inmersos en la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica.

3.2 Estrategias metodológicas de la investigación

Las estrategias metodológicas de investigación, según Bernal (2010), “en esta parte de la investigación, el interés consiste en definir quiénes y que características deberían tener los sujetos (personas y organizaciones o situaciones y factores) objeto de estudio.

3.2.1 Población

Según Jany (1994), la población es “la totalidad de elementos o individuos que tienen ciertas características similares y sobre las cuales se desea hacer inferencia” o bien, unidad de análisis. (Jany, 1994, p. 48)

Para efectos de la presente investigación se han determinado las siguientes unidades de análisis:

Alcance: Territorio de Costa Rica

Tiempo: Se han seleccionado los años del 2012 al 2019, debido a que corresponde al periodo de transición entre la publicación y entrada en vigencia de

la resolución N° DGA-345-2012, referente a la codificación de neumáticos (llantas neumáticas).

Elementos: Criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica.

Unidades de muestreo: Está conformada por un experto al que se le realizará una entrevista (Dr. Reinaldo Monge Valverde), así como, dos importadores de llantas neumáticas, específicamente las empresas Aros y Llantas Mundiales S.A., el entrevistado es el Sr. Luis Diego Piedra Garro (Gerente General) y la empresa Tire Kingdom, el entrevistado es el Sr. Alejandro Martín Rosete (Gerente General).

Se utiliza el cien por ciento de los estudiantes bachillerato y licenciatura, que cursen como mínimo el curso de Merceología IV, de la carrera de Administración Aduanera, durante el primer cuatrimestre del año 2019 en la Universidad Técnica Nacional sede central, Alajuela.

3.2.2 Muestra

En una investigación no siempre se cuenta con una muestra, según Sampieri (2010) sólo cuando se quiere realizar un censo, se deben incluir en el estudio a todos los casos (personas, animales, plantas, objetos) del universo o la población. (p. 172)

Siguiendo la misma línea, Sampieri (2010) menciona que “en las muestras no probabilísticas, la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o de quien hace la muestra”. (p.176)

El procedimiento para la selección de los elementos no es a partir de fórmulas probabilísticas, sino de los propios investigadores y según la información que requiera ser recolectada y en función de los objetivos de investigación.

Para la presente investigación se hará uso de un experto en Merceología al que se le realizará una entrevista (Dr. Reinaldo Monge Valverde), así como, dos importadores de llantas neumáticas, específicamente las empresas Aros y Llantas Mundiales S.A., el entrevistado es el Sr. Luis Diego Piedra Garro (Gerente General) y la empresa Tire Kingdom, el entrevistado es el Sr. Alejandro Martín Rosete (Gerente General).

Se utilizará el cien por ciento de los estudiantes de bachillerato y licenciatura, que cursen como mínimo el curso de Merceología IV, de la carrera de Administración Aduanera, durante el primer cuatrimestre del año 2019 en la Universidad Técnica Nacional sede central, Alajuela.

3.3 Variables de la población y su medición

Las variables de la población y su medición, según Fracica (1988), “uno de los aspectos fundamentales para la realización de una investigación es la necesidad de conocer ciertas características de la población objeto de estudio”, a las cuales “se les conoce como variables y pueden ser de tipo cuantitativo o cualitativo” (Fracica, 1988, p. 46).

Dichas variables podrán ser analizadas a partir de sus necesidades ya sea en términos de datos promedios o totales para aquellas variables que correspondan a cuantitativas o bien proporcionales o totales cuando se trabaje con variables cualitativas; es por esto que la presente investigación, al tener un enfoque mixto, se desarrolla un análisis proporcional o total, de manera que se puedan desarrollar y conocer las variables de interés.

3.3.1 Población y muestra

Población

Como señala Bernal, “De acuerdo con Fracica (1988), población es “el conjunto de todos los elementos a los cuales se refiere la investigación. Se puede definir también como el conjunto de todas las unidades de muestreo”. (Bernal, 2010 p. 160)

Para efectos del presente trabajo de investigación, la población es de tipo finita, por lo que podrá ser cuantificable, la población está conformada por un experto en Merceología al que se le realiza una entrevista (Dr. Reinaldo Monge Valverde), así como, dos importadores de neumáticos, específicamente las empresas Aros y Llantas Mundiales S.A., el entrevistado es el Sr. Luis Diego Piedra Garro (Gerente General) y la empresa Tire Kingdom, el entrevistado es el Sr. Alejandro Martín Rosete (Gerente General).

Se utilizará el cien por ciento de los estudiantes de bachillerato y licenciatura, que cursen como mínimo el curso de Merceología IV, de la carrera de Administración Aduanera, durante el primer cuatrimestre del año 2019 en la Universidad Técnica Nacional sede central, Alajuela.

Muestra

En una investigación no siempre se cuenta con una muestra, según Sampieri (2010) sólo cuando se quiere realizar un censo, se deben incluir en el estudio a todos los casos (personas, animales, plantas, objetos) del universo o la población. (p. 172)

El uso de la totalidad de la población para la presente investigación, facilita una localización sencilla, reducción de costos y la eficiencia tiempo, al aplicar entrevistas auto administradas.

Para la presente investigación se hará uso de una muestra no probabilística con la siguiente población:

a un experto en Merceología al que se le realiza una entrevista (Dr. Reinaldo Monge Valverde).

Tipos de Población				
Experto en Merceología	Importadores de Neumáticos		Censo Poblacional estudiantes de Bachillerato y licenciatura en Administración Aduanera de la UTN sede central, primer cuatrimestre año 2019	
Dr. Reinaldo Monge Valverde	Aros y llantas mundiales	El Reinado de las Llantas (Tire Kingdom)	Estudiantes de Bachillerato	Estudiantes de Licenciatura
	Entrevistado: Diego Piedra Garro, Gerente General	Entrevistado: Alejandro Martín Rosete, Gerente General		

Fuente: Creación propia

3.4 Recolección de la información

Respecto a la recolección y la obtención se señala por Bernal (2010) “un aspecto muy importante en el proceso de una investigación tiene relación con la obtención de la información, pues de ello depende la confiabilidad y la validez del estudio. (Bernal, 2010, p. 191)

Dentro de las fuentes de información utilizadas en la investigación se identifican las primarias, secundarias y terciarias. “La triangulación de fuentes primarias, secundarias y terciarias, permite obtener mayor riqueza interpretativa y analítica, así como una mayor credibilidad de la investigación”. (Sampieri, 5ta edición, p. 439)

La presente investigación hará uso de las fuentes primarias de información, proporcionada directamente de la Organización Mundial del Comercio (OMC), Organización Mundial de Aduanas (OMA), Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), experto en el tema objeto de estudio, es decir, Merceólogo, importadores, estudiantes bachillerato y licenciatura que cursen como mínimo el curso de Merceología IV, durante el primer cuatrimestre de la carrera

Administración Aduanera en el año 2019 de la Universidad Técnica Nacional sede central, por medio de entrevistas auto administradas y entrevistas personales; dentro de los cuales se encuentra el experto en Merceología, Reinaldo Monge Valverde, el cual realiza un gran aporte para la investigación.

Las fuentes primarias son descritas por Bernal (2010):

Son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información. Es también conocida como información de primera mano o desde el lugar de los hechos. Estas fuentes son las personas, las organizaciones, los acontecimientos, el ambiente natural (p. 191)

Las fuentes secundarias son descritas por Cerda (1998)

Son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar, pero que no son la fuente original de los hechos o las situaciones, sino que solo los referencian. Las principales fuentes secundarias para la obtención de la información son los libros, las revistas, los documentos escritos (en general, todo medio impreso), los documentales, los noticieros y los medios de información (p. 54).

Para la presente investigación se hará uso de fuentes secundarias como, el Ministerio de Hacienda, Tribunal Aduanero Nacional, RES-DGA-345-2012, del 18 de octubre del 2012, Circular DNP-014-96 de fecha 16 de abril de 1996, entre otros que hagan referencia a fuentes secundarias, la investigación se respaldará y hará uso de las fuentes secundarias relevantes para la presente investigación.

3.5 Procesamiento

Referente al procesamiento “cuanto mayor rigor y exigencia se involucren en el proceso de recolección la información para una investigación, más válido y confiable será el conocimiento generado”. (Bernal, 2010, p. 160)

Para la presente investigación, la selección de sujetos de información adquiere gran importancia, al validar y fundamentar la recolección de datos, según, “el interés consiste en definir quiénes y que características deberán tener los sujetos (personas, organizaciones o situaciones y factores) objeto de estudio”. (Bernal, 2010, p. 160)

En respuesta al planteamiento de la investigación y de los alcances del estudio de las perspectivas teóricas y en colaboración de expertos en el área de designación y codificación de mercancías, se da paso al proceso de recolección de datos, siendo los expertos en el tema de estudio los que le darán al desarrollo de la investigación confiabilidad y la validez, por medio de los objetivos de la investigación.

El experto será objeto de entrevista personal, con el fin de obtener los datos de gran calidad y fidedignos que aporten a la veracidad a esta investigación.

Considerando la importancia que tiene la entrevista para la presente investigación vale la pena mencionar que se define como:

Técnica orientada a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio. (Bernal, 2010, p. 194).

Por otro lado, el instrumento a utilizar para el desarrollo de la entrevista será el cuestionario, el cual se puede definir como una serie de preguntas enumeradas y planteadas con el propósito de responder a cada uno de los objetivos específicos de la presente investigación; al mismo tiempo, que se realizan preguntas tanto abiertas como cerradas, con el fin de obtener datos de gran calidad y fidedignos que enriquezcan la investigación.

3.5.1 Validez y confiabilidad de los instrumentos

La definición de la de validez según Bernal (2010) “se refiere al juicio que se hace al instrumento respecto a la capacidad del mismo para predecir la variable objeto de estudio.

En el desarrollo de la presente investigación los aportes obtenidos por el experto serán, puesto en contraste con las perspectivas teóricas del tema en estudio, para lograr la mayor validez posible. Bernal (2010) indica que la existencia de una pregunta clave para determinar la confiabilidad de un instrumento de medición:

La pregunta clave para determinar la confiabilidad de un instrumento de medición es: ¿si se miden fenómenos o eventos una y otra vez con el mismo instrumento de medición, se obtienen los mismos resultados u otros muy similares? Si la respuesta es afirmativa, se dice que el instrumento es confiable. (p. 198)

Por lo que para la siguiente investigación serán claves la colaboración y aportes emitidos por el experto en el tema de estudio.

Finalmente, la información obtenida en el proceso de recolección será procesada por medio de un procesador de texto, transcripción de grabaciones y revisión de todos los instrumentos, haciendo uso de técnicas estadísticas, cualitativas de tipo descriptivas y algunas cuantitativas.

Se hará uso de gráficos y tablas de forma que se pueda dar un mejor análisis e interpretación de los resultados, con el fin de dar respuesta a los objetivos planteados inicialmente para la presente investigación, de forma tal que se puedan generar resultados y conclusiones.

3.6 Variables

En el siguiente cuadro se detallan las variables, su definición conceptual, operacional y su definición instrumental, en función de los objetivos planteados para la presente investigación.

Objetivos	Variables	Definición		
		Conceptual	Operacional	Instrumental
<p>Comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con lo establecido en el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019.</p>	<p>Criterios merceológicos</p>	<p>Criterio de Composición implica la identificación de la materia merceológica.</p> <p>Criterio de función, uso y aplicaciones Implica la materia merceológica asociada, donde no interesa la composición de la mercancía sino su área de servicio.</p>	<p>Análisis de los criterios merceológicos para determinar la correcta designación y codificación de llantas neumáticas nuevas de caucho.</p>	<p>Revisión bibliográfica.</p>

<p>Explicar los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11, según lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.</p>	<p>Criterios de designación y codificación establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas</p>	<p>Conjunto de aspectos técnicos, científicos, jurídicos, merceológicos y del comercio internacional establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas.</p>	<p>Estudio de los distintos criterios, y normativa aplicada por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas.</p>	<p>Revisión bibliográfica</p>
---	--	---	---	-------------------------------

<p>Señalar las diferencias en la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir de los criterios merceológicos establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.</p>	<p>Criterios de designación y codificación establecidos por la Dirección General de Aduanas Resolución RES-DGA-345-2012, en Costa Rica, a partir del año 2012.</p>	<p>Conjunto de aspectos técnicos, científicos, jurídicos, merceológicos y del comercio internacional determinados por la Dirección General de Aduanas Resolución RES-DGA-345-2012, en Costa Rica, a partir del año 2012.</p>	<p>Análisis de los distintos criterios, y normativa aplicada por la Dirección General de Aduanas Resolución RES-DGA-345-2012, en Costa Rica, a partir del año 2012.</p>	<p>Revisión documental</p>
---	--	--	---	----------------------------

<p>Identificar el criterio merceológico para la correcta designación y codificación de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir del estudio comparativo entre lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.</p>	<p>Criterio merceológico para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11</p>	<p>Verificación de las Reglas Generales de Interpretación, Notas Legales de Sección o Capítulo, Epígrafes de Partida y criterio de composición.</p>	<p>Afirmaciones ciertas y falsas acerca de los fundamentos referentes a criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, como respuesta a la escala de Likert</p>	<p>Cuestionarios, Entrevistas personales</p>
--	--	---	---	--

			<p>1=Totalmente de acuerdo.</p> <p>2= De acuerdo.</p> <p>3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo</p> <p>4= En desacuerdo</p> <p>5= Totalmente en desacuerdo</p>	
--	--	--	---	--

CAPÍTULO IV. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4. Presentación, análisis e interpretación de resultados

En este apartado se presenta, se analiza resultados obtenidos en el proceso de recolección de datos, conforme con la metodología y objetivos.

Se realiza un análisis de los resultados obtenidos con las percepciones de los estudiantes encuestados, sobre los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, así como, se señalan las diferencias de criterios que hay entre la Resolución RES-DGA-345-2012 y el Sistema Armonizado, para la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11.

Adicionalmente, se realizan entrevistas a:

- Experto en Merceología, el Dr. Reinaldo Monge Valverde, químico, farmacéutico, fundador del Laboratorio Aduanero de la Dirección General de Aduanas.
- Dos Gerentes Generales de grandes empresas importadoras de neumáticos, específicamente las empresas Aros y Llantas Mundiales S.A., el entrevistado es el Sr. Luis Diego Piedra Garro y la empresa Tire Kingdom, el entrevistado es el Sr. Alejandro Martín Rosete. Ambas empresas cuentan con sucursales en todo el país, son distribuidores mayoristas, sus locales están ubicados en la gran área metropolitana, cuentan con experiencia en el mercado de importación de neumáticos de más de 2 décadas y han sido parte de diversas comisiones que analizan problemas de importación de neumáticos.

Para efectos de ubicar al lector en cuanto a los estudiantes que forman parte de la investigación, se presenta el perfil:

4.1 Perfil de estudiantes

En la encuesta realizada en el primer cuatrimestre del año 2019, participan 179 estudiantes de bachillerato (154) y licenciatura (25) de la carrera de Administración Aduanera, sede central de la Universidad Técnica Nacional, en la provincia de Alajuela.

El instrumento utilizado está conformado por 16 preguntas cerradas aplicando la escala de Likert, con el fin de obtener perspectivas, opiniones y criterios de los estudiantes, de conformidad con el objeto de estudio, y los resultados son:

Cuadro A. Cantidad y porcentaje de entrevistados según universidad donde cursa actualmente.

Universidad donde cursa actualmente		
UNIVERSIDAD	Cantidad	%
UTN-CENTRAL	179	100,0%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		

Según el cuadro A, el total de entrevistados cursan actualmente en la universidad UTN-sede central.

Cuadro B. Cantidad y porcentaje de entrevistados según año de ingreso

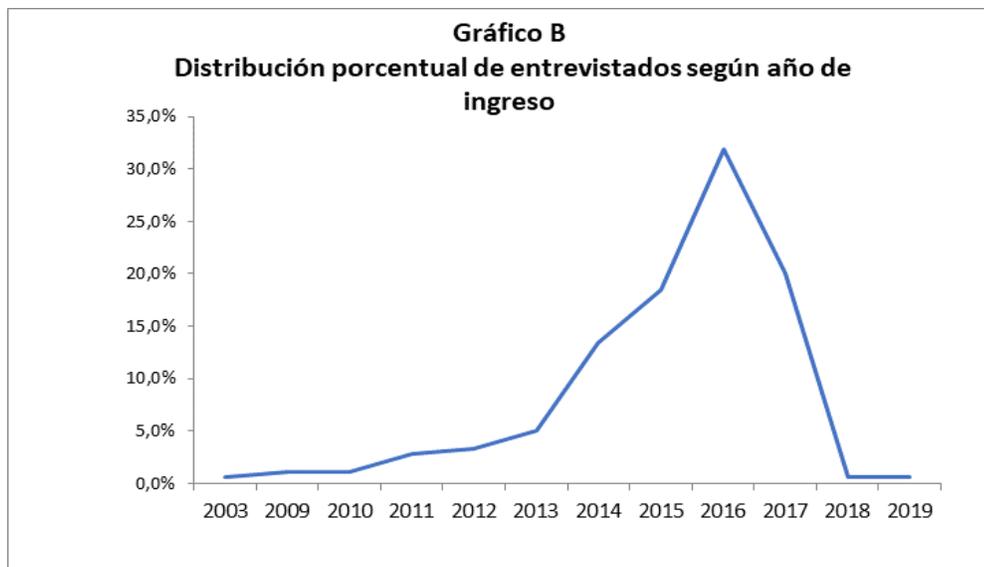
Año de ingreso		
AÑO DE INGRESO	Cantidad	%
2003	1	0,6%
2009	2	1,1%
2010	2	1,1%
2011	5	2,8%
2012	6	3,4%
2013	9	5,0%

2014	24	13,4%
2015	33	18,4%
2016	57	31,8%
2017	36	20,1%
2018	1	0,6%
2019	1	0,6%
NO OPNARON	2	1,1%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%

Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Según el cuadro B, el 31.8% (57 de 179 estudiantes) de los entrevistados ingresan a la carrera de administración aduanera en el año 2016, el 20.1% (36 de 179 estudiantes) realiza el ingreso durante el año 2017, mientras que un 18.4% (33 de 179 estudiantes) ingresa en el año 2015, lo que muestra mayoritariamente la participación de tres generaciones de estudiantes a los que se le realizan las entrevistas.

Gráfico B. Distribución porcentual de entrevistados según año de ingreso.



Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Del gráfico B se determina que, en términos nominales 31.8% (57 de 179 estudiantes) ingresaron a la universidad en el año 2016 y, llevan 3 años de

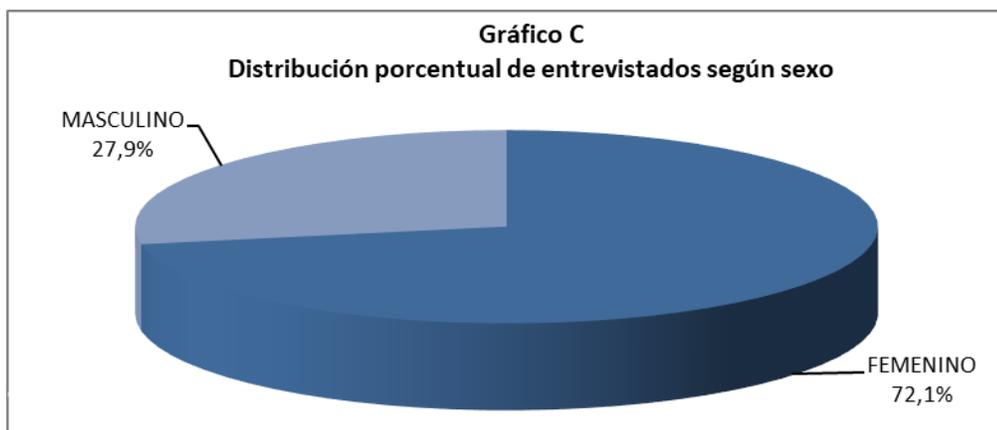
carrera, esto muestra que, mayoritariamente esta generación es la que se mantiene junta desde su ingreso y hasta el Bachillerato que es el nivel que cursan en la carrera de administración aduanera.

Cuadro C. Cantidad y porcentaje de entrevistados según sexo

Sexo		
SEXO	Cantidad	%
FEMENINO	129	72,1%
MASCULINO	50	27,9%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		

Como se observa en el cuadro C, en cuanto al género de los entrevistados el 72.1% (129 mujeres) corresponden al género femenino y el 27.9% (50 hombres) corresponden al género masculino. Lo anterior permite inferir que en la carrera de aduanas predomina la presencia femenina sobre la masculina. También se puede inferir que la carrera de Administración Aduanera, las mujeres la escogen como oportunidad de desarrollo personal, ya que a nivel laboral hay una gran oportunidad para emplear a las mujeres.

Gráfico C. Distribución porcentual de entrevistados según sexo.



Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Como se observa en el gráfico C, el 72.1% de los estudiantes corresponden a mujeres, mientras que un 27.9% son hombres, por lo que se puede inferir que en la carrera de Administración Aduanera los estudiantes son mayoritariamente mujeres.

Cuadro D. Cantidad y porcentaje de entrevistados según grado que cursa actualmente.

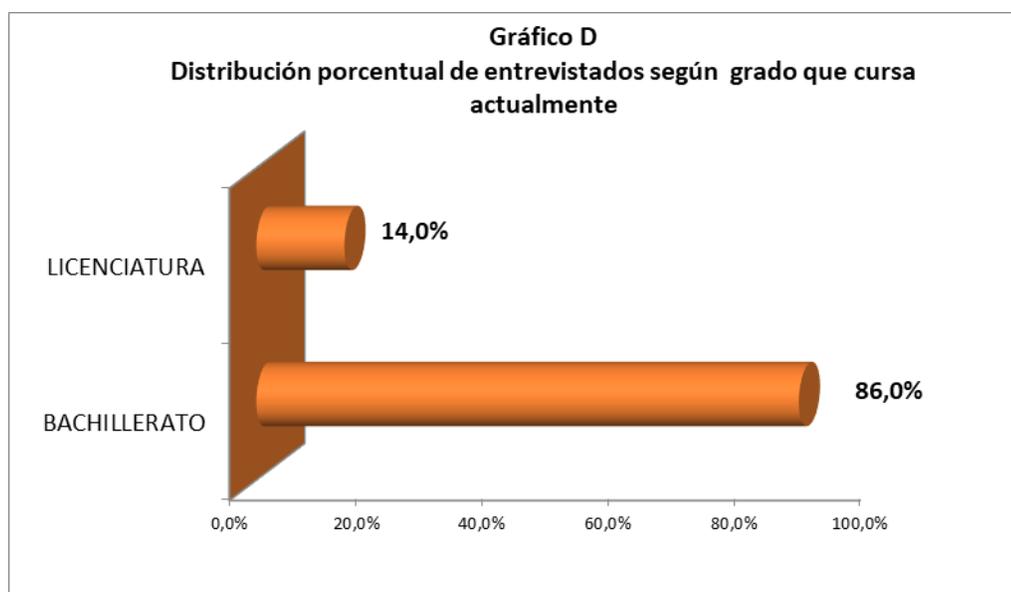
Grado que cursa actualmente		
GRADO	Cantidad	%
BACHILLERATO	154	86,0%
LICENCIATURA	25	14,0%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%

Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Como se observa en el cuadro D, en cuanto al grado que cursa actualmente los entrevistados el 86% (154 estudiantes) cursan el grado

bachillerato y el 14% (25 estudiantes) cursan el grado de licenciatura. Lo anterior permite inferir que en la carrera de Administración Aduanera la población mayoritaria cursa el grado de bachillerato.

Gráfico D. Distribución porcentual de entrevistados según grado que cursa actualmente.



Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11.

Según se observa en el gráfico D, el grado académico predominante corresponde a los estudiantes de bachillerato al representar un 86%, mientras un 14% corresponden a estudiantes que actualmente cursan el grado de licenciatura, por lo que, se puede inferir que muchos estudiantes del grado de bachillerato finalizan el grado de licenciatura en una generación distinta a la de ingreso.

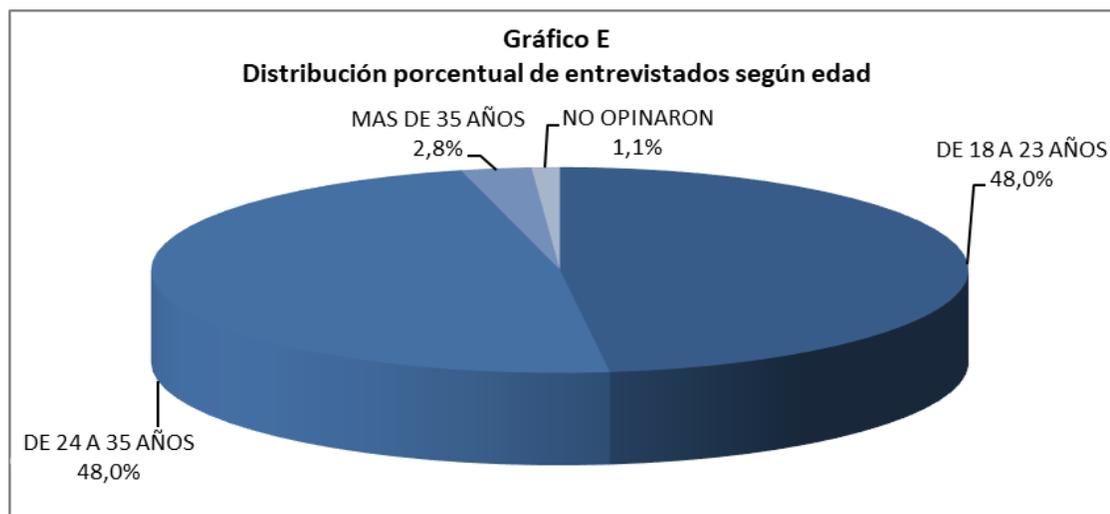
Cuadro E. Cantidad y porcentaje de entrevistados según edad del estudiante.

Edad del estudiante		
EDAD	Cantidad	%
DE 18 A 23 AÑOS	86	48,0%
DE 24 A 35 AÑOS	86	48,0%
MAS DE 35 AÑOS	5	2,8%
NO OPINARON	2	1,1%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
EDAD PROMEDIO	27,0	

Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Como se observa en el cuadro E un 48% (86 estudiantes de 179) de los estudiantes se encuentran en el rango de edad entre los 18 a 23 años, de igual manera un 48% de los estudiantes se encuentra en el rango de edad entre 24 y 35 años, por lo que se puede inferir que se da una combinación de generaciones en el grado de bachillerato y licenciatura.

Gráfico E. Distribución porcentual de entrevistados según edad.



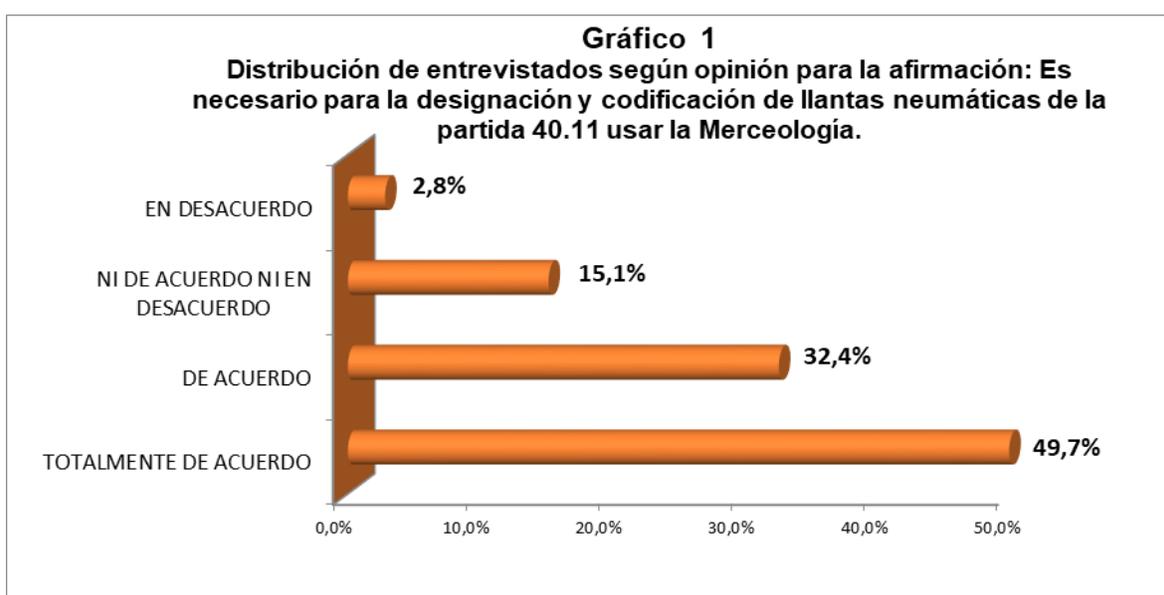
Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Dentro de la distribución porcentual de entrevistados por edad se destaca que, el rango de edad entre los 18 a 23 y 24 a 35 años, representan un 96% del total de los entrevistados, por lo que se puede inferir que se da una combinación de generaciones en el grado de bachillerato y licenciatura.

Cuadro 1: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: ¿Es necesario para la designación y codificación de llantas neumáticas de la partida 40.11 usar la Merceología?

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del uso de la Merceología para designar y codificar llantas neumáticas de la partida 40.11		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	89	49,7%
DE ACUERDO	58	32,4%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	27	15,1%
EN DESACUERDO	5	2,8%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	1,7	

Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



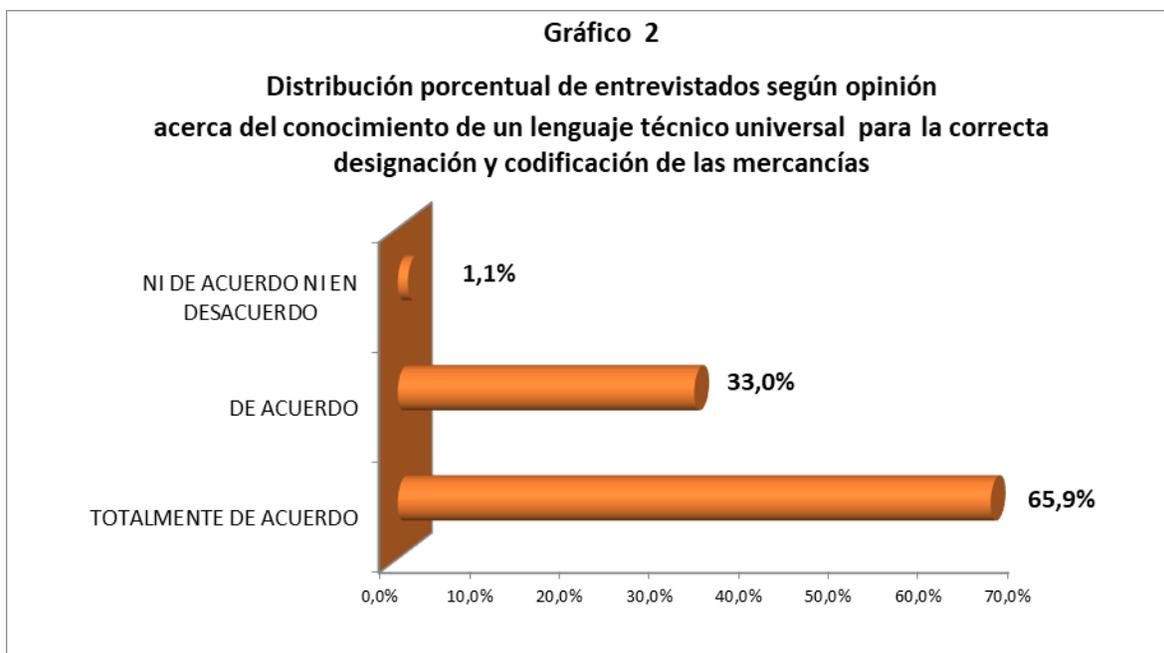
Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Sobre la afirmación de si es necesario para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11 usar la Merceología, el 82.1% de los encuestados (147 de 179 estudiantes) están de acuerdo que, es necesario para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, usar la Merceología que se refiere a la ciencia que estudia la naturaleza u origen, composición o función de todas las cosas muebles susceptibles o no de comercio y conforme a ella, su designación y codificación encargándose también del conocimiento de las impurezas y falsificaciones y de los métodos para reconocerlas, mientras que un 2.8% están en desacuerdo, es decir, 5 estudiantes de 179 encuestados están en desacuerdo, el 15,1% (27 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

De lo anterior se puede inferir que, la mayoría de estudiantes refleja la necesidad del uso de la Merceología para la designación y codificación de los neumáticos de la partida 40.11.

Cuadro 2: Distribución de cantidad y porcentaje entrevistados según opinión acerca del conocimiento de un lenguaje técnico universal (Nomenclatura del Sistema Armonizado) para la correcta designación y codificación de las mercancías.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento de un lenguaje técnico universal (Nomenclatura del Sistema Armonizado) para la correcta designación y codificación de las mercancías		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	118	65,9%
DE ACUERDO	59	33,0%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	2	1,1%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	1,4	
Fuente: Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Ante la pregunta, ¿conozco la existencia de un lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías? El 98.9% (177 de 179 estudiantes) indican en la cuesta conocer el lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías.

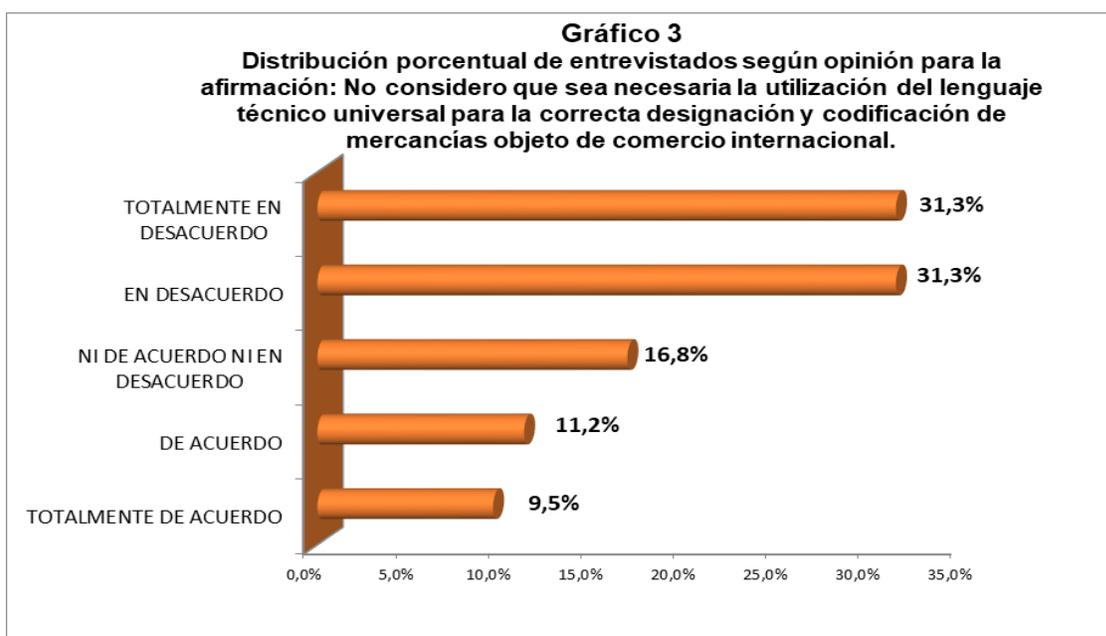
Lo anterior permite considerar que, la mayoría de los estudiantes reconocen la existencia de un lenguaje técnico universal para la designación y codificación de mercancías, mientras que, solo un 1.1% (2 de 179 estudiantes) contestan ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Cuadro 3: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: No considero que sea necesaria la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.

Distribución porcentual de entrevistados según opinión para la afirmación: No considero que sea necesaria la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.

OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	17	9,5%
DE ACUERDO	20	11,2%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	30	16,8%
EN DESACUERDO	56	31,3%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	56	31,3%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	3,6	

Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

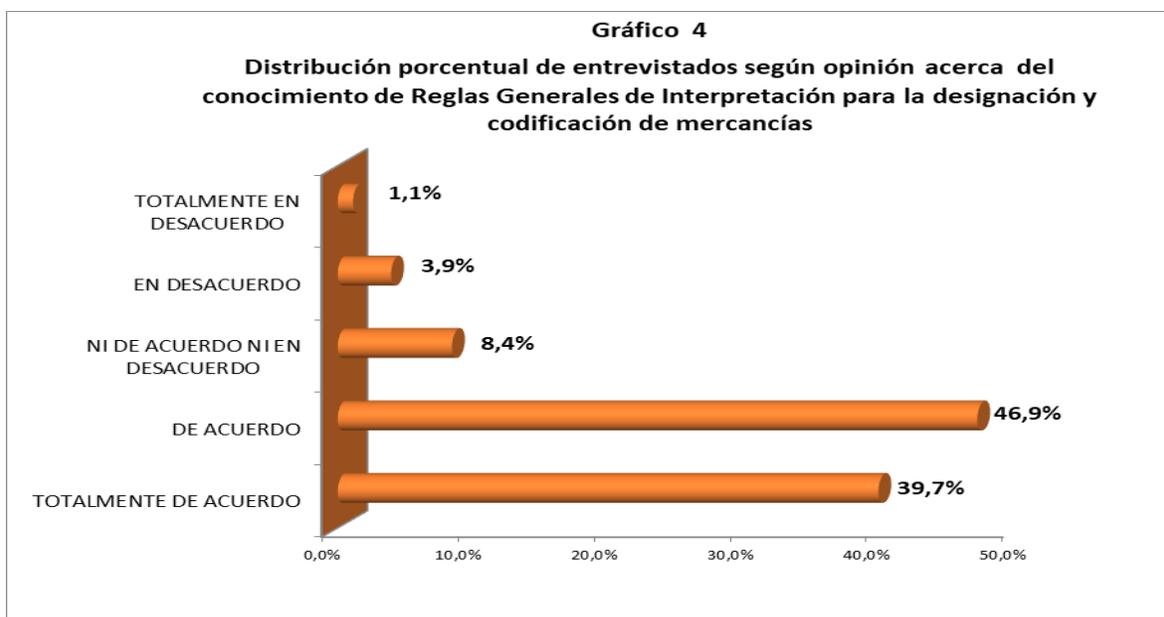
Ante la afirmación no considero que sea necesaria la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional, un 62.5% (112 de 179 estudiantes) está en desacuerdo, mientras que un 20.7% (37 de 179 estudiantes) de los entrevistados

está de acuerdo, el 16.8% (30 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

Lo anterior permite considerar que, la mayoría de estudiantes indican en la encuesta la importancia de la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías, sin embargo, el 20.7% manifiesta que están de acuerdo ante esta afirmación, lo cual debe llamar a reflexión.

Cuadro 4: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento de Reglas Generales de Interpretación para la designación y codificación de mercancías

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento de Reglas Generales de Interpretación para la designación y codificación de mercancías		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	71	39,7%
DE ACUERDO	84	46,9%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	15	8,4%
EN DESACUERDO	7	3,9%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	2	1,1%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	1,8	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Ante la pregunta, ¿conozco las Reglas Generales de Interpretación comprendidas en el lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías? El 86.6% (155 de 179 estudiantes) indican en la encuesta conocer las Reglas Generales de Interpretación.

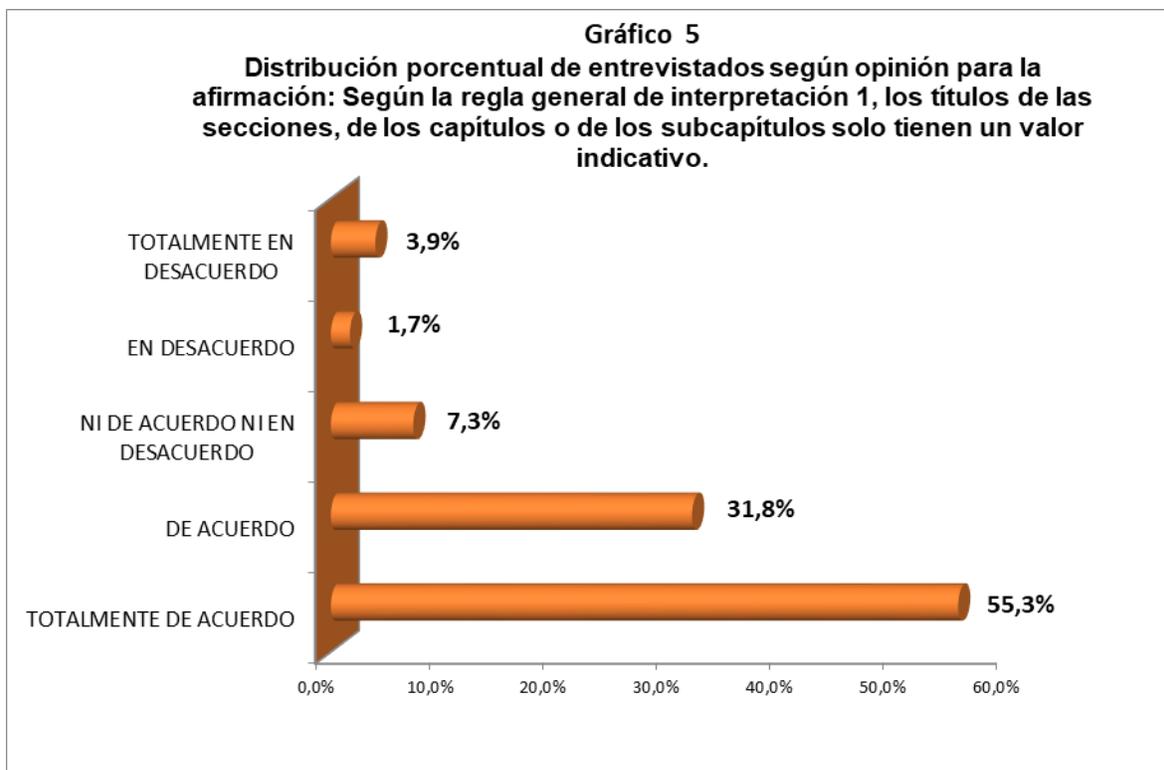
Lo anterior permite considerar que la mayoría de los estudiantes manifiestan el conocimiento de las Reglas Generales de Interpretación comprendidas en el lenguaje técnico universal para determinar la correcta designación y codificación de mercancías objeto del comercio internacional, mientras que, un 5% (9 de 179 estudiantes) no las conocen, el 8.4% (15 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

Esta respuesta refleja una visión integral que coincide con la respuesta dada por los encuestados a la pregunta 2 sobre la existencia de un lenguaje técnico universal para la designación y codificación de mercancías, que, a su vez, se complementa con la Reglas Generales de Interpretación.

Cuadro 5: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Según la regla general de interpretación 1, los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Según la regla general de interpretación 1, los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo.		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	99	55,3%
DE ACUERDO	57	31,8%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	13	7,3%
EN DESACUERDO	3	1,7%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	7	3,9%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	1,7	

Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



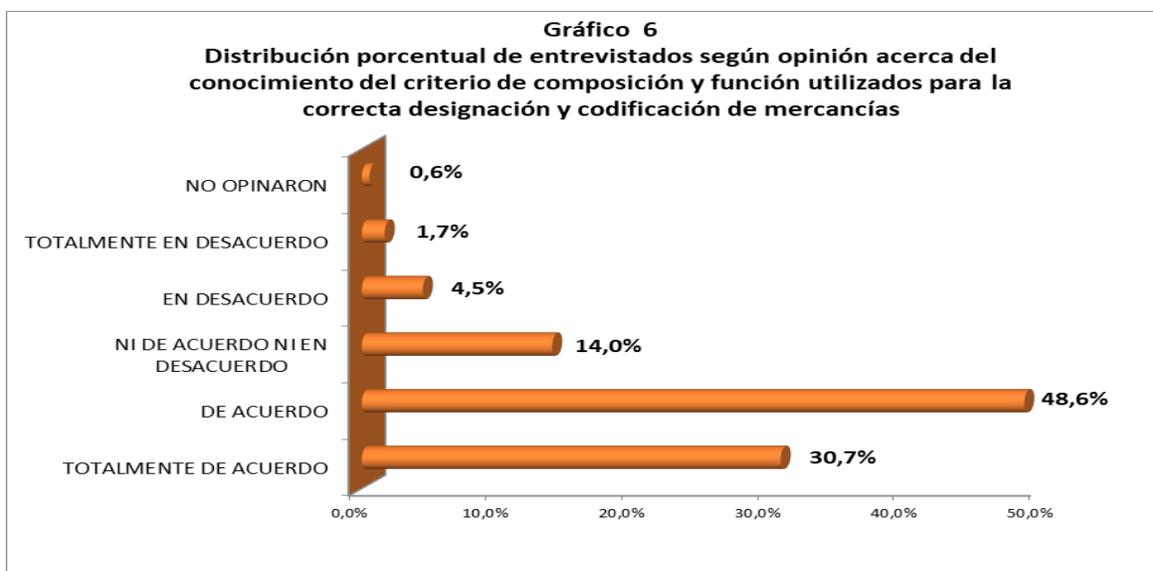
Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Ante la afirmación: Según la regla general de interpretación 1, los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo, el 87.1% (156 de 179 estudiantes) están de acuerdo, mientras que únicamente el 5.6% (10 de 179 estudiantes) está en desacuerdo, el 7.3% (13 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

Esta respuesta confirma que, la Regla General de Interpretación 1 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, establece que, la designación y codificación de las mercancías está determinada por los textos de las partidas y las notas de Sección, Capítulo o subpartida.

Cuadro 6: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del criterio de composición y función utilizados para la correcta designación y codificación de mercancías.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del criterio de composición y función utilizados para la correcta designación y codificación de mercancías		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	55	30,7%
DE ACUERDO	87	48,6%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	25	14,0%
EN DESACUERDO	8	4,5%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	3	1,7%
NO OPINARON	1	0,6%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,0	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación sobre los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Ante la pregunta, ¿conozco los criterios de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de mercancías? El 79.3% (142 de 179 estudiantes) indican conocer los criterios de composición y función.

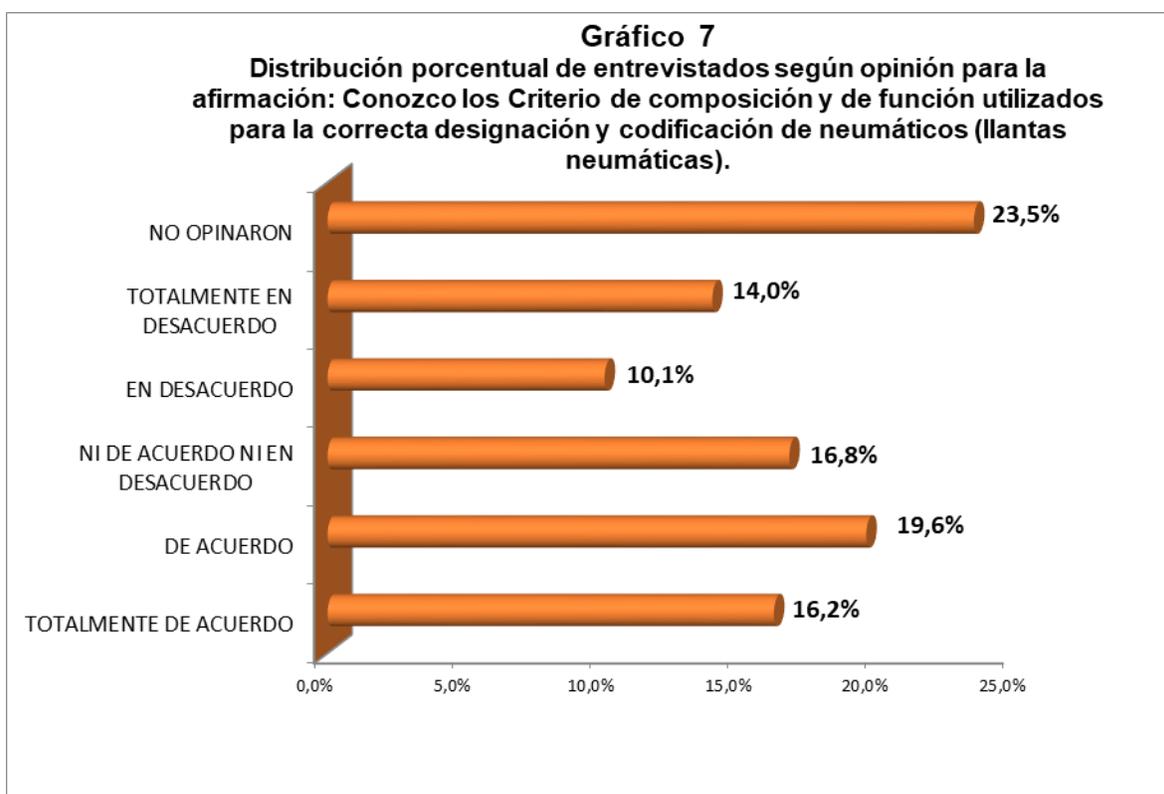
Lo anterior permite considerar que la mayoría de los estudiantes manifiestan el conocimiento de los criterios de composición y función establecidos en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), mientras que, un 6.2% (11 de 179 estudiantes) no los conocen y un 0.6% (1 de 179 estudiantes) no opina, el 14% (25 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

Esta respuesta refleja una visión integral que coincide con las respuestas dadas por los encuestados a la pregunta 2 sobre la existencia de un lenguaje técnico universal para la designación y codificación de mercancías, pregunta 4 sobre la existencia de las Reglas Generales de Interpretación y a su vez, se complementa con los criterios de composición y función.

Cuadro 7: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Conozco los Criterio de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas).

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Conozco los Criterio de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas).		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	29	16,2%
DE ACUERDO	35	19,6%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	30	16,8%
EN DESACUERDO	18	10,1%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	25	14,0%
NO OPINARON	42	23,5%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,8	

Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



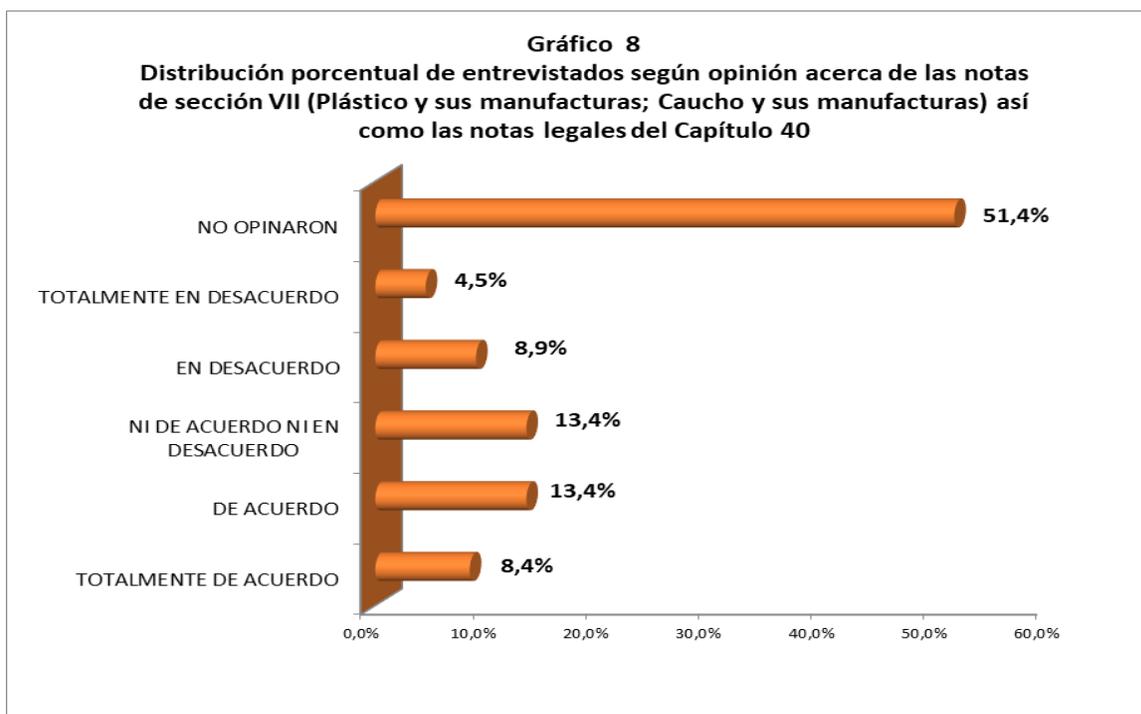
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Ante la afirmación: Conozco los Criterios de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de neumáticos, el 24.1% (43 de 179 estudiantes) no conocen el criterio para la correcta designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11, mientras que un 35.8% (64 de 179 estudiantes) está de acuerdo sobre esta afirmación, el 16.8% (30 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral y el 23.5 % (42 de 179 estudiantes) no opinaron.

Esta respuesta refleja que el 24.1% de los encuestados no conoce los criterios para la correcta designación y codificación de neumáticos y el 35.8% de los encuestados sí los conoce.

Cuadro 8: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de las notas de sección VII (Plástico y sus manufacturas; Caucho y sus manufacturas) así como las notas legales del Capítulo 40.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de las notas de sección VII (Plástico y sus manufacturas; Caucho y sus manufacturas) así como las notas legales del Capítulo 40		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	15	8,4%
DE ACUERDO	24	13,4%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	24	13,4%
EN DESACUERDO	16	8,9%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	8	4,5%
NO OPINARON	92	51,4%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,7	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11.

Ante la afirmación: Las notas de la sección VII (Plástico y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas) y las Notas Legales del capítulo 40, no hacen ninguna referencia o aclaración a la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, el 51.4% (92 de 179 estudiantes) no opinaron, el 13.4% (24 de 179 estudiantes) está en desacuerdo y un 21.8% (39 de 179 estudiantes) están de acuerdo sobre esta afirmación el 13.4% (24 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

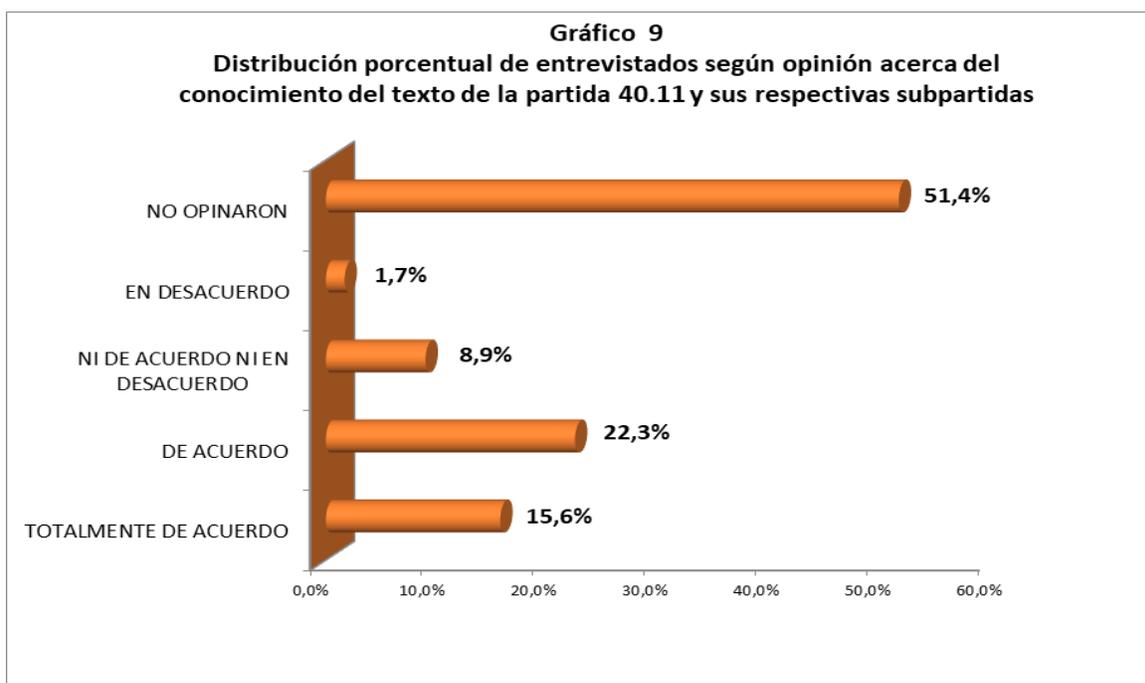
Esta respuesta refleja que el 51.4% de los encuestados no opinaron sobre las notas de la sección VII (Plástico y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas) y las Notas Legales del capítulo 40 y el 21.8% de los encuestados sí las conoce.

De lo anterior, se puede inferir que el alto porcentaje de estudiantes que no opinaron se debe a que, se dio la opción a los estudiantes de pasar a la pregunta número 13.

Cuadro 9: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del texto de la partida 40.11 y sus respectivas subpartidas.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento del texto de la partida 40.11 y sus respectivas subpartidas		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	28	15,6%
DE ACUERDO	40	22,3%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	16	8,9%
EN DESACUERDO	3	1,7%
NO OPINARON	92	51,4%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	1,9	

Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

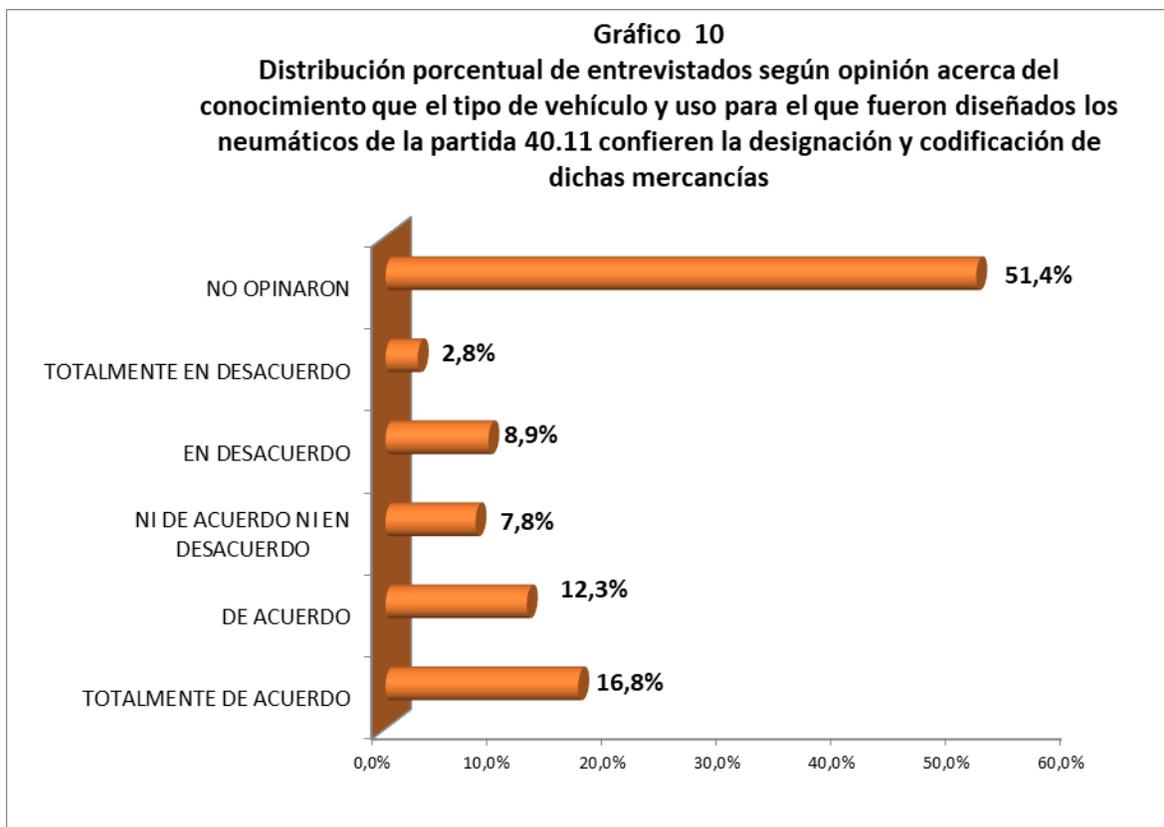
Ante la pregunta: ¿Los textos de las partidas y los epígrafes de la partida 40.11 son quienes señalan los criterios para la designación y codificación de neumáticos? el 37.9% (68 de 179 estudiantes) está de acuerdo, mientras que el 1.7% (3 de 179 estudiantes) está en desacuerdo y un 51.4% (92 de 179 estudiantes) no opinaron el 8.9% (16 de 179 estudiantes) se mantuvieron en una posición neutral.

De lo anterior, se puede inferir que el alto porcentaje de estudiantes que no opinaron se debe a que, se dio la opción a los estudiantes de pasar a la pregunta número 13.

Cuadro 10: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos nuevos de la partida 40.11 confieren la designación y codificación de dichas mercancías.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del conocimiento que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos de la partida 40.11 confieren la designación y codificación de dichas mercancías.		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	30	16,8%
DE ACUERDO	22	12,3%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	14	7,8%
EN DESACUERDO	16	8,9%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	5	2,8%
NO OPINARON	92	51,4%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,4	

Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Ante la afirmación: Conozco que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos de la partida 40.11., confieren la designación y codificación de neumáticos, el 29.1% (52 de 179 estudiantes) está de acuerdo, mientras que el 11.7% (21 de 179 estudiantes) está en desacuerdo y un 51.4% (92 de 179 estudiantes) no opinaron, el 7.8% (14 de 179 estudiantes) se mantuvieron en posición neutral.

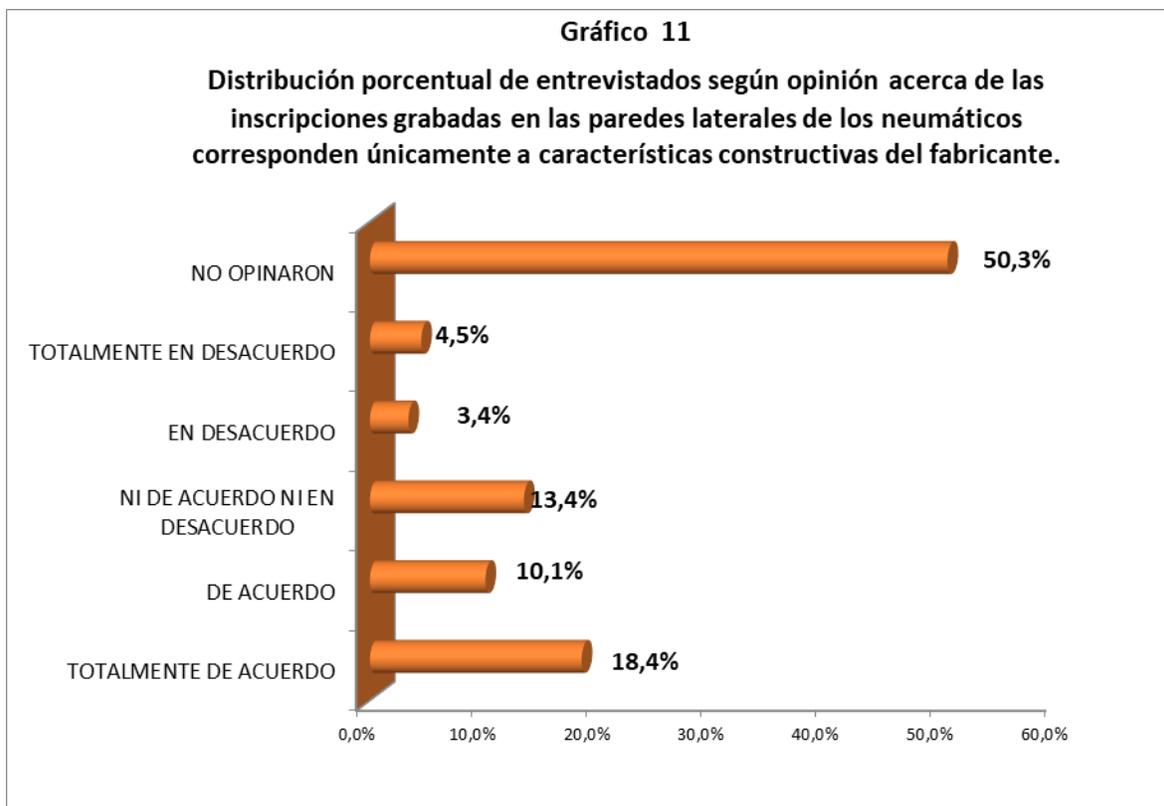
De los resultados obtenidos se refleja que el 29.1% (66 de 179 estudiantes) conocen que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos de la partida 40.11 confieren la designación y codificación de dichas mercancías.

De lo anterior, se puede inferir que el alto porcentaje de estudiantes que no opinaron se debe a que, se dio la opción a los estudiantes de pasar a la pregunta número 13.

Cuadro 11: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas neumáticas) corresponden únicamente a características constructivas del fabricante.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión para la afirmación: Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas neumáticas) corresponden únicamente a características constructivas del fabricante.		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	33	18,4%
DE ACUERDO	18	10,1%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	24	13,4%
EN DESACUERDO	6	3,4%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	8	4,5%
NO OPINARON	90	50,3%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,3	

Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

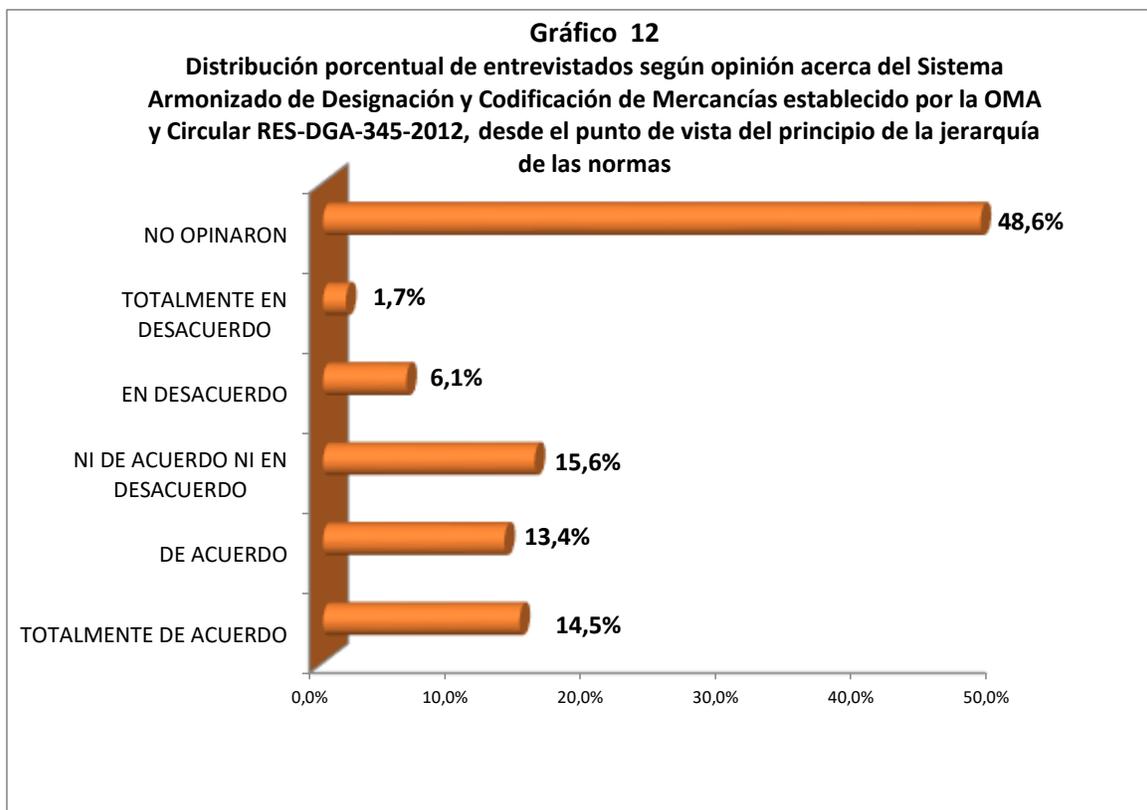
En la afirmación: Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos corresponden únicamente a características constructivas del fabricante, el 28.5% (51 de 179 estudiantes) está de acuerdo, mientras que un 7.9% (14 de 179 estudiantes) está en desacuerdo, 50.3% (90 de 179 estudiantes) no opinaron sobre esta afirmación y el 13.4 (24 de 179 estudiantes) mantuvieron una posición neutral.

De los resultados obtenidos se refleja que el 28.5% (51 de 179 estudiantes) conocen que las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos corresponden únicamente a características constructivas del fabricante.

De lo anterior, se puede inferir que el alto porcentaje de estudiantes que no opinaron se debe a que, se dio la opción a los estudiantes de pasar a la pregunta número 13.

Cuadro 12: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y la Circular RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y la Circular RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas.		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	26	14,5%
DE ACUERDO	24	13,4%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	28	15,6%
EN DESACUERDO	11	6,1%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	3	1,7%
NO OPINARON	87	48,6%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,4	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

En la afirmación: El Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y acogido en Costa Rica como Normativa para Designar y Codificar Mercancías, tiene un rango superior a la normativa nacional RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas. El 27.9% (50 de 179 estudiantes) está de acuerdo, mientras que un 7.8% (14 de 179 estudiantes) está en desacuerdo y un 48.6% (87 de 179 estudiantes) no opinaron sobre esta afirmación. 15.6% (28 de 179 estudiantes) mantuvieron una posición neutral.

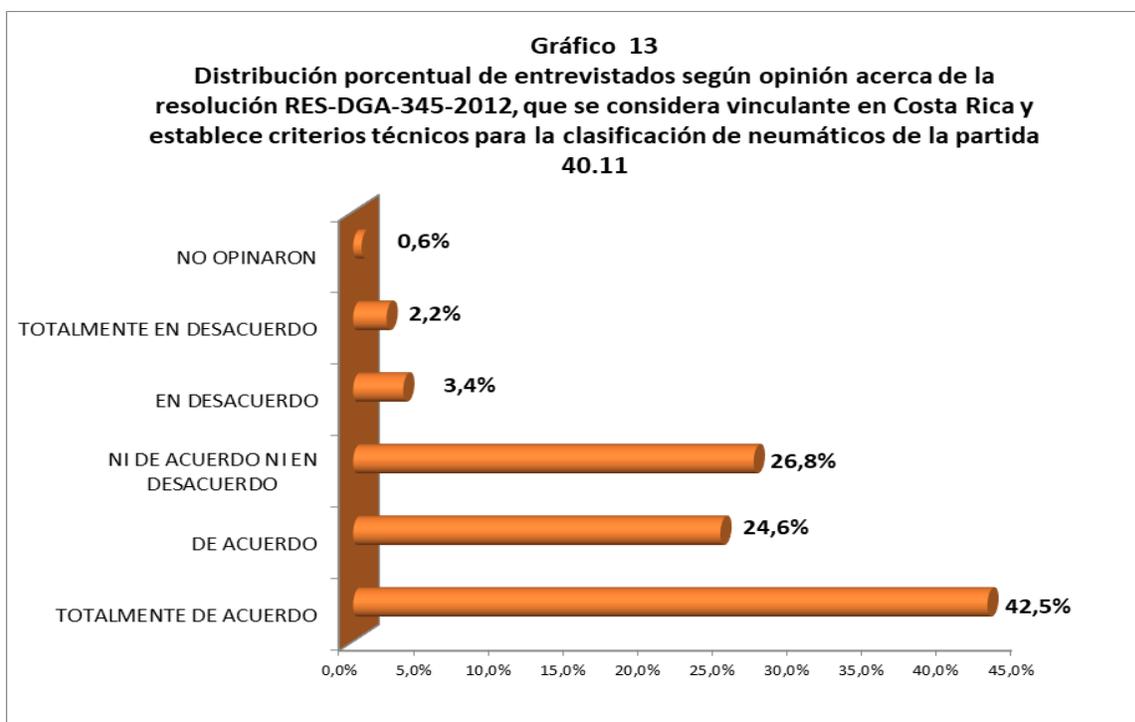
De los resultados obtenidos se refleja que 27.9% (50 de 179 estudiantes) conocen que el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y acogido en Costa Rica como Normativa para Designar y

Codificar Mercancías, tiene un rango superior a la normativa nacional RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas.

De lo anterior, se puede inferir que el alto porcentaje de estudiantes que no opinaron se debe a que, se dio la opción a los estudiantes de pasar a la pregunta número 13.

Cuadro 13: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la resolución RES-DGA-345-2012, que se considera vinculante en Costa Rica y establece criterios técnicos para la clasificación de neumáticos de la partida 40.11

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la resolución RES-DGA-345-2012, que se considera vinculante en Costa Rica y establece criterios técnicos para la clasificación de neumáticos de la partida 40.11		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	76	42,5%
DE ACUERDO	44	24,6%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	48	26,8%
EN DESACUERDO	6	3,4%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	4	2,2%
NO OPINARON	1	0,6%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,0	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

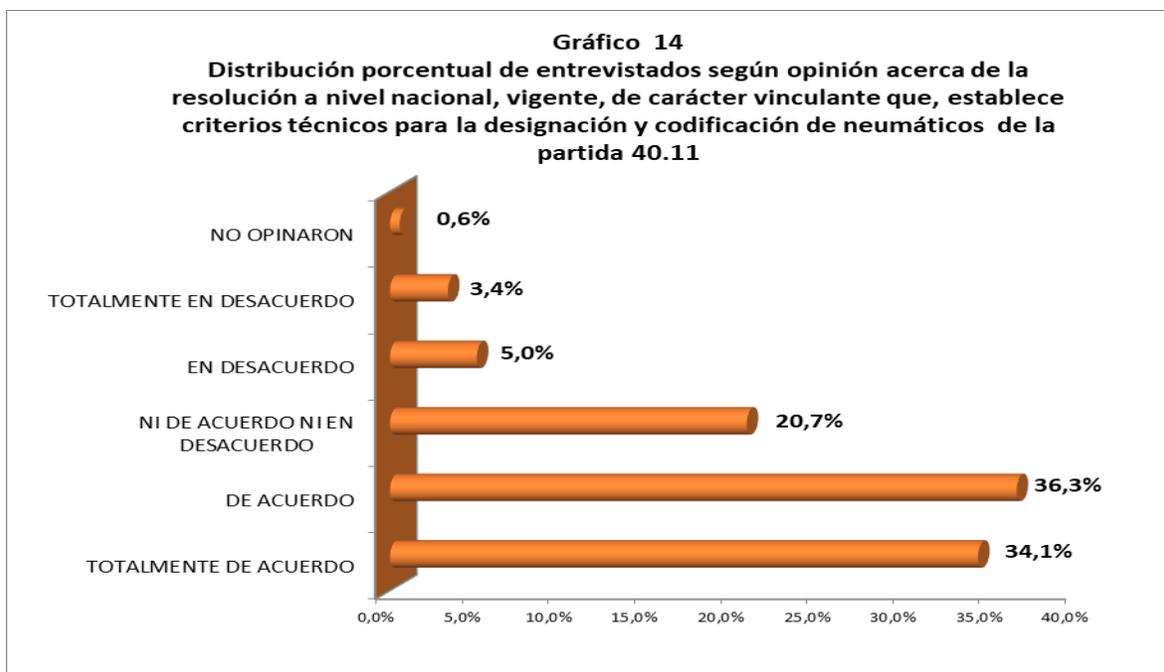
Ante la pregunta: La Resolución RES-DGA-345-2012 se considera vinculante en Costa Rica y establece criterios técnicos para la clasificación de llantas neumáticas de la partida 40.11 determinados por particulares, referente a la designación y codificación arancelaria, ¿considera usted que dichos lineamientos no deben ser contrarios a los establecidos por la Organización Mundial de Aduanas OMA y su Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías? El 67.1% (120 de 179 estudiantes) está de acuerdo, mientras que un 5.6% (10 de 179 estudiantes) está en desacuerdo, un 0.6% (1 de 179 estudiantes) no opinaron sobre esta afirmación y 26.8% (48 de 179 estudiantes) mantuvieron una posición neutral.

De los resultados obtenidos se refleja que, la mayoría de los estudiantes (67.1% 120 de 179 estudiantes) consideran que no deben existir diferencias en los criterios de designación y codificación de mercancías entre lo establecido en el Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y lo señalado en la resolución RES-DGA-345-2012.

Con estos resultados se evidencia que la mayoría de los estudiantes está de acuerdo que, para la correcta designación y codificación de mercancías, debe aplicarse la normativa internacional que establece las Reglas Generales de Interpretación para designar y codificar un producto, por tanto, si existe una normativa a nivel nacional que busque aclarar los lineamientos técnicos para clasificación de neumáticos, la misma, no debe ir en contra de los criterios merceológicos establecidos por la normativa internacional.

Cuadro 14: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la resolución a nivel nacional, vigente, de carácter vinculante que, establece criterios técnicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la resolución a nivel nacional, vigente, de carácter vinculante que, establece criterios técnicos para la designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	61	34,1%
DE ACUERDO	65	36,3%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	37	20,7%
EN DESACUERDO	9	5,0%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	6	3,4%
NO OPINARON	1	0,6%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,1	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

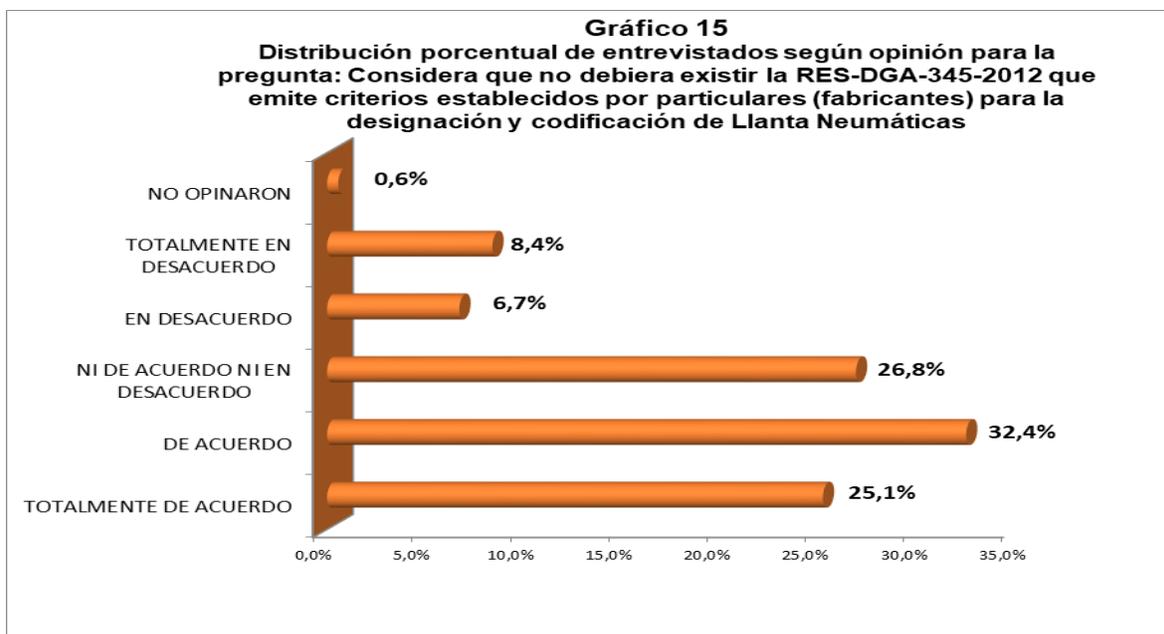
Ante la afirmación: Si tenemos una resolución a nivel nacional, vigente, de carácter vinculante, que establece criterios técnicos para la designación y codificación de llantas neumáticas de la partida 40.11, establecidos por particulares (empresas, fabricantes de neumáticos) no contemplados en la Nomenclatura Internacional del SA, ¿estaríamos ante una violación a los criterios establecidos por el Convenio del Sistema Armonizado de la OMA? El 70.4% (126 de 179 estudiantes) está de acuerdo, mientras que, un 8.4% (15 de 179 estudiantes) está en desacuerdo, un 0.6% (1 de 179 estudiantes) no opinaron sobre esta afirmación y el 20.7% (37 de 179 estudiantes) mantuvieron una opinión neutral.

Ante los resultados obtenidos, se evidencia que la mayoría de los estudiantes 70.4% (126 de 179 estudiantes) está de acuerdo que sí existe una directriz a nivel nacional que contempla criterios particulares (empresas, fabricantes de neumáticos) y los mismos no se ajustan a los establecidos por la normativa internacional, hay una violación o vulneración a dicha norma.

Este resultado confirma el carácter de supremacía que tiene los criterios establecidos por el SA con la normativa a nivel nacional, por ello, la RES-DGA-345-2012, debe ajustarse a los criterios del SA, de manera que no existan diferencias entre ambos.

Cuadro 15: Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la consideración que no debiera existir la RES-DGA-345-2012, tomando en cuenta que existe el Convenio del Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de Mercancías de la OMA y a nivel jerárquico es superior a las resoluciones emitidas en Costa Rica.

Distribución de cantidad y porcentaje de entrevistados según opinión acerca de la consideración que no debiera existir la RES-DGA-345-2012, tomando en cuenta que existe el Convenio del Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de Mercancías de la OMA y a nivel jerárquico es superior a las resoluciones emitidas en Costa Rica		
OPINION	Cantidad	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	45	25,1%
DE ACUERDO	58	32,4%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	48	26,8%
EN DESACUERDO	12	6,7%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	15	8,4%
NO OPINARON	1	0,6%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100,0%
PROMEDIO	2,4	
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		



Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11

Para la pregunta: ¿Considera que no debiera existir la RES-DGA-345-2012 que emite criterios establecidos por particulares (fabricantes) para la designación y codificación de Llanta Neumáticas de la partida 40.11, tomando en cuenta que existe el Convenio del Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de Mercancías de la OMA y a nivel jerárquico es superior a las resoluciones emitidas en Costa Rica? El 57.5% (103 de 179 estudiantes) están de acuerdo, un 15.1% (27 de 179 estudiantes) están en desacuerdo, un 0.6% (1 de 179 estudiantes) no dieron su opinión para esta pregunta, 26.8% (48 de 179 estudiantes) mantienen una opinión neutral.

Ante los resultados obtenidos, los estudiantes en su mayoría (103 de 179 estudiantes), considera que no debería existir la RES-DGA-345-2012 que emite criterios técnicos establecidos por fabricantes, ya que, para determinar la designación y codificación de las mercancías, existe el Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y del cual Costa Rica es parte, por ello, es un lenguaje común que debe aplicarse para designar y

codificar las mercancías, lo que implica que, no puede existir normativa nacional contraria al mismo.

Cabe aclarar que la Dirección General de Aduanas tiene la potestad de determinar y emitir políticas y directrices que orienten las decisiones y acciones hacia el efectivo cumplimiento de los fines del régimen jurídico aduanero, por tanto, es posible que emita directrices para orientar, sin embargo, no pueden ser contrarias a los criterios o normativa establecida a nivel internacional.

Cuadro 16: Recomendaciones para la correcta designación y codificación en aplicación del SA; y/o alguna apreciación referente a la lectura y respuestas del presente cuestionario.

Recomendaciones de los estudiantes encuestados para la correcta designación y codificación de las mercancías		
Recomendación	Cantidad	%
Aplicación de las Reglas Generales de Interpretación	5	2,8%
Aplicar los criterios establecidos en el Sistema Armonizado (OMA).	9	5,0%
Coincidir los criterios establecidos en el Sistema Armonizado (OMA) y los determinados en la RES-DGA-345-2012	27	15,1%
No opinaron	138	77,1%
TOTAL DE ENTREVISTADOS	179	100%
Fuente: Elaboración propia. Investigación para comparar los criterios merceológicos para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11		

Del análisis de las recomendaciones realizadas por los estudiantes encuestados fueron categorizadas de acuerdo a los objetivos específicos de la investigación, donde, el 22.9% (41 de 179 estudiantes) realizaron recomendaciones.

El 2.8% (5 de 179 estudiantes) recomiendan que para la correcta designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, se deben aplicar las

Reglas Generales de Interpretación, establecidas por el Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

El 5% (9 de 179 estudiantes) recomiendan aplicar los criterios establecidos en el Sistema Armonizado de la OMA.

El 15.1% (27 de 179 estudiantes) recomienda que los criterios establecidos en la Resolución RES-DGA-345-2012, deben coincidir con los criterios establecidos en el Sistema Armonizado de la OMA, por tanto, no deben existir diferencias en la designación y codificación de mercancías.

En resumen, de conformidad con el análisis de la información obtenida por parte de los estudiantes encuestados, se determina que, existe un desconocimiento de los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos de la partida 40.11.

Adicionalmente, de los resultados obtenidos, se puede inferir que la mayoría de los estudiantes considera que los criterios establecidos por la RES-DGA-345-2012, deben coincidir con los determinados en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, de manera que se cumpla con el principio de la jerarquía de las normas, y quede claro que los criterios merceológicos del SA, están en un nivel de jerarquía superior a los establecidos por la RES-DGA-345-2012.

4.2 Análisis de los resultados obtenidos a partir de las entrevistas realizadas a los dos importadores de neumáticos y al experto en Merceología

En este apartado se procede a analizar la información obtenida por parte de los importadores, relacionadas con los objetivos de la presente investigación.

Perfil de Importadores: Comprende dos empresas importadoras de neumáticos nuevos de la partida 40.11., Aros y Llantas Mundiales S.A, el

entrevistado es el Lic. Luis Diego Piedra Garro, Gerente General y la empresa Tire Kingdom, el entrevistado es el Sr. Alejandro Martín Rosete, Gerente General.

Ambas empresas están ubicadas en la gran área metropolitana, forman parte de asociaciones de importadores de neumáticos, cuentan con más de 20 años de experiencia y presencia en el mercado, los entrevistados tienen el grado de Bachillerato en Comercio y Aduanas, estas empresas estuvieron presentes durante el periodo de entrada en vigencia de la RES-DGA-345-2012, por ello, se tratan de fuentes primarias que han aportado información válida y confiable para el desarrollo de la investigación.

Perfil de Experto en Merceología: Dr. Reinaldo Monge Valverde, químico, farmacéutico, merceólogo, estudios en *Services des Laboratoires du Ministère de l'Economie et des Finances*, París. "Química Merceológica y Técnicas de Investigación aplicadas a la identificación de mercancías", fundador del Laboratorio Aduanero de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica, y asesor del Ministerio de Economía y Comercio y la Dirección General de Aduanas.

A continuación, se analiza la información brindada por las dos gerentes de las empresas señaladas supra, en relación con los objetivos planteados en la investigación.

Diferencias en la Designación y Codificación de neumáticos de la partida 40.11 según el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la OMA y la directriz RES-DGA-345-2012, del 18 de octubre del 2012:

Con respecto a la consulta, ¿conocen la RES-DGA-345-2012 del 18 de octubre de 2012? Ambos importadores señalan que la conocen, por que estuvieron en el proceso de entrada en vigencia y se vieron afectados directamente por dicha resolución.

Específicamente Don Alejandro Martín señala que la RES-DGA-345-2012 consiste en:

Las llantas se clasifican en LT y hay otras que no dicen nada, recuerdo que el límite de la subpartida 4011.20 era que a partir de un índice de carga mayor o igual a 97, debería ir en la 4011.20, sin embargo, la interpretación de la administración es que en casos en los que no indique LT, se excluye de la subpartida 4011.20, por lo que nosotros como importadores cuando la llanta dice LT va en la 4011.20 y toda llanta que no diga LT independientemente del índice de carga, va en la partida 4011.10. (A. Martín, comunicación personal, 20 de junio, 2019)

De la opinión señalada anteriormente, se puede inferir que la designación y codificación de los neumáticos de la partida 40.11., se fundamenta a partir de letras y códigos alfanuméricos que se visualizan en la pared lateral del neumático, los cuales corresponden a las características constructivas o de diseño del neumático.

Estos códigos alfanuméricos no están contemplados en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) utilizado como Nomenclatura internacional, al respecto, el merceólogo Dr. Reinaldo Monge Valverde señala que la Nomenclatura del SA es la expresión de la Merceología reconocida internacionalmente. Significa entonces que los criterios que señalan los importadores sobre la RES-DGA-345-2012 son diferentes a los establecidos en la Nomenclatura Internacional del SA, dado que, según la Nomenclatura el gradiente merceológico de la subpartida 4011.10 y 4011.20 comprende:

“4011.10 Neumáticos nuevos de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar (“break o “station wagon”) y los de carreras).”

4011.20 De los tipos utilizados en autobuses o camiones.”

Con respecto a la necesidad de crear o no una Resolución para emitir criterios técnicos de clasificación de los Neumáticos de la partida 40.11, los importadores señalan que:

Don Diego Piedra: “Yo considero que no era necesario, la circular es la explicación de las características técnicas de una llanta y con base en eso, la Autoridad Aduanera había propuesto las clasificaciones por el rango de pesos. El sistema armonizado, por otro lado, lo que indicaba era la clasificación por el tipo de vehículo. Por ejemplo, en mi caso particular yo tengo un Hilux, pero no lo utilizo para carga, yo lo uso para mi transporte y el de mi familia, el vehículo utiliza una llanta número 15, tiene un rango de carga determinado, pero mi uso es familiar. Recuerdo un caso, donde limitaban la llanta por la capacidad de peso y se olvidaban del uso que se le daba a la llanta”. (D. Piedra, comunicación personal, 10 de junio, 2019)

Don Alejandro Martín: “La circular era necesaria, aunque en realidad lo que se requería era un reglamento, pero esta circular es lo que más se le asemeja y cuando se realizó la implementación hubo una gran pugna ante la administración, las circulares vinieron a llenar un hueco enorme, tratando de dejar lo más claro posible las reglas de juego, pero siempre quedan áreas grises, desearíamos que no existan esas áreas grises, de modo que se tuviera claridad. Ya que la administración tratará de realizar cobros retroactivos en función de aspectos que no están claros y que no tuvieron una adecuada interpretación y eso a nosotros como

importadores es lo que nos gustaría tratar de evitar”. (A. Martín, comunicación personal, 20 de junio, 2019)

Al respecto el merceólogo Dr. Reinaldo Monge Valverde, señala:
“La RES-DGA-345-2012, emitida por la Autoridad Aduanera, no toma en cuenta los aspectos merceológicos, científicos y la Nomenclatura del SA, se basa únicamente en la aplicación de conceptos comerciales que no han sido aceptados ni incorporados en la Nomenclatura reconocida internacional como la norma para designar y codificar las mercancías”. (R. Monge, comunicación personal, 11 de junio, 2019)

Sobre la base de las consideraciones anteriores, se puede deducir que la RES-DGA-345-2012, no era necesaria, ya que la Nomenclatura del SA establece los criterios para la designación y codificación de mercancías, siendo esta la norma reconocida internacionalmente para designar y codificar las mercancías.

Adicionalmente, se evidencia las diferencias en los criterios que utilizan la RES-DGA-345-2012, en comparación con lo que establece la Nomenclatura del SA, tal y como lo señala el merceólogo, ésta no contempla aspectos merceológicos, científicos, sino que por el contrario se basa únicamente en conceptos comerciales que no han sido validados por la Nomenclatura del SA.

En relación con la participación de los importadores en la investigación y desarrollo de la RES-DGA-345-2012, ambos señalan que no fueron tomados en cuenta para la creación y validación de dicha circular.

Ante la situación planteada, queda claro que la Autoridad Aduanera, no realiza una investigación exhaustiva que involucrará a los principales actores, en este caso, los importadores de neumáticos, por ello, no contaron con la oportunidad de realizar aportes de manera que, se hubiera obtenido una directriz integral que se tomara en cuenta los factores que influyen en la designación y

codificación y que los mismos estuvieran en concordancia con la Nomenclatura del SA.

Con referencia a la consulta realizada a los entrevistados sobre: Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos corresponden únicamente a características constructivas del fabricante a partir de criterios mundiales estandarizados.

Ambos entrevistados manifiestan que existe una norma internacional para la certificación de calidad y la trazabilidad del producto, y señalan específicamente si cumplen con las regulaciones de calidad y técnicas para poder ingresar el producto a diferentes mercados, por ejemplo, el europeo, estadounidense, brasileño, entre otros, en resumen, son características técnicas del producto y lo que ofrece. Por ello, la gran mayoría de neumáticos indican la capacidad de peso, índice de velocidad, si es para barro, algunas dicen “*mud*” and “*snow*” otras dicen “*highway*”, otras “*all terrain*”, sin embargo, estas características técnicas no están contempladas en la Nomenclatura del SA, por tanto, la RES-DGA-345-2012, vino a incorporar nuevos conceptos comerciales que complican la designación y codificación de mercancías.

De los anteriores planteamientos, se evidencia que, los criterios utilizados en la RES-DGA-345-2012, generan inseguridad jurídica al importador, ya que, están tomando criterios de características técnicas del producto que no han sido revisados, aprobados y validados por la Nomenclatura del SA, que es la norma internacionalmente reconocida para la designación y codificación mercancías.

Con referencia a la consulta realizada a los entrevistados, sobre si existen diferencias en las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos, entre distintas marcas o su país de origen, el importador 2 señala:

“Por lo general no existe diferencias en las inscripciones entre neumático del mismo tipo, sin importar si son de diferentes fabricantes, a excepción de la fecha de fabricación”.

Cabe agregar que, aunque ambos importadores señalan que no han encontrado mayores o grandes diferencias en las inscripciones de los neumáticos,

se ha identificado en algunos neumáticos de vehículos para uso familiar, que por ejemplo la letra P, no viene inscrita en el neumático, a pesar de que la RES-DGA-345-2012 lo vincula como un criterio para la codificación de neumáticos utilizados para vehículos de pasajeros.

Con esto se evidencia que las inscripciones de los neumáticos en las paredes laterales no pueden tomarse como criterio para designar y codificar el producto, dado que, difiere de lo establecido en la Nomenclatura del SA.

En lo que respecta a, la consulta sobre cómo se designa y codifica un neumático que no cuente con alguna de las inscripciones grabadas en las paredes laterales.

Don Alejandro Martín señala que:

“Si la llanta no cuenta con las inscripciones grabadas en las paredes, se clasifican en la subpartida 4011.10, indiferentemente si exceden el índice de carga de 96 y esto pasa en un porcentaje altísimo” (A. Martín, comunicación personal, 20 de junio, 2019)

Al respecto, el merceólogo Dr. Reinaldo Monge Valverde, señala:

“Para efectos de la correcta codificación de las mercancías, lo único que se acepta a nivel internacional es el uso o tipo de vehículo a que se destine el neumático, según se especifique en el gradiente merceológico de la partida 40.11”.
(R. Monge, comunicación personal, 11 de junio, 2019)

Ante los planteamientos realizados por los entrevistados, se puede inferir que la Nomenclatura del SA, contempla únicamente el criterio del uso, si es nuevo o usado y tipo de vehículo al que se destina el neumático, sin embargo, la RES-DGA-345-2012, contempla otros criterios a tomar en cuenta que no están aprobados por la Nomenclatura del SA, entre estos criterios se encuentran el significado de la letra P (Pasajero) para la subpartida 4011.10 y la letra LT (Carga Liviana), los cuales son diferentes a los establecidos por el SA.

Esta situación implica, para los importadores, tener que tomar medidas preventivas para evitar procesos posteriores de reclasificación, en los casos donde los neumáticos no presentan las inscripciones completas, tal es el caso, mencionado anteriormente por Alejandro Martín, donde decide codificar en la subpartida 4011.10, cualquier neumático que no especifique la letra P en el costado.

Con referencia a la consulta realizada a los entrevistados sobre si las letras grabadas en los laterales del neumático son suficientes para la correcta designación y codificación del neumático.

Don Diego Piedra, señala:

“La circular está contradiciendo el Sistema Armonizado, porque están guiándose por un criterio de peso y no por lo que dice el sistema armonizado por tipo de vehículo. Porque el Sistema armonizado lo que dice es vehículos de pasajeros, turismo y carros de carreras únicamente, aquí no habla nada de capacidades de pesos; pero la administración si toma en cuenta dichas capacidades”. (D. Piedra, comunicación personal, 10 de junio, 2019)

Al respecto el merceólogo Dr. Reinaldo Monge Valverde, señala:

“Las Reglas Generales de Interpretación de la Nomenclatura del SA, no indican estos preceptos, por ejemplo: P (Pasajero), LT (Carga Liviana) T (camión), mismos que, lo establece la RES-DGA-345-2012 como carácter vinculante para designar y codificar los neumáticos de la partida 40.11.

Cualquier criterio ajeno a la Nomenclatura o al gradiente merceológico respectivo no se utiliza en el Sistema Aduanero Internacional, ya que no son criterios técnicos o científicos”. (R. Monge, comunicación personal, 11 de junio, 2019)

Sobre la base de las consideraciones anteriores, se determina que las inscripciones grabadas en los laterales de los neumáticos no son criterios reconocidos por la Nomenclatura del SA, no son vinculantes ni suficientes para la designación y codificación de mercancías, ya que los fabricantes las utilizan por un tema de características de los neumáticos, cumplir con reglamentos técnicos que algunos países solicitan para ingresar los neumáticos y para brindar datos técnicos del neumático, por ejemplo, la fecha de fabricación, índice de carga, si se puede utilizar en terrenos con nieve, índice de velocidad, entre otros.

Queda claro que, el objetivo de estas inscripciones se relaciona más por un concepto comercial y no merceológico, adicionalmente, como se ha venido mencionando, no han sido reconocidos por la Nomenclatura del SA, y se aplican por la Autoridad Aduanera en Costa Rica como base legal, científica y técnica para designar y codificar neumáticos.

Con respecto a la consulta realizada a los entrevistados donde se parte del hecho que, existe un lenguaje universal conocido como el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y que es reconocido internacionalmente como Nomenclatura del SA, considera necesario que exista la directriz de aplicación nacional RES-DGA-345-2012.

Don Diego Piedra señala:

“No, lo que uno necesita como importador es tener claridad y seguridad jurídica; nos confunde mucho a nosotros como importadores. Se hace un estudio de mercado, ve los precios, el producto lo compara todo, pero luego uno se topa con estas circulares que contrarían lo internacional y es un problema.

Yo liquidé mi póliza de acuerdo con el asesoramiento que me dio el auxiliar de función pública (la agencia de aduanas). La agencia de aduanas indica que aplicó la circular que contraria la enmienda del Sistema Armonizado. Entonces ¿a quién le hago caso? Cuando liquida su póliza, independientemente si la circular está mal, al importador lo

sancionan porque dicen: usted aplico la circular y es contrario al Sistema Armonizado, entonces uno dice, ¿Por qué sacaron esa circular?” (D. Piedra, comunicación personal, 10 de junio, 2019)

Al respecto, el merceólogo Dr. Reinaldo Monge Valverde, señala:

“La RES-DGA-345-2012, incorpora criterios tomados de fabricantes o particulares, por ello, no puede imponerse como un criterio merceológico para la designación y codificación de mercancías, ya que, cualquier criterio ajeno a la Nomenclatura del SA, no tiene validez ni es aceptado internacionalmente para codificar las mercancías”. (R. Monge, comunicación personal, 11 de junio, 2019)

En relación con este último, se puede inferir que, no es necesaria la existencia de la Resolución RES-DGA-345-2012, dado que los criterios y lineamientos que propone se fundamentan en conceptos comerciales relacionados con características constructivas y de diseño de los neumáticos, tales como: índice de carga, fecha de fabricación del neumático, ancho de la llanta, rango de velocidad, entre otros, que se puede utilizar como características técnicas que definen el neumático y determinan si cumple con estándares de calidad que los países exigen para su importación. Estas inscripciones del neumático, no han sido reconocidas por la Nomenclatura del SA, para adoptarse como criterios universales para la designación y codificación de mercancías.

Concluida así, la etapa de análisis de resultados obtenidos en el trabajo de campo, se presenta a continuación las conclusiones y recomendaciones.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones y Recomendaciones

En relación con el objetivo específico 1:

“Explicar los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11, según lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.”, se presentan las siguientes conclusiones:

a) Para la subpartida 4011.10 neumáticos, de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras). El Sistema Armonizado establece que los criterios merceológicos utilizados corresponden a: criterio de composición, donde se determina la materia constitutiva del neumático (caucho), el siguiente criterio consiste en identificar si el neumático es nuevo o usado y por último el criterio de uso, donde se determina el tipo de vehículo al que está destinado o diseñado el neumático. Por su parte la RES-DGA-345-2012 utiliza los siguientes criterios para la subpartida 4011.10: en primera instancia el criterio de sistema métrico o numérico, utilizando las inscripciones grabadas en las paredes laterales del neumático para la clasificación del neumático (Ej.P215/65 R15 89H), donde la letra P significa pasajero y como segundo criterio el índice de carga o número de carga que va desde 70 (335kg) hasta 96 (710kg), el último criterio indica que en caso de no presentar el código o número de identificación grabado en la pared lateral del neumático, se solicitará al interesado la información necesaria que permita la clasificación del neumático.

b) Para la subpartida 4011.20, neumáticos del tipo utilizados en autobuses y camiones. El Sistema Armonizado establece que los criterios merceológicos utilizados corresponden a: criterio de composición, donde se

determina la materia constitutiva del neumático (caucho), el siguiente criterio consiste en identificar si el neumático es nuevo o usado y por último el criterio de uso, donde se determina el tipo de vehículo al que está destinado o diseñado el neumático. Por su parte la RES-DGA-345-2012 utiliza los siguientes criterios para la subpartida 4011.20: en primera instancia el criterio de sistema métrico o numérico, utilizando las inscripciones grabadas en las paredes laterales del neumático para la clasificación del neumático (Ej. LT/235 85R 114H), donde la letra LT (Light Truck) TB (Truck Bus) T (Truck) significa carga liviana, camión autobús y camión respectivamente y como segundo criterio el índice de carga o número de carga que va desde 97 (730kg) hasta 160 (1120kg), el último criterio indica que en caso de no presentar el código o número de identificación grabado en la pared lateral del neumático, se solicitará al interesado la información necesaria que permita la clasificación del neumático.

c) Para las subpartidas 4011.30 neumáticos, de los tipos utilizados en aeronaves, 4011.40 de los tipos utilizados en motocicletas y 4011.50 de los tipos utilizados en bicicletas, el Sistema Armonizado establece que los criterios merceológicos utilizados corresponden a: criterio de composición, donde se determina la materia constitutiva del neumático (caucho), el siguiente criterio consiste en identificar si el neumático es nuevo o usado y por último el criterio de uso, donde se determina el tipo de vehículo al que está destinado o diseñado el neumático. Por su parte la RES-DGA-345-2012, no hace referencia a ninguna de estas subpartidas.

d) Para la Subpartida 4011.6 que incluye los siguientes neumáticos: los demás con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares (incluye maquinaria agrícola, para la construcción o en mantenimiento industrial). El Sistema Armonizado suprimió esta subpartida por medio de la actualización a la VI enmienda. Por su parte la RES-DGA-345-2012, continúa utilizando el mismo criterio: Los demás con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares (incluye maquinaria agrícola, para la construcción o en mantenimiento industrial).

e) Las subpartidas 4011.70 de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales y la subpartida 4011.80 de los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción, minería o mantenimiento industrial fueron incorporadas a la nomenclatura del Sistema Armonizado por medio de la VI enmienda. El Sistema Armonizado establece que los criterios merceológicos utilizados para estas subpartidas corresponden a: criterio de composición, donde se determina la materia constitutiva del neumático (caucho), el siguiente criterio consiste en identificar si el neumático es nuevo o usado y por último el criterio de uso, donde se determina el tipo de vehículo al que está destinado o diseñado el neumático. Por su parte la RES-DGA-345-2012, no ha sido actualizada con los cambios de la VI enmienda, la cual se encuentra vigente en Costa Rica desde el 01 enero del 2017, por lo que continúa utilizando el criterio contemplado en la V enmienda: Los demás con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares (incluye maquinaria agrícola, para la construcción o en mantenimiento industrial).

f) Para las subpartidas 4011.90 de los demás, el Sistema Armonizado establece que los criterios merceológicos utilizados corresponden a: criterio de composición, donde se determina la materia constitutiva del neumático (caucho), el siguiente criterio consiste en identificar si el neumático es nuevo o usado y por último el criterio de uso, donde se determina el tipo de vehículo al que está destinado o diseñado el neumático. Por su parte la RES-DGA-345-2012, utiliza los siguientes criterios para la subpartida 4011.90: Criterio por el tipo de vehículo (maquinaria agrícola, para la construcción o en mantenimiento industrial y los neumáticos que no sean con altos relieves sino rellenas, lisas, de flotación u otras figuras.

g) De conformidad con el comparativo realizado, sobre los criterios merceológicos para la designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11 se concluye que:

- Los criterios determinados por el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, designa y codifica los neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11 en primera instancia aplicando el criterio de composición (materia constitutiva) que corresponde a una manufactura de caucho. (Capítulo 40)
- Posteriormente se analiza el estado del neumático si es nuevo o usado. En nuestro caso corresponde a neumático nuevo. (Partida 40.11)
- Finalmente, se determina el tipo de vehículo al que esta destinado usarse el neumático (subpartida según tipo de vehículo).

Todo lo anterior en aplicación de la Regla General de Interpretación 1 y 6 que, establece la correcta designación y codificación de la mercancía objeto de estudio.

Con respecto a, la Directriz RES-DGA-345-2012 de la Dirección General de Aduanas, el criterio para designar y codificar los neumáticos se fundamenta en el código o número de identificación del neumático (sistema métrico o numérico), que se encuentra en el costado lateral del neumático (flanco), estableciendo criterios por las letras P (pasajero), LT (carga Liviana), T (camión), así como, otro concepto de índice de carga, en rangos que van de 70 (335kg) hasta 96 (710kg) para vehículos del tipo familiar (subpartida 4011.10) y 97 (730kg) hasta 160 (1120kg) para vehículos del tipo autobús y camión (subpartida 4011.20)

Queda claro que los criterios aplicados por la RES-DGA-345-2012, no han sido contemplados, reconocidos ni aceptados en la Nomenclatura del SA, por esta razón, no pueden ser considerados como vinculantes ni de aplicación obligatoria para la designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11.

Recomendaciones

a) Costa Rica es miembro del Convenio del SA, por ello, debe acatar la normativa reconocida internacionalmente para utilizar el correcto lenguaje universal, técnico, aduanero y de comercio, con el fin de determinar la correcta designación y codificación de las mercancías. Por tanto, para efectos de establecer la correcta designación y codificación de los neumáticos para vehículos de la partida 40.11, debe utilizar la Nomenclatura del SA.

b) Se recomienda actualizar la RES-DGA-345-2012 ya que, a la fecha, está aplicando criterios que fueron suprimidos en la V enmienda del SA, por ello, no está actualizada a los cambios de la VI Enmienda, vigente en Costa Rica desde el 01 de enero de 2017.

c) La Resolución RES-DGA-345-2012 es de aplicación obligatoria en Costa Rica y vinculante para la designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11, sin embargo, no toma aspectos merceológicos ni es reconocida internacionalmente como Nomenclatura del SA, por ello, se recomienda no aplicarla para la designación y codificación de neumáticos.

d) Utilizar la normativa, base legal e instrumentos existentes sobre Merceología, de manera que se determine la correcta designación y codificación de las mercancías en la Nomenclatura, toda vez que el tema de Merceología es

importante y de aplicación obligatoria para todos los participantes del comercio y miembros de la OMC.

En cuanto al objetivo específico 2

“Señalar las diferencias en la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir de los criterios merceológicos establecidos por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.”, se presentan las siguientes **conclusiones**:

a) La Nomenclatura del SA es la expresión de la Merceología reconocida internacionalmente como un lenguaje universal para la designación y codificación de mercancías, y es adoptada en Costa Rica por Ley General de la República número 7346 del 7 de junio de 1993.

b) Las Reglas Generales de Interpretación de la Nomenclatura no contemplan criterios comerciales o técnicos, por ejemplo, la letra P (pasajero), LT (carga liviana) y T (camión) que son establecidos por la RES-DGA-345-2012 como carácter vinculante para designar y codificar neumáticos de la partida 40.11.

Por esta razón, estos criterios que contempla dicha resolución no son reconocidos ni aplicados en la Nomenclatura del SA, y se trata únicamente de conceptos técnicos del fabricante para determinar las características del neumático, de manera que, el consumidor tenga información relacionada por ejemplo, al peso que puede soportar el neumático, la velocidad máxima, entre otras características, por lo tanto, no pueden ser determinados como criterios para designar y codificar los neumáticos y mucho menos que tengan carácter vinculante y de aplicación obligatoria para el Sistema Aduanero Nacional.

c) Para efectos de la correcta designación y codificación de neumáticos de la partida 40.11, la Nomenclatura del SA contempla únicamente el uso a que se destine el neumático (tipo vehículo), según se especifica en el gradiente merceológico de dicha partida.

d) La Resolución RES-DGA-345-2012, establece criterios y conceptos comerciales tales como las inscripciones grabadas en la pared lateral del neumático, conocida como sistema métrico o numérico, determinado por la Autoridad Aduanera en Costa Rica, a partir de criterios de fabricantes que no tiene base Merceológica suficiente para determinar una correcta designación y codificación, por ello, vulnera la Nomenclatura del SA.

e) Los criterios que utiliza la Resolución RES-DGA-345-2012, para la designación y codificación de los neumáticos de la partida 40.11, establece que cuando un neumático no indica el significado de diseño, por ejemplo, P (pasajero) LT (carga liviana), el criterio para clasificar corresponde al índice de carga, partiendo del hecho que un índice de carga comprendido entre 70 (335 kg) y 96 (710 kg), el neumático debe clasificarse en la subpartida 4011.10, y si el índice de carga es 97 (730 kg) y 160 (1120 kg) le corresponde la subpartida 4011.20.

De lo anterior se concluye que los criterios que contempla la Resolución RES-DGA-345-2012, no están reconocidos ni contemplados en la Nomenclatura del SA, por tanto, se vulnera el gradiente merceológico de la partida 40.11, al modificar el criterio utilizado para la codificación y designación de neumáticos nuevos de caucho, por ello, la Autoridad Aduanera en Costa Rica no tiene la competencia para modificar criterios que ya están claros y definidos en la Nomenclatura del SA, y que es definida como el lenguaje universal para la designar y codificar las mercancías.

f) Del análisis de las perspectivas y comentarios obtenidos por parte de los 179 estudiantes encuestados, se determina que la mayoría considera que para la correcta designación y codificación de mercancías, debe aplicarse la normativa internacional que establece la Reglas Generales de Interpretación para designar y codificar los productos, por tanto, si existe una Resolución a nivel nacional que pretende emitir lineamientos para la designación de neumáticos, la misma, no debe establecer criterios diferentes o no reconocidos por la normativa internacional.

g) La Resolución RES-DGA-345-2012, en principio pretendía funcionar como una guía de criterios de clasificación con carácter aclaratorio para la clasificación de los neumáticos, sin embargo, estos criterios se determinaron como vinculantes y de aplicación obligatoria para el Sistema Aduanero Nacional, para la importación de neumáticos nuevos de caucho, generando inseguridad jurídica al Administrado al modificar los criterios merceológicos a nivel de establecidos en la Nomenclatura del SA, tomando como base para clasificar, el código o número de identificación o también llamado sistema métrico o numérico que se visualiza al costado de los neumáticos, esta situación significa un problema para los importadores de neumáticos al tener que enfrentar largos procesos de reclasificación de mercancías ante la aplicación de dicha resolución.

h) Según lo expresado por el Merceólogo Dr. Reinaldo Monge Valverde, queda claro que los conceptos comerciales que determina la Resolución RES-DGA-345-2012 para designar y codificar neumáticos, no son reconocidos por la Nomenclatura del SA, por tanto, no tienen validez ni pueden modificar el criterio establecido en el en el SA, para la designación y codificación de los neumáticos, por ello, se considera la resolución totalmente nula.

Recomendaciones

a) Para efectos de determinar la correcta designación y codificación de los neumáticos de la partida 40.11, se recomienda utilizar el lenguaje universal,

conocido como Nomenclatura del SA, así como determinar el uso a que se destina el neumático, es decir, el tipo de vehículo al cual se destina, aplicando la técnica Merceológica y los gradientes merceológicos que establece la Nomenclatura internacional, ratificada por Costa Rica, mediante el convenio internacional del SA, que su objetivo es facilitar el intercambio comercial, armonizando la descripción y codificación de las mercancías en el comercio internacional.

b) La Resolución RES-DGA-345-2012 debe ser revisada por parte de la Autoridad Aduanera, ya que, en primera instancia, está desactualizada porque aplica la versión de la quinta enmienda y desde el 1 de enero del 2017 entra en vigencia la sexta enmienda, modificando algunas subpartidas de la partida 40.11, adicionalmente, se ha demostrado por medio del trabajo de investigación, que dicha normativa no se ajusta a los criterios establecidos en la Nomenclatura del SA, por tanto, al ser Costa Rica un país parte y adoptar el convenio del Sistema Armonizado, dentro de las obligaciones que adquiere es no modificar los criterios merceológicos de las partidas o subpartidas, aplicar las Reglas Generales de Interpretación, en el caso en cuestión, la regla 1 que basa su codificación en los textos o epígrafes de partida y notas de Sección y de Capítulo determinados en el SA.

c) Dentro de las potestades que tiene la Autoridad Aduanera en Costa Rica, esta crear, emitir y aplicar directrices, circulares y normativa vinculante para el Sistema Aduanero Costarricense, sin embargo, en temas de codificación de mercancías, no pueden modificar los criterios que ya están establecidos en la Nomenclatura del SA, y que son de aplicación universal (6 dígitos), por tanto, si a partir de un estudio merceológico, científico y exhaustivo se determina la necesidad de incorporar otros criterios merceológicos adicionales a los que ya establece el SA, esto debe determinarlo y validarlo, la Autoridad competente, es decir, la Organización Mundial de Aduanas por medio del Convenio del SA y del comité de evaluación del SA, que se reúne para realizar las enmiendas, deben determinar si es necesario incorporar criterios como los que establece la

Resolución RES-DGA-345-2012, al señalar que los neumáticos deben clasificarse de acuerdo con las indicaciones o códigos que indica el neumático en su pared lateral, de manera que, este criterio se pueda validar y de ser el caso uniformar, y se aplique como lenguaje universal. Mientras eso no suceda, lo indicado en dicha circular no es válido, ni puede ser utilizado como criterio merceológico vinculante y de aplicación obligatoria en Costa Rica para designar o codificar neumáticos nuevos de caucho.

En relación al objetivo específico 3

“Identificar el criterio merceológico para la correcta designación y codificación de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir del estudio comparativo entre lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.”, se presentan las siguientes **conclusiones**:

a) El orden jurídico utilizado en Costa Rica está basado en la pirámide de Hans Kelsen, donde por medio de este orden jurídico, se busca la validez del sistema de normas, siendo la norma de nivel superior la que determina la norma de nivel inferior, convirtiéndose recíprocamente supra y subordinadas, para el caso en análisis, la Nomenclatura del SA, está en un nivel de jerarquía mayor a la Resolución RES-DGA-345-2012, por tanto, para efectos de la designación y codificación de los neumáticos, en aplicación de la jerarquía de las normas, se debe aplicar la Nomenclatura del SA, asimismo, al comprobarse que la RES-DGA-345-2012, establece criterios vinculantes y de aplicación obligatoria que no son fundamentados en la Nomenclatura del SA, se concluye que dicha normativa no tiene validez, ni debe ser reconocida como norma para la designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11.

b) Respecto a la jurisprudencia referente a los casos de reclasificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11, en aplicación por parte de la Autoridad Aduanera de los criterios establecidos en la RES-DGA-345-2012 (vinculante), las sentencias del Tribunal Aduanero Nacional (TAN) número 327-2014, 044-2014 y 048-2015 señalan específicamente, nulidades relacionadas con indefensión en las actuaciones de la Aduana, al existir ambigüedades y falta de explicación sobre el significado de cada una de las referencias señaladas en el momento de la revisión por parte del funcionario aduanero, limitándose a anotar cada uno de los códigos o referencias de las llantas sin hacer el análisis correspondiente a la luz de las directrices y disposiciones emitidas, por ello el TAN echa de menos aspectos técnicos y legales a efectos de desvirtuar o confirmar el criterio de uso declarado por el interesado.

Lo anterior implica para el Administrado, indefensión en las actuaciones de la Aduana, inconsistencias que evidencian la ausencia en este caso concreto de una motivación adecuada suficiente y congruente, que justifique la decisión de la Administración de modificar la clasificación arancelaria, por ello, en el por tanto de las sentencias el TAN resuelve declarar la nulidad de todo lo actuado.

c) Cada mercancía tiene una única designación y codificación según la Nomenclatura del SA, por tanto, no puede existir normativa establecida por un país determinado, que pretenda modificar el criterio para la designación y codificación de un producto, basado en su mayoría en información técnica proporcionada por fabricantes y páginas en internet, que no cuentan con carácter merceológico y que no están validadas ni reconocidas internacionalmente por la Nomenclatura del SA.

d) Existe inseguridad jurídica para los importadores de neumáticos, ya que, actualmente, la Resolución RES-DGA-345-2012, está vigente, es de aplicación obligatoria y es normativa de carácter vinculante para determinar la

designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11., a pesar de que está desactualizada y los criterios que fundamenta no están reconocidos internacionalmente como vinculantes para la designación y codificación de los neumáticos.

En consecuencia, algunos importadores, para evitar problemas con la Autoridad Aduanera, y no tener que pasar procesos desgastantes que impliquen tiempo y dinero, deciden aplicar los criterios que establece la Resolución RES-DGA-345-2012, independientemente, si el neumático cumple con los criterios merceológicos que establece la Nomenclatura del SA.

e) El desarrollo de la investigación ha dado respuesta a la siguiente hipótesis nula: el criterio merceológico vigente, mediante la resolución “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012, no cumple con la normativa y Criterios Merceológicos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas y su Sistema de Designación y Codificación de Mercancías, para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 en Costa Rica.

La investigación ha dado respuesta a la hipótesis nula, ya que la resolución RES-DGA-345-2012 no toma en cuenta los criterios merceológicos establecidos en la Nomenclatura del Sistema Armonizado, para designar y codificar neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11, ya que el Sistema Armonizado establece que para una correcta clasificación de los neumáticos se deben tomar en cuenta los siguientes criterios: criterio de composición, donde se determine la materia constitutiva del neumático, el siguiente criterio consiste en identificar si el neumático es nuevo o usado y por último el criterio de uso donde se determina el tipo de vehículo para el que está destinado o dirigido el neumático. La resolución RES-DGA-345-2012, establece en primera instancia el criterio de sistema métrico o numérico, utilizando las inscripciones grabadas en las paredes laterales del neumático para la clasificación del neumático y como segundo criterio el índice de carga de los neumáticos a partir de una serie de rangos y por último indica que se debe solicitar información adicional al interesado cuando no sea posible

clasificarse por medio de los criterios anteriores. Es así como por medio del estudio, análisis e identificación de los criterios merceológicos para la clasificación de neumáticos de la partida 40.11 contemplados en la nomenclatura del Sistema Armonizado y la RES-DGA-345-2012, la investigación responde a la hipótesis nula, ya que la RES-DGA-345-2012 no cumple ni toma como base la normativa ni los criterios establecidos por la Nomenclatura del SA, para emitir criterios vinculantes y de aplicación obligatoria para la correcta designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11.

Recomendaciones

a) La Autoridad Aduanera debe revisar a detalle, los criterios que establece la Resolución RES-DGA-345-2012, de manera que se actualicen, se validen o se eliminen los criterios de la resolución y su carácter vinculante, tomando en cuenta que existe una Nomenclatura reconocida a nivel internacional que, a la fecha, no ha validado ni modificado los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos de la partida 40.11, por ello, en Costa Rica, debe seguir aplicándose lo que señala el SA.

b) El análisis de distintos factores, como la información proporcionada por el fabricante, el entorno de la venta relacionado con la publicidad y exhibición del neumático y el patrón de la banda de rodadura, facilita la identificación del uso para el que fue creado el neumático. En este análisis ningún de factores tiene más validez que otro, pero en conjunto pueden ayudar a identificar el uso y de esa manera aplicar el criterio merceológico para la correcta designar y codificar los neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11 según el SA.

c) La Autoridad Aduanera de Costa Rica debe solicitar por medio del Director General de Aduanas un criterio formal a la Organización Mundial de Aduanas, de manera que, para futuras enmiendas del SA, se revise si es necesario incorporar en la Nomenclatura del SA, características constructivas del neumático que ayuden a determinar de una manera integral, más precisa y simple la designación y codificación. En caso de ser necesario, se modifique los textos o epígrafes de partida o se generen notas de Capítulo que validen la codificación y los términos que se están utilizando. Lo que se busca es que exista un lenguaje común, simple y actualizado de la mano con los avances científicos y que brinden seguridad jurídica a todos los involucrados.

d) A partir del análisis y trabajo de campo realizado en la presente investigación y en aplicación de la Nomenclatura del SA, es posible identificar el criterio para determinar la correcta designación y codificación de los neumáticos de la partida 40.11, por ello, se recomienda aplicar la Regla General de Interpretación 1, que está determinada por los textos o epígrafes de partida y las notas de Sección, de Capítulo y Regla General de Interpretación 6, donde clasificación en las subpartidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de subpartida, así como, *mutatis mutandis*; y debe aplicarse el criterio merceológico aceptado y reconocido a nivel internacional, por medio de la Nomenclatura del SA, donde, el tipo de vehículo y uso del neumático constituyen el criterio merceológico para llegar a la codificación correcta y está determinado por el gradiente merceológico como se indica a continuación:

“Partida 40.11: NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) NUEVOS DE CAUCHO.

Subpartida 4011.10: De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras).

Subpartida 4011.20: Del tipo de los utilizados en autobuses y camiones:

Subpartida 4011.30: De los tipos utilizados en aeronaves.

Subpartida 4011.40: Del tipo de los utilizados en motocicletas.

Subpartida 4011.70: De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales

Subpartida 4011.80: De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción, minería o mantenimiento industrial.

Subpartida 4011.90: Los demás”.

Bibliografía

- Arce, R. (2014). *Estrategias pedagógicas para la enseñanza de la Merceología en la Carrera de Bachillerato y Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior de la Escuela de Administración Pública de la Universidad de Costa Rica. Tesis para optar por el grado de Doctorado en Ciencias de la Educación*. San José. Universidad Católica de Costa Rica Anselmo Llorente y Lafuente.
- Beckmann, J. (1793-1811). *Vorbereitung zur Warenkunde*. (2ª ed.). Fondazione Luigi Micheletti: Goettingen.
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación*. Bogotá, Colombia: Pearson.
- Costa Rica. (1995). Decreto Ejecutivo N°23918-MEIC-COMEX-H. Modificación al Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), Publicada en alcance N°2 a La Gaceta N° 12 del 17 de enero de 1995.
- Dirección General de Aduanas. (16 de abril de 1996). Clasificación Arancelaria de las Llantas Neumáticas de la partida 40.11. *Circular DNP-014-96*. San José, Costa Rica.
- De Marco, O. (1987). The Technology of productive cycles: new frontiers of Commodity Studies. *Proceedings 6th IGWT Symposium*, Num. 2, 395-398.
- De Marco, O. (1993). 200 anni di Merceologia: passato presente e future. *Rassegna Chimica*, Núm.45, 135-142.
- Euromaster Neumáticos,(2016). Partes de un neumático. consultado el 05 de febrero del 2016, de:
<http://www.euromaster-neumaticos.es/neumaticos/informacion/partes-de-un-neumatico>
- Ferreira, D. (1977). *Introducción al estudio de las Nomenclaturas aduaneras y Estadísticas*. Sao Paulo: OEA
- Fracica, G. N. (1988). *Modelo de Simulación en Muestreo*. Bogotá, Colombia.
- Goodyear. (2015). *Enternder un neumático*. Consultado el 10 abril del 2016, de http://www.goodyear.eu/es_es/all-about-tires/understand-your-tire/how-tires-are-made/

Guía Aduanera de Costa Rica. (2009). Programa Regional de USAID. Obtenido de Guía Aduanera de Costa Rica:

http://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECOSTARICA.pdf

Gutierrez, H. C. (1993). *Los Elementos de la Investigación*. Quito: Abya Yala.

Medina, G. S. (2007). Diccionario Aduanero y de Comercio Exterior. Tegucigalpa, Honduras: Multiservicios España.

Michelin. (2016). Todo sobre el neumático. Consultado el 11 abril del 2016, de <http://www.michelin.es/neumaticos/consejos/todo-sobre-el-neumatico/como-leer-un-neumatico>

Monge Valverde, R. (1985). Introducción a la Merceología. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Nacional, T. A. (11 de setiembre de 2014). *Sentencia número 327-2014*. San José, Costa Rica.

Organización Mundial de Aduanas. 2017. Lista de países Contratantes del Convenio del Sistema Armonizado. http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/overview/hs-contracting-parties/list-of-countries/countries_applying_hs.pdf?db=web

Organización Mundial de Aduanas. 2016. Qué es el Sistema Armonizado (SA). <http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/overview/what-is-the-harmonized-system.aspx>

Organización Mundial del Comercio. 2016. La OMC y la Organización Mundial de Aduanas (OMA). https://www.wto.org/spanish/thewto_s/coher_s/wto_wco_s.htm

Portuguez, R. A. (2017). *Merceología Lenguaje Universal del Comercio y las Aduanas. Estrategías Pedagógicas para su Enseñanza en América Latina*. San José, Costa Rica: Digital Imprenta Nacional.

Ramírez, O. M. (Junio de 2001). *Manual del Sistema Armonizado*. Santo Domingo, República Dominicana: Alfa & Omega.

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2014). Sentencia N° 044-2014 Consultado el 17 de marzo de 2016, de http://196.40.56.20/SCIJ_MHDA/docjur/mhda_docjur.aspx?nBaseDato=2&nDocJur=15530

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2014). de Sentencia N° 148-2015. Consultado el 16 de abril de 2015, de http://196.40.56.20/SCIJ_MHDA/docjur/mhda_docjur.aspx?nBaseDato=2&nDocJur=16065

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2014). Sentencia N° 201-2008. Consultado el 17 de marzo de 2016 de, http://196.40.56.20/SCIJ_MHDA/docjur/mhda_docjur.aspx?nBaseDato=2&nDocJur=13703

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (s.f.). RES- DGA-345-2012. consultado el 20 febrero 2016, de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=74230&nValor3=91596&strTipM=TC

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2016). *Reglamento Técnico para Llantas Neumáticas N° 41485-MEIC.* Consultado el 19 de marzo de 2019 de, http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88157&nValor3=115064&strTipM=TC

Sistema de Información sobre Comercio Exterior, S. d. (2016). *Diccionario de Términos de Comercio.* Obtenido de Sistema de Información sobre Comercio Exterior: http://www.sice.oas.org/dictionary/TNTM_s.asp#60

Sampieri, R. H. (2010). *Metodología de la Investigación.* Mexico, D.F.: McGraw Hill.

Ugarte Romano, L. (2002). *Merceología Teoría y Práctica.* Ciudad de México: Editorial Postrema.

U.S. Customs and Border Protection. (2014). Tires. Consultado el 11 de noviembre del 2018 de, <https://www.cbp.gov/document/publications/informed-compliance-publication-icp-classification-tires>

Valverde, R. M. (2017). *Merceología Estudios de las Mercancías Objeto de Comercio Internacional.* San José: Editorial Digital Imprenta Nacional.

Zamora, A. C. (2005). *Antología Especializada de Merceología.* San José: Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública.

Anexos

Anexo N° 1: Circular DNP-014-96

DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS
DIVISION DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS

San José, 16 de abril de 1996

CLASIFICACION ARANCELARIA DE LAS LLANTAS
NEUMATICAS DE LA PARTIDA 40.11

CIRCULAR D.-N.-P. 014-96

Señores
Gerentes
Jefes de Departamentos Técnicos
Aduanas del país
Presente

Estimados señores:

A raíz de los diversos problemas que presenta la clasificación las "llantas neumáticas" contempladas en la partida 40.11, esta División, en aras de unificar su aplicación y facilitar la labor de las Aduanas, se permite emitir las siguientes directrices a seguir para la clasificación de tales mercancías:

A) INCISO 4011.10.00.00

Se clasifican en este inciso las llantas radiales o convencionales, para aro de diámetro igual o superior a 25 cm pero inferior o igual a 38.10 cm es decir, las llantas neumáticas para aros que van del No. 10 al No. 15.

B) SUBPARTIDA 4011.20

Se clasifican en esta subpartida las llantas radiales o convencionales (de acuerdo a sus aperturas), para aro de diámetro igual o superior a 40.64 cm pero inferior o igual a 61.25 cm, es decir, las llantas neumáticas para aros que van del No. 16 al No. 24.5

C) INCISOS 4011.91.00.10 Y 4011.91.00.90

Como se especifica en el epígrafe de la subpartida, se clasifican en estos incisos las llantas neumáticas que tengan la característica de poseer alto relieve en ángulo o similar (del tipo de las utilizadas en "vehículos todo terreno, maquinaria vial o tractores".)

D) INCISO 4011.99.00.00

Se clasifica en este inciso todo tipo de llanta neumática que no esté contemplada específicamente en los incisos 4011.10.00.00, 4011.20.10.00, 4011.20.90.00, 4011.30.00.00, 4011.40.00.00, 4011.50.00.00, 4011.91.00.10 y 4011.91.00.90, de acuerdo con las especificaciones antes mencionadas.

No omito manifestarles que para efectos del inciso arancelario 4013.10.00.00, se aplica el mismo criterio de los apartados A) y B), para los tubulares neumáticos (cámaras de aire).

Por lo tanto, en la casilla No. 40 de Declaración Aduanera (correspondiente a la descripción de las mercancías), deberá detallarse cuando corresponda, el número de aro correspondiente a la (s) llanta (s) o cámara (s) de aire a desalmacenar.

Sin otro particular, se suscribe,

Licda. Alejandra Céspedes Zamora
JEFE DIVISION NORMAS Y PROCEDIMIENTOS

cc: Lic. Gerardo Bolaños A.
Director Gral. Aduanas
Licda. Loretta Rodríguez M.
Subdirectora de Aduanas.
Licda. Eugenia Arias Solé
Jefe Depto. de Verificación
Asociación de Agentes de Aduana
Archivo.

Anexo N° 2: RES-DGA-345-2012**La Gaceta 37 – 21 Febrero 2013**

Res-DGA-345-2012.—San José, a las once horas del dieciocho de octubre de dos mil doce.

Considerando:

1º—Que el artículo 11 de la Ley General de Aduanas, sus reformas y modificaciones vigentes, dispone que “La Dirección General de Aduanas es el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera. En el uso de esta competencia, le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que esta ley y las demás disposiciones del ramo le conceden al Servicio Nacional de Aduanas; la emisión de políticas y directrices para las actividades de las aduanas y dependencias a su cargo; el ejercicio de las atribuciones aduaneras y la decisión de las impugnaciones interpuestas ante ella por los administrados”.

2º—Que el artículo 6 de la Ley General de Aduanas, punto b) establece entre los fines del régimen jurídico aduanero “Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior”, por ende, la Dirección General de Aduanas, tiene entre sus prioridades la facilitación de los trámites de los servicios aduaneros, a través de la dotación al Sistema Aduanero Nacional de procedimientos ágiles y oportunos maximizando el uso de la tecnología.

3º—Que el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 de 02 de mayo de 1978, establece “La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”.

4º—Que el artículo 6 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto N° 25270-H de 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones vigentes, establece que “Es competencia de la Dirección General, determinar y emitir las políticas y directrices que orienten las decisiones y acciones hacia el efectivo cumplimiento de los fines del régimen jurídico aduanero y la consecución de los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas”.

5º—Que el artículo 7 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, en su numeral b) dispone que entre las funciones de la Dirección General de Aduanas está la de “Organizar y dirigir la función de las diferentes dependencias del

Servicio, comunicando las políticas, directrices y demás disposiciones que se deben seguir y vigilar para su cumplimiento”.

6º—Que el artículo 18 bis del Reglamento a la Ley General de Aduanas, entre las funciones de la Dirección de Gestión Técnica establece, entre otras las siguientes:

“c. Proponer al Director General los lineamientos técnicos concernientes a la clasificación arancelaria, origen y procedencia de las mercancías”.

“f. Brindar apoyo técnico a las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas, entidades públicas o privadas y coordinar las acciones correspondientes en materia de su competencia”.

7º—Que según el artículo 21 del Reglamento a la Ley General de Aduanas “Al Departamento de Técnica Aduanera le compete la definición de los asuntos relacionados con la emisión de los lineamientos en materia de clasificación arancelaria y origen de las mercancías. Le compete la implementación y cumplimiento de convenios internacionales, así como mantener actualizado el arancel, facilitando la transmisión de conocimiento en dichas áreas...”.

8º—Que el artículo 21 bis, literal b., del Reglamento a la Ley General de Aduanas, encarga al Departamento de Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica entre otras funciones, las siguientes:

“a. Preparar directrices para la correcta aplicación e interpretación de las normas vigentes en materia de clasificación arancelaria y origen de las mercancías, incluyendo el correcto cálculo de la obligación tributaria, con el objetivo de establecer criterios uniformes.

b. Emitir criterios técnicos en materia de clasificación arancelaria, origen de las mercancías e información arancelaria, en atención de consultas que efectúen las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas, auxiliares o terceros.

c. Realizar estudios merceológicos a fin de uniformar el criterio sobre clasificación arancelaria y emitir las directrices respectivas”.

9º—Que con la Ley 7346 de 07 de junio de 1993, se adopta el “Sistema Arancelario Centroamericano” (SAC), basado en la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado S. A.), auspiciado por el Consejo de Cooperación Aduanera, el cual constituye la clasificación arancelaria de las mercancías de importación y exportación a nivel centroamericano y nacional.

10.—Que el Departamento Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica ha detectado la existencia de discrepancias en los criterios de

clasificación arancelaria de las mercancías denominadas “Neumáticos (Llantas neumáticas), de caucho”, lo anterior en razón del uso de las mismas, debiendo entonces proceder a la revisión de los criterios emitidos y a dictar pronunciamiento al respecto.

11.—Que del estudio realizado se determinó que los fabricantes de las llantas neumáticas definen o identifican el uso al que están destinadas, ya sea en vehículos automóviles, camionetas, camiones y autobuses, con la información gravada en las paredes laterales del neumático o llanta, que corresponde en la mayoría de los casos a las características técnicas reconocidas internacionalmente. Por medio de esa información anotada en relieve en las paredes laterales externas de la llanta, se identifican las características generales tales como marca, modelo, país de fabricación, el código o número de identificación del neumático o llanta, también llamado sistema métrico, el tamaño, perfil, tipo de neumático o llanta, el índice o código de carga y el índice de velocidad. Siendo que además para el caso de las llantas fabricadas para el mercado norteamericano es exigido que tengan la identificación DOT, que corresponde a la fecha de construcción.

12.—Que la clasificación arancelaria de los neumáticos o llantas, en apego a las normas que rigen la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, clasifican en la partida 40.11 de acuerdo a la estructura que se describe a continuación:

4011 NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS) NUEVOS DE CAUCHO

4011.10- De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras).

4011.20- De los tipos utilizados en autobuses o camiones.

4011.30- De los tipos utilizados en aeronaves

4011.40- De los tipos utilizados en motocicletas

4011.50- De los tipos utilizados en bicicletas

4011.6- Los demás, con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares:

4011.9- Los demás:

13.—Que según las normas internacionales, los neumáticos o llantas, en la mayoría de los casos vienen dotados de una serie de inscripciones grabadas en el propio material constructivo, que definen gran parte de sus características. Además de la marca del fabricante, el modelo y el país de fabricación, en general

vienen provistos de varias inscripciones en su pared lateral como se ilustra a continuación:



FUENTE: página web:
http://www.neumaticosmedica.com.ar/imagenes/catalogo_productos

Dentro de las citadas características, se encuentra el código o número de identificación del neumático o llanta, también llamado sistema métrico o numérico, que en la imagen insertada, de acuerdo con el diagrama impreso, sería P215 / 65 R15 89H:

Donde:

1. La letra P significa pasajero, es un neumático o llanta de automóvil de turismo. Además, tenemos las letras LT que significa Light Truck y las podemos encontrar en neumáticos o llantas para vehículos de carga ligero; asimismo si observamos la tabla A) se encuentran otras letras de significado de diseño que identifican otros tipos de neumáticos o llantas, establecidos en vehículos para transporte de mercancías y autobuses.

2. 215 es el ancho del neumático expresado en milímetros, se mide con la presión máxima de inflado y sin carga alguna.

3. 65 indica que la altura del neumático es el 65% de la anchura.

4. R significa neumático radial. Si en lugar de la R, la marca fuese una B (no es radial) significa que el neumático está construido con capas circulares, y

si fuese una D (no es radial) significa que el neumático es de construcción diagonal.

5. 15 es el diámetro de la llanta expresado en pulgadas.

6. 89H está compuesto por el número o índice de carga (89) y la letra H es el índice de velocidad, en conjunto indica: una carga máxima de 580 (89) kg y velocidad máxima de 210 km/h (H). Este índice se puede consultar en las tablas B y C).

- El índice de carga es un número que se asocia a la capacidad de carga máxima en Kg, que el neumático o llanta puede soportar a su presión máxima de inflado en frío.

- El índice de velocidad se representa mediante una letra mayúscula e indica la velocidad máxima que un neumático o llanta, inflado a la presión máxima recomendada, puede transportar la carga correspondiente a su índice de carga bajo condiciones de servicio específicas, sin sufrir daño en su estructura.

Además de lo anterior se aclara que algunos neumáticos diseñados para barro y nieve (mud and snow) llevan la marca M+S o M&S (indica que el neumático o llanta cumple con las exigencias requeridas por la National Highway Association para superficies de lodo y nieve); igualmente, los neumáticos o llantas sin cámara de aire normalmente tienen grabado Tubeless (sin cámara) y los que tienen cámara de aire normalmente tiene grabado Tubetype (con cámara).

A efectos de contar con mayores elementos para determinar las características físicas de los neumáticos o llantas, se incluyen las tablas siguientes, en donde se visualizan las variables por medio de las cuales se puede definir el significado de: diseño, índice de carga y velocidad, representados en el código o número de identificación del neumático o llanta, también llamado sistema métrico o numérico:

Significado del diseño del neumático o llanta

Significado diseño	Tipo de vehiculo	Tipo de vehiculo
P	Pasajero	Automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras).
LT	Light Truck	Carga Liviana
LTR	Light Truck Radial	Carga Liviana Radial
LTS	Light Truck Bias	Carga Liviana Comercial
LVR	Light Vehicle Radial	Vehículo Liviano Radial
T	Truck	Camión
TB	Truck Bus	Camión autobús
TBS	Truck Bus Service	Camión autobús de servicio
TBR	Truck and Bus Radial	Camión y autobús radial

FUENTE: página web: http://www.dip-badajoz.es/ciudadanos/prl/documentos/cod_vel_neumaticos.pdf

- Significado de diseño para llantas o neumáticos utilizadas en otras áreas o regiones, para usos especiales y/o en actividades como la agricultura, construcción, obras públicas y similares.

Significado diseño	Uso de diseño	Uso normal de diseño
HT	Highway Terrain	Diseños para rodar dentro y fuera de carretera
HP	Highway performance	Alto desempeño (AT doble tracción)
HL	Highway Luxury	Llanta de lujo
LE	Luxury Edition	Diseño para rodar fuera de carretera
RVT	Recreational Vehicle Tire	Para terreno mixto (MT: mud terrain)

FUENTE: página web: http://www.dip-badajoz.es/ciudadanos/prl/documentos/cod_vel_neumaticos.pdf

- Llantas para aplicaciones especiales (Nomenclatura AG).

Significado diseño	Tipo de llanta		Uso normal
HF- 1,2,3,4	Llantas de flotación	R-1	Agricultura general
LS-2,3 HF-2,3,4	Llantas forestales	R-2	Arroz y caña de azúcar
G-1,2	Llantas de jardín	R-1W	Servicio intermedio entre R-1 y R-2
ATV	Llantas de cuadraciclo	R-3, R-4	Servicio Industrial y Utilitario
		F-1,2,3,4	Llantas frontales
		I-1,2,3,4	Implementos y carretas

FUENTE: página web: http://www.dip-badajoz.es/ciudadanos/prl/documentos/cod_vel_neumaticos.pdf

Tabla de índice o número de carga en kilos

Letra	# capas	Km/h	Letra	# capas	Km/h	Letra	# capas	Km/h
A1		5	E	10	70	S		180
A2		10	F	12	80	T		190
A3		15	G	14	90	U		200
A4		20	J	18	100	H	18	210
A5		25	K		110	V		240
A6		30	L		120	W		270
A7		35	M		130	Y		300
A8		40	N		140	Z		Más de 240
B	4	50	P		150			
C	6	60	Q		160			
D	8	65	R		170			

FUENTE: página web: http://www.dip-badajoz.es/ciudadanos/prl/documentos/cod_vel_neumaticos.pdf

Por tanto:

Con fundamento en las consideraciones de hecho y derecho de cita, potestades y demás atribuciones otorgadas en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, en la Ley General de Aduanas número 7557 de fecha 20 de octubre de 1995, sus reformas y modificaciones vigentes y en el Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto Ejecutivo número 25270-H de fecha 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones vigentes.

EL DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS, RESUELVE:

1º—Que a efectos aclaratorios se emite Criterio Vinculante de Clasificación Arancelaria para la mercancía denominada comercialmente neumáticos o llantas:

Los neumáticos o llantas se clasificarán con base en el código o número de identificación, también llamado sistema métrico o numérico, indicado según la imagen presente en el considerando XIII, de acuerdo con el diagrama grabado en la pared del neumático o llanta y haciendo uso de las definiciones y tablas enunciadas en ese considerando, según se indica a continuación:

a) Los neumáticos o llantas, que, en el código o número de identificación, tengan como significado de diseño la letra P (pasajero), independientemente del índice o número de carga, por sus características son llantas de los tipos utilizados en vehículos automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras) y deben clasificarse arancelariamente en la subpartida:

4011.10—“De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras)”.

En caso de neumáticos o llantas, que en el código o número de identificación no tengan significado de diseño y presenten un índice o número de carga 96 (710 Kg) o menor, por lo general hasta número de carga 70 (335 Kg), por sus características de uso son neumáticos o llantas de los tipos utilizados en vehículos automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras) de los citados en el párrafo anterior, por lo que clasifican arancelariamente en la subpartida citada.

b) Los neumáticos o llantas, que en el código o número de identificación, también llamado sistema métrico o numérico, tengan como significado de diseño, alguna de las siguientes letras o grupos de letras descrito en la primera columna de la siguiente tabla:

Para ver imagen solo en La Gaceta impresa o en formato PDF

Significado de diseño	Tipo de vehiculo	Tipo de vehiculo
LT	Light Truck	Carga Liviana
LTR	Light Truck Radial	Carga Liviana Radial
LTS	Light Truck Blas	Carga Liviana Comercial
LVR	Light Vehicle Radial	Vehículo Liviano Radial
TB	Truck Bus	Camión autobús
TBS	Truck Bus Service	Camión autobús de servicio
TBR	Truck and Bus Radial	Camión y autobús radial
T	Truck	Camión
TB	Truck Bus	Camión autobús
TBS	Truck Bus Service	Camión autobús de servicio
TBR	Truck and Bus Radial	Camión y autobús radial

FUENTE: Datos según traducción

Clasifican arancelariamente como neumáticos o llantas de los tipos utilizados en autobuses o camiones y deben clasificarse en la subpartida:

4011.20-De los tipos utilizados en autobuses o camiones.

En caso de que los neumáticos o llantas no presenten significado de diseño como los descritos en la primera columna de la tabla citada y que presenten gravado en la pared un índice o número de carga comprendido entre 97 (730 Kg) y 160 (1120 kg) (véase índice o número de carga en tabla B), por sus características especiales son llantas de los tipos utilizados en autobuses o camiones. Si además dentro del código de identificación tiene la letra R significa neumático radial o si se indica textualmente que el neumático o llanta es radial (RADIAL), deben clasificarse en el inciso arancelario 4011.20.10 -- Radiales. Si la llanta o neumático en lugar de la letra R, tuviere una B significa que el neumático no es radial y está construido con capas circulares, y si fuese una D el neumático no es radial y sería de construcción diagonal, siendo que en estos casos se deben clasificar en el inciso arancelario 4011.20.90-Otros.

c) Las llantas o neumáticos con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, usadas en máquinas agrícolas, para la construcción o en mantenimiento industrial, clasifican arancelariamente en la subpartida:

4011.6 - Los demás, con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares.

d) Las demás llantas o neumáticos, no descritos en los literales anteriores, tales como las utilizadas en maquinaria agrícola o forestal, en construcción u otros usos (que no sean de alto relieve) sino rellenas, lisas, de flotación u otras figuras, clasifican arancelariamente en la subpartida: 4011.9 - Los demás.

2º—Justificación Legal de Clasificación: Ley 7346 y Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano números 1 y 6.

3º—Disponer que en el caso de que los neumáticos o llantas no presenten grabado en la pared el código o número de identificación, también llamado sistema métrico o numérico y que tampoco presenten grabado ninguna de las características necesarias para poder efectuar la clasificación arancelaria como se prevé en esta resolución, en el ejercicio del control aduanero se deberá de solicitar al interesado la información necesaria que permita en forma efectiva y sin la menor duda, determinar las características de los neumáticos o llantas previamente citadas y posteriormente efectuar la clasificación arancelaria en apego a lo dispuesto en el Sistema Arancelario Centroamericano y en el Arancel Nacional.

4º—Se reitera que el presente dictamen tiene efectos meramente aclaratorios y no modifica el criterio de clasificación arancelaria de las mercancías de referencia, toda vez que su correcta clasificación está determinada por los textos de partida del Sistema Arancelario Centroamericano basado en la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

5º—Se deja sin efecto la Circular DNP-014-1996 de 16 de abril de 1996 y cualquier otro Criterio Técnico emitido contrario a lo aquí dispuesto.

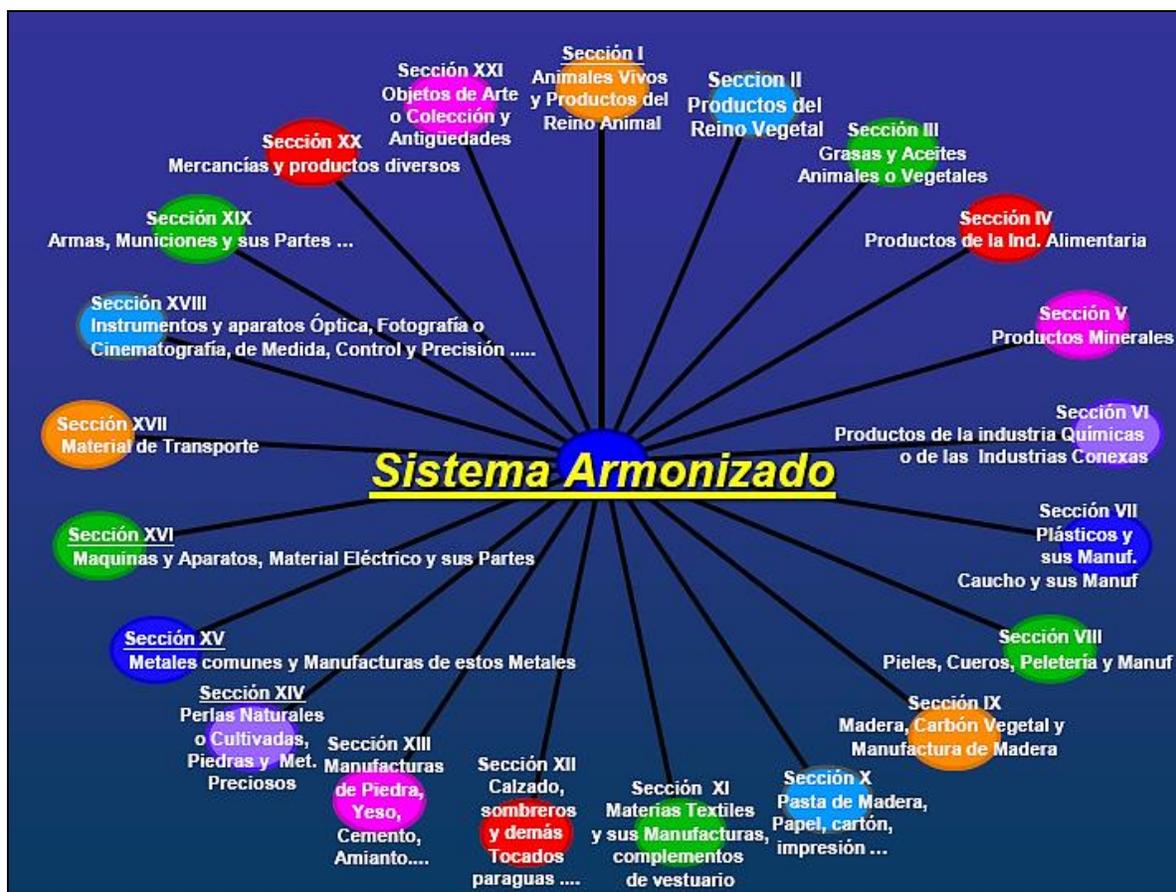
6º—La presente resolución será de aplicación obligatoria para el Sistema Aduanero Nacional.

Comuníquese y publíquese en el Diario Oficial La Gaceta.

Gerardo Bolaños Alvarado, Director General de Aduanas.—1 vez.—O. C. N° 17927.—Sol. 109-110-01813G.—C-370460.—(IN2013006879

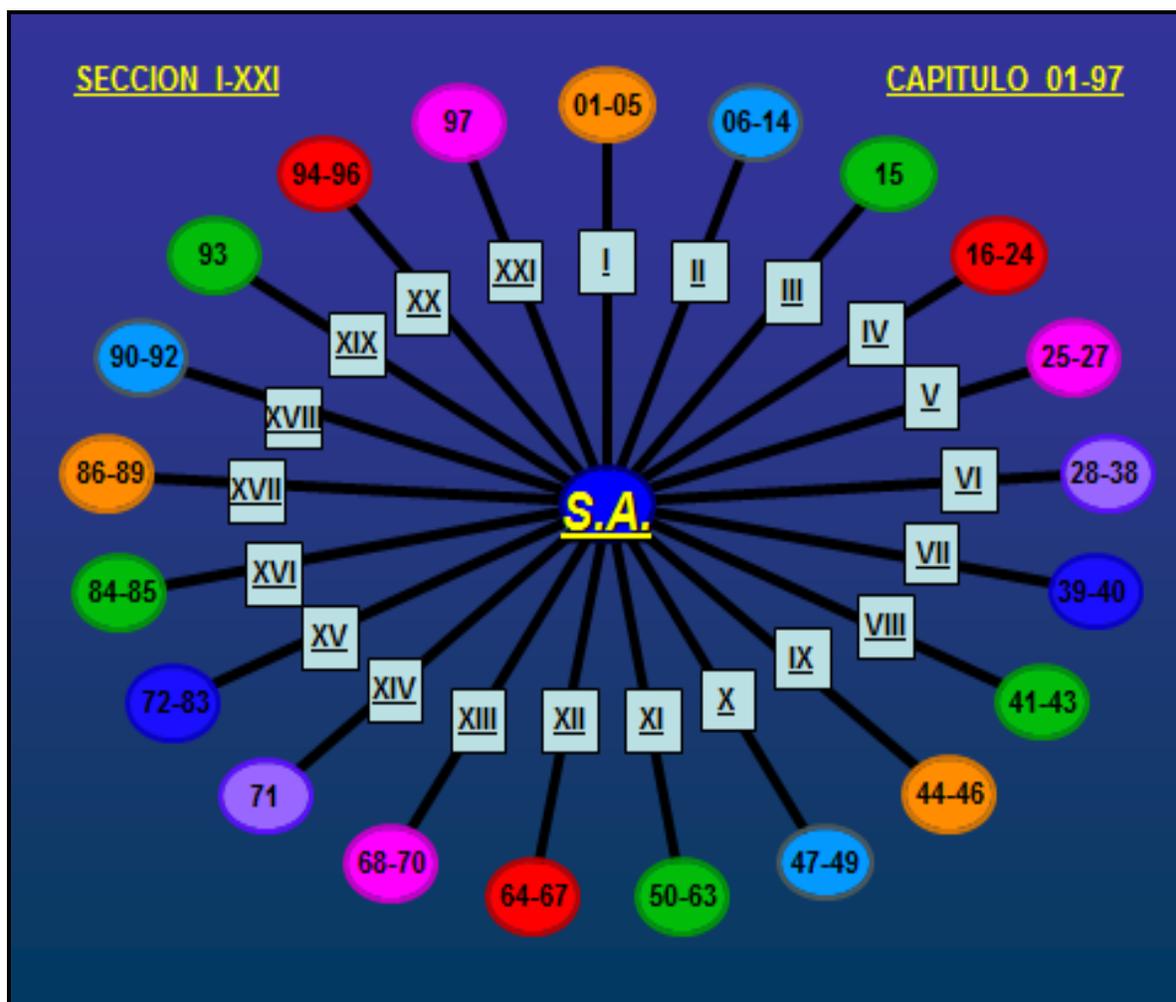
Anexo 3. Figuras citadas en el trabajo

Figura N° 1. Sistema Armonizado



Fuente: Badilla y Monge (2006)

Figura N° 2 y 3. Correlación de las Secciones del SA y los Capítulos comprendidos en cada una de ellas.



Fuente: Badilla y Monge (2006)

Figura N° 4. Caucho regenerado en placas, hojas o tiras.



Fuente: obtenido de Química Miralles, 2018

Figura N° 5. Artículo incompleto o sin terminar.



Fuente: obtenido de Pollo`s Word, 2016

Figura N° 6. Neumáticos de caucho para vehículo.



Fuente: obtenido de así es fácil, 2017

Figura N° 7. Planta de Romero presentada en su maceta.



Fuente: obtenido Milinalli Herbolaria Medica, 2010

Figura N° 8. Guitarra eléctrica con su estuche.



Fuente: obtenido woodbrass.com, 2016

Figura N° 9. Tanques metálicos para gas comprimido.



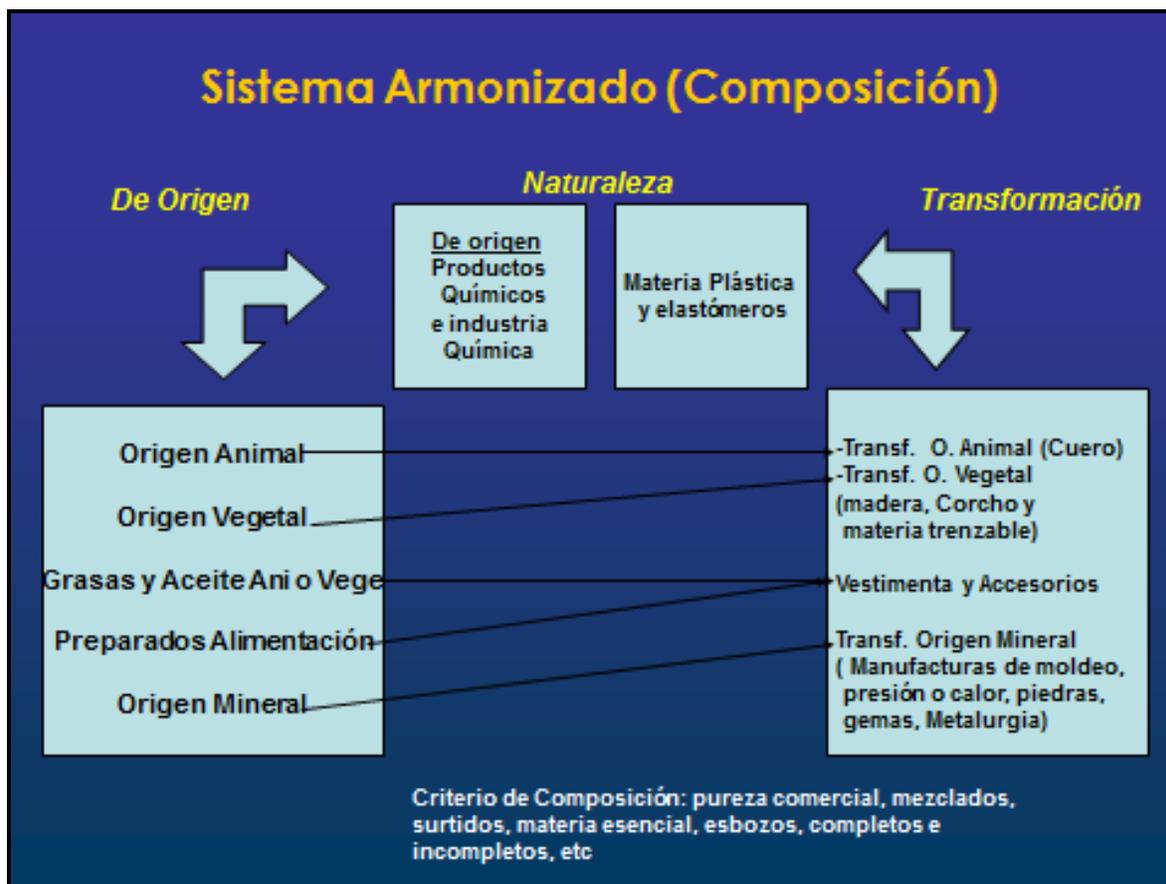
Fuente: obtenido de Dreamstime, 2018

Figura N° 10. Neumáticos nuevos de caucho.



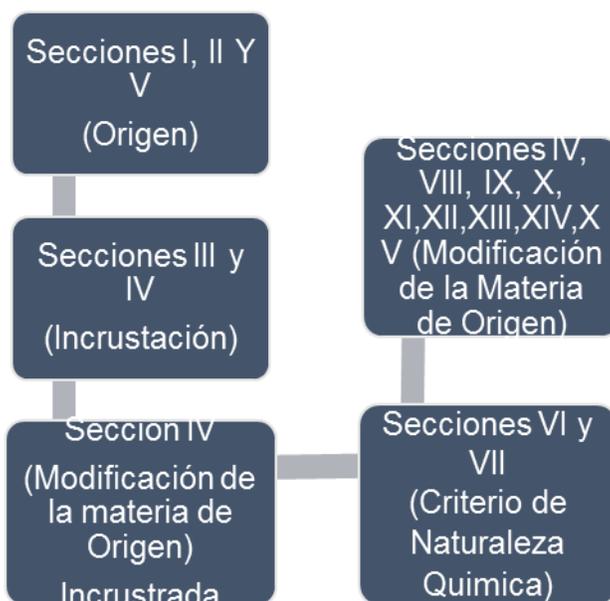
Fuente: obtenido de Futuramatires, 2017

Figura N° 11 composición Físico-química, Biológica o Merceológica de los conceptos básicos o fundamentales.



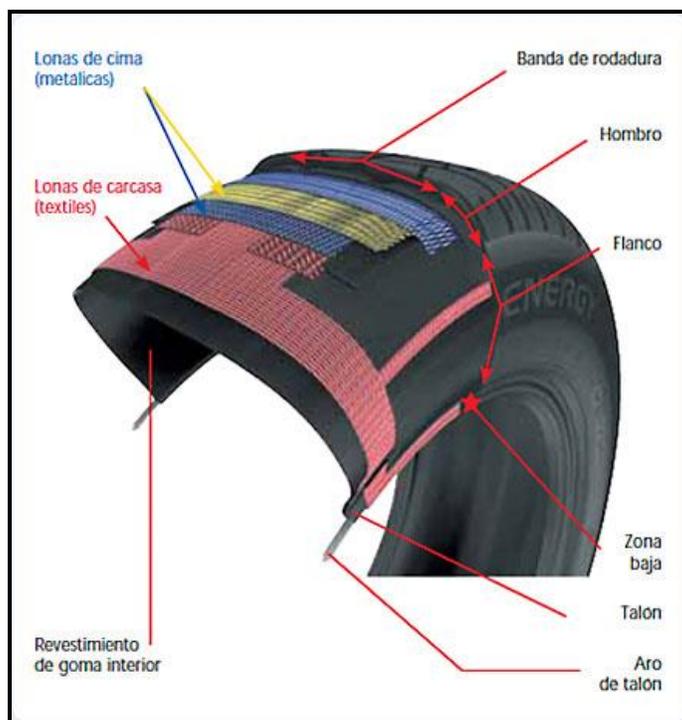
Fuente: Badilla y Monge (2006)

Figura N°12. Gradiente Merceológico por Composición.



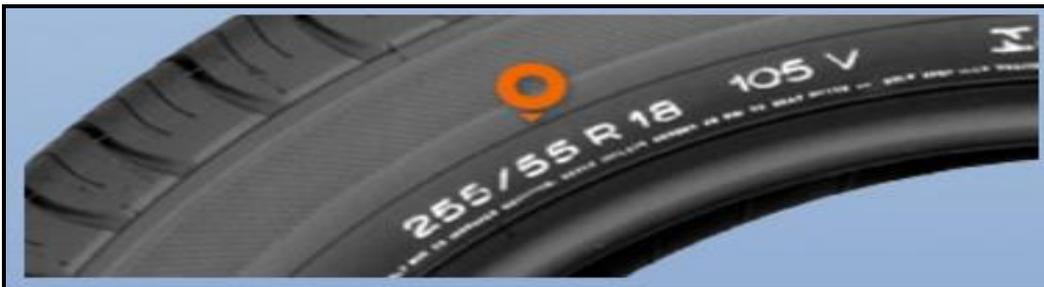
Fuente: Elaborado por el Dr. Rodolfo Arce para el IV Congreso Nacional de Ciencias Económicas.

Figura N° 13. Composición del neumático.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 14. Dimensión del neumático.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 15. Índice de carga.



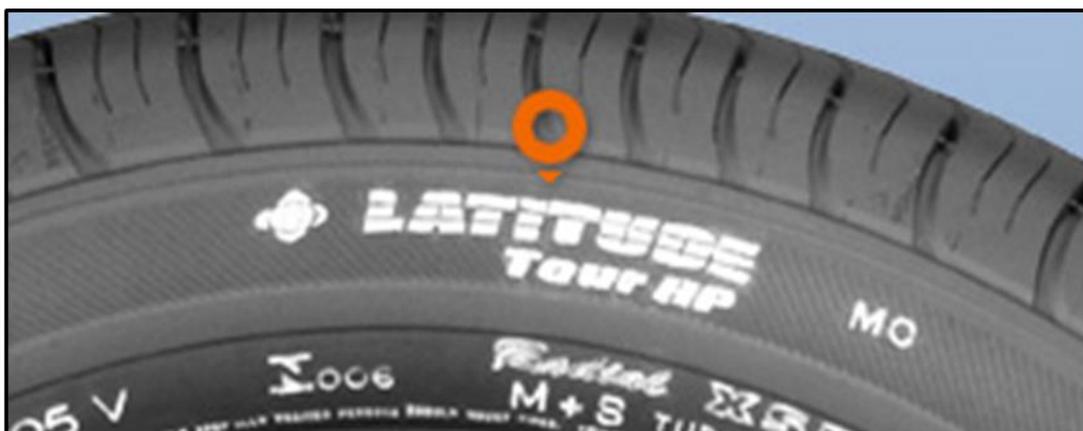
Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 16. Código de velocidad.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 17. Modelo del neumático.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 18. Marcajes de invierno.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 19. Marcajes específicos del fabricante del vehículo.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 20. Tubeles



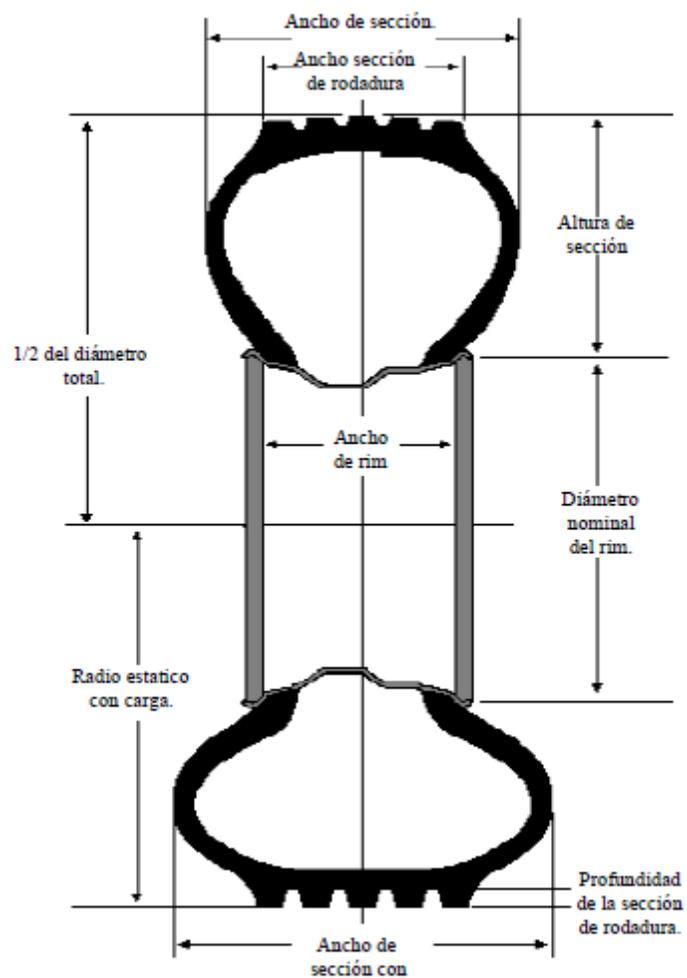
Fuente: obtenido de Michelin, 2016

Figura N° 21. Información de fabricación.



Fuente: obtenido de Michelin, 2016

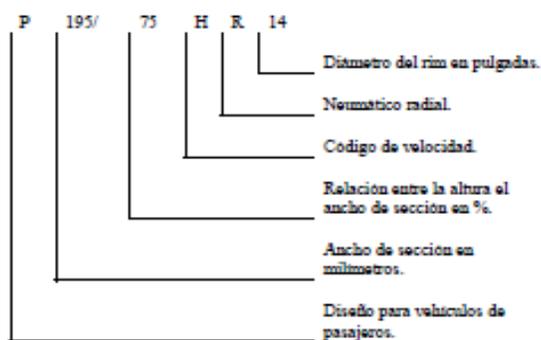
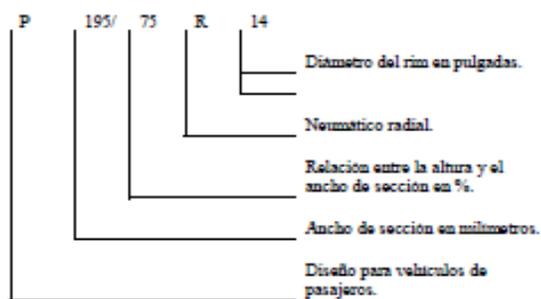
Figura N° 22. Designación del tamaño del neumático.



Fuente: Compañía Hulera Goodyear Oxo S.A. de C.V.

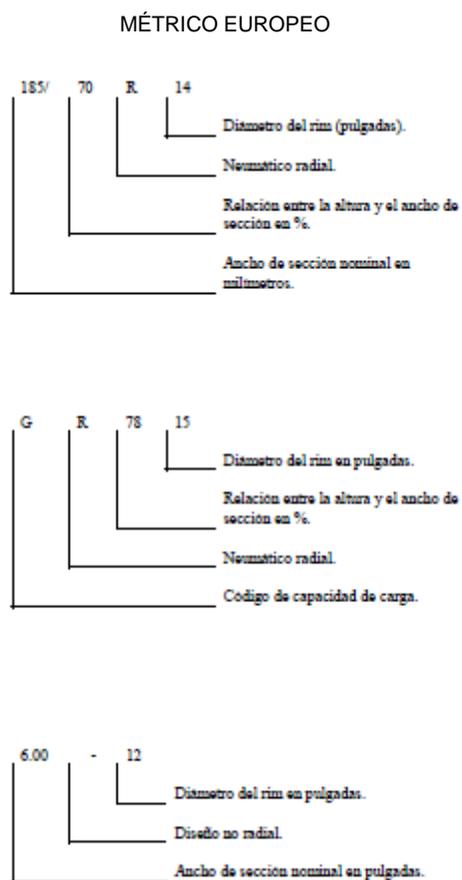
Figura N° 23. Designación del tamaño del neumático.

P-METRÍCO



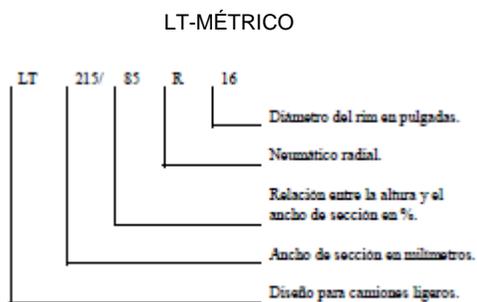
Fuente: Compañía Hulera Goodyear Oxo S.A. de C.V.

Figura N° 24. Designación del tamaño del neumático.



Fuente: Compañía Hulera Goodyear Oxo S.A. de C.V.

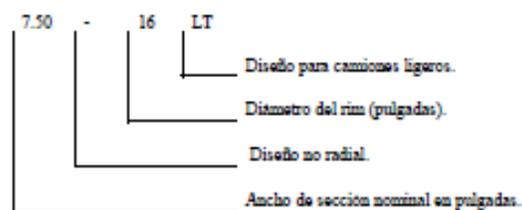
Figura N° 25. Designación del tamaño del neumático.



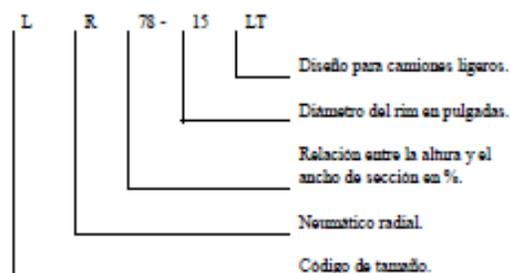
Fuente: Compañía Hulera Goodyear Oxo S.A. de C.V.

Figura N° 26. Designación del tamaño del neumático.

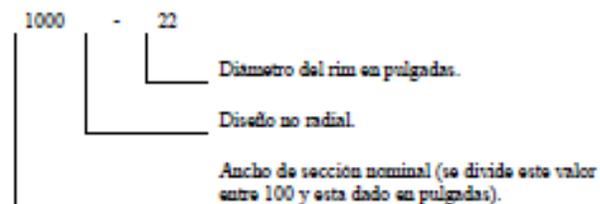
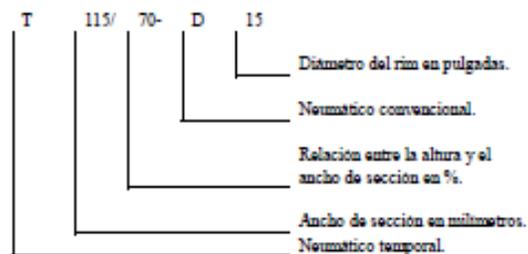
NUMÉRICO.



ALFA-NUMÉRICO.

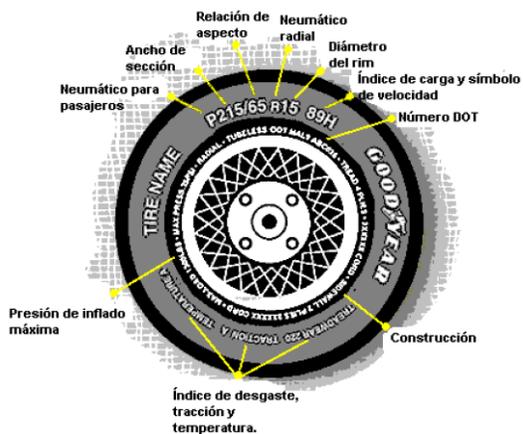


NEUMÁTICO DE REPUESTO.



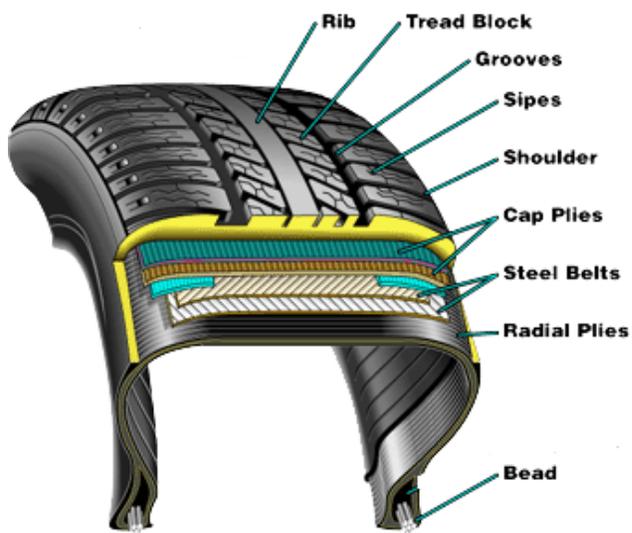
Fuente: Compañía Hulera Goodyear Oxo S.A. de C.V.

Figura N° 27. Descripción del neumático.



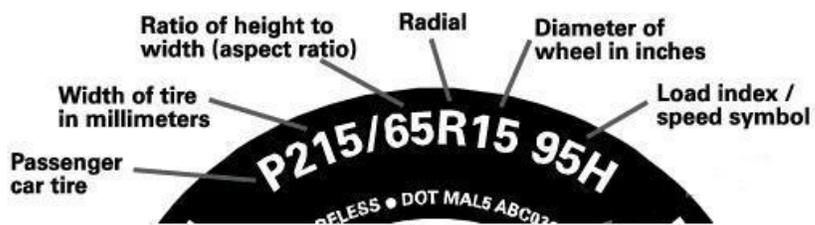
Fuente: obtenido de Dirección de Transporte Conae (México). 2014

Figura N° 28. Terminología del neumático.



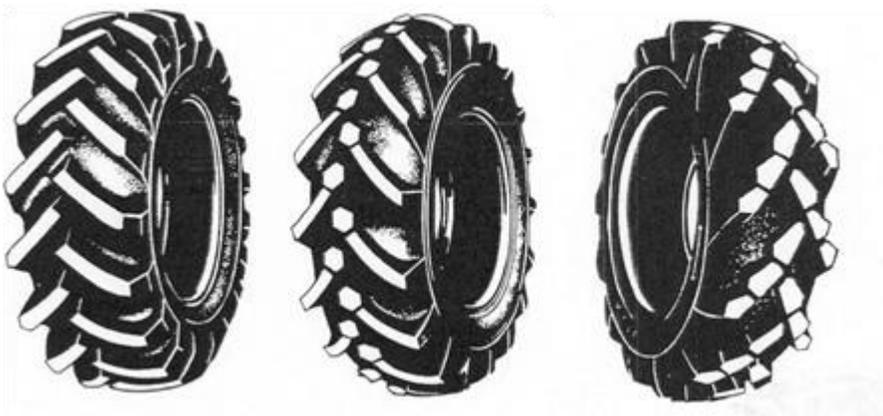
Fuente: obtenido de Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos. 2014

Figura N° 29. Marcas laterales.



Fuente: Fuente: obtenido de Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos. 2014

Figura N° 30. Neumáticos nuevos de caucho, los demás.



Fuente: obtenido de Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos. 2014

Cronograma de actividades.

Cronograma de actividades															
Actividades	2017		2018				2019								Participantes
	III Trimestre	IV Trimestre	I Trimestre	II Trimestre	III Trimestre	IV Trimestre	1 Mes	2 Mes	3 Mes	4 Mes	5 Mes	6 Mes	7 Mes	8 Mes	
	Agosto Setiembre	Octubre Noviembre Diciembre	Enero Febrero Marzo	Abril Mayo Junio	Julio Agosto Setiembre	Octubre Noviembre Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	
Revisión y corrección de observaciones															Grupo de trabajo y tutor
Ampliación del marco teórico															Grupo de trabajo y tutor
Ampliación y conclusión del marco teórico															Grupo de trabajo
Elaboración y aplicación de los instrumentos de recolección de datos. Solicitud Prórroga															Grupo de trabajo, tutor y expertos
Procesamiento de datos															Grupo de trabajo, tutor
Análisis de resultados y entrega final para defensa															Grupo de trabajo, tutor
Defensa de Tesis															Grupo de trabajo

Fuente: Elaboración propia

Apéndices.

Apéndice 1. Cuestionario



Anexo 3: Cuestionario dirigido a los estudiantes de bachillerato y licenciatura que cursen como mínimo el curso de Merceología IV, de la carrera de Administración Aduanera, durante el primer cuatrimestre del año 2019 en la Universidad Técnica Nacional, sede central, Alajuela.

Como parte de la muestra seleccionada para el desarrollo de la presente investigación, usted ha sido seleccionado para un proceso de investigación del Trabajo Final de Graduación en Administración Aduanera para optar por el grado de licenciatura, la investigación busca explicar los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11, así como señalar las diferencias que hay entre la circular RES-DGA-345-2012 y el Sistema Armonizado, para la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11 y finalmente Identificar el criterio merceológico para la correcta designación y codificación de los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de la partida 40.11, a partir del estudio comparativo entre lo establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y la directriz “RES-DGA-345-2012” de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica del año 2012.

Los datos que usted proporcione son anónimos y de carácter confidencial, serán utilizados únicamente para efectos didácticos.

Datos sociodemográficos de la persona encuestada.

Universidad donde cursa actualmente: _____

Año de ingreso: _____

Marque con una equis la opción correcta:

Sexo: marque con una equis la opción correcta:

Femenino	1	Masculino	2
----------	---	-----------	---

Actualmente cursa:

Diplomado	1	Bachillerato	2	Licenciatura	3
-----------	---	--------------	---	--------------	---

Edad del estudiante:

Menor de 18 años	1	Entre 18 y 23 años	2	Entre 24 y 35 años	3	Mayor de 35 años	4
------------------	---	--------------------	---	--------------------	---	------------------	---

A continuación, se presenta una serie de afirmaciones, relacionadas a la designación y codificación de llantas neumáticas nuevas de la partida 40.11, con las cuales algunas personas están de acuerdo y otras en desacuerdo. Por favor, seleccione aquella respuesta que muestra, que tan de acuerdo está usted con esa afirmación.

1. Es necesario para la designación y codificación de llantas neumáticas de la partida 40.11 usar la Merceología que se refiere a la ciencia que estudia la naturaleza u origen, composición o función de todas las cosas muebles

susceptibles o no de comercio y conforme a ella, su designación y codificación (clasificación) encargándose también del conocimiento de las impurezas y falsificaciones y de los métodos para reconocerlas.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

2. Conozco la existencia de un lenguaje técnico universal (Nomenclatura del Sistema Armonizado) para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

3. No considero que sea necesaria la utilización del lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.

	Totalmente de acuerdo.
--	------------------------

	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

4. Conozco las Reglas Generales de Interpretación comprendidas en el lenguaje técnico universal para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

5. Según la regla general de interpretación 1, los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.

	Totalmente en desacuerdo.
--	---------------------------

6. Conozco los Criterio de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de mercancías objeto de comercio internacional.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

7. Conozco los Criterio de composición y de función utilizados para la correcta designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas). (Si no conoce los criterios favor pasar a la pregunta 13).

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

8. Las notas de la sección VII (Plástico y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas) y las Notas Legales del capítulo 40, no hacen ninguna referencia o aclaración a la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

9. Los textos de las partidas y los epígrafes de la partida 40.11 son quienes señalan los criterios para la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas).

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

10. Conozco que el tipo de vehículo y uso para el que fueron diseñados los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11. confieren la designación y codificación de neumáticos (llantas neumáticas).

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.

	Totalmente en desacuerdo.
--	---------------------------

11. Las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas neumáticas) corresponden únicamente a características constructivas del fabricante.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

12. El Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías establecido por la OMA y acogido en Costa Rica como Normativa para Designar y Codificar Mercancías, tiene un rango superior a la normativa nacional RES-DGA-345-2012, desde el punto de vista del principio de la jerarquía de las normas.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

13. La Resolución RES-DGA-345-2012, se considera vinculante en Costa Rica y establece criterios técnicos para la clasificación de llantas neumáticas de la partida 40.11 determinados por particulares, referente a la

designación y codificación arancelaria, considera usted que dichos lineamientos no deben ser contrarios a los establecidos por la Organización Mundial de Aduanas OMA y su Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

14. Si tenemos una resolución a nivel nacional, vigente, de carácter vinculante, que establece criterios técnicos para la designación y codificación de llantas neumáticas de la partida 40.11, establecidos por particulares (empresas, fabricantes de neumáticos) no contemplados en la Nomenclatura Internacional del SA, estaríamos ante una violación a los criterios establecidos por el Convenio del Sistema Armonizado de la OMA.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

15. Considera que no debiera existir la RES-DGA-345-2012 que emite criterios establecidos por particulares (fabricantes) para la designación y

codificación de Llanta Neumáticas de la partida 40.11, tomando en cuenta que existe el Convenio del Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de Mercancías de la OMA y a nivel jerárquico es superior a las resoluciones emitidas en Costa Rica.

	Totalmente de acuerdo.
	De acuerdo.
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
	En desacuerdo.
	Totalmente en desacuerdo.

16. Recomendaciones para la correcta designación y codificación en aplicación del SA; y/o alguna apreciación referente a la lectura y respuestas del presente cuestionario.

Apéndice 2. Cuestionario



Anexo 4: Cuestionario dirigido a importadores de neumáticos y experto en merceología, en Costa Rica durante el año 2019.

Como parte de consulta a varios importadores su empresa a sido seleccionada para entrevistarle y contar con su valiosa participación en el Trabajo Final de Graduación en Administración Aduanera para optar por el grado de licenciatura, la investigación busca explicar los criterios merceológicos para designar y codificar los neumáticos (llantas neumáticas) de la partida 40.11.

Así, el análisis parte de la circular RES-DGA-345-2012 y el Sistema Armonizado, para la designación y codificación de neumáticos nuevos de caucho de la partida 40.11, para identificar el criterio merceológico para la correcta designación y codificación de los neumáticos.

Le agradecemos realizar todos los aportes que considere claves para el desarrollo y enriquecimiento de esta investigación.

Los datos que usted proporcione serán utilizados únicamente para efectos didácticos.

Datos sociodemográficos de la persona encuestada.

Empresa donde se desempeña: _____

Puesto ocupado: _____

Marque con una equis la opción correcta:

Importador	1
------------	---

Edad:

Me nor de 25 años		Entre 25 y 50 años	2	M ás de 50 años	3
-------------------------	--	--------------------------	---	-----------------------	---

Tiempo como importador.

Me nos de 1 año		De 1 a 3 años	1	En tre 3 y 10 años	2	M ás de 10 años	3	4
-----------------------	--	------------------	---	--------------------------	---	-----------------------	---	---

Nivel de educación:

Educ ación primaria		Edu cación secundaria		Diplo mado Universitario		Bach illerato universitario	
Licen ciatura		Ma estría		Otro Posgrado			

Carrera profesional:

Adminis		Co		Come		Adminis	
---------	--	----	--	------	--	---------	--

tración Aduanas		mercio Exterior		rcio Internacional		tración de Negocios	
Adminis tración Publica		Fi nanzas		Derec ho		Otra	

A continuación, se presenta una guía de preguntas abiertas y afirmaciones, relacionadas a la designación y codificación de neumáticos nuevos de la partida 40.11, de manera que podamos enriquecer esta investigación a través del conocimiento y experiencia como importador.

1. ¿Conoce la resolución RES-DGA-345-2012, relacionada a los lineamientos para la designación y codificación de Neumáticos (llantas neumáticas) de los diferentes tipos de vehículos? ¿En caso de respuesta afirmativa se continua en las preguntas, en caso negativo se pasa a la pregunta 10?

2. Para la designación y codificación de las llantas neumáticas, en el año 1996 se puso vigencia la RES-096- y en 2012 se modificó el criterio para la designación y codificación de Neumáticos, ¿considera que era necesaria crear esta directriz? señalar por qué.

3. ¿En su criterio, los importadores fueron involucrados y participaron activamente para la investigación y desarrollo de la directriz? ¿Quedo conforme a los intereses de los importadores?

4. ¿Basado en su experiencia como importador considera que las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas

neumáticas) corresponden únicamente a características constructivas del fabricante a partir de criterios mundiales estandarizados?

5. ¿Conoce usted si, existen diferencias en las inscripciones grabadas en las paredes laterales de los neumáticos (llantas neumáticas) entre una marca y otra o su país de origen? Dar ejemplos para respuesta afirmativa.

6. ¿Cómo designa y codifica usted las llantas neumáticas que no cuentan con las inscripciones grabadas en las paredes laterales mínimas o en efecto no cuenta con ninguna inscripción?

7. Algunos expertos señalan que los números y letras grabados en los laterales de los neumáticos los definen los fabricantes (particulares) ¿Considera usted que ello es suficiente para la correcta designación y codificación de Llantas Neumáticas de la partida 40?11? por qué.

8. Partiendo del hecho que, para determinar la correcta designación y codificación de cualquier mercancía existe un lenguaje universal conocido como Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) patrocinado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y del cual Costa Rica es miembro ¿considera necesario que en Costa Rica exista la directriz de aplicación nacional? Por qué.

9. ¿Tiene alguna recomendación o comentario final que como importador quisiera aportar para esta investigación?

10. ¿Qué opina del proceso de importación de neumáticos actualmente?

11. ¿Ha participado en reuniones con la Administración Aduanera para la determinación de los procesos de importación de neumáticos?

12. ¿Considera que actualmente hay inconvenientes para la importación de neumáticos?

13. ¿En que considera usted que se puede mejorar el proceso de importación de neumáticos?

ACTA DE DEFENSA TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN ADMINISTRACIÓN ADUANERA

En Alajuela, siendo las 18 horas del día 10 de setiembre del 2019, se constituyó la Tribunal Evaluador del Proyecto de los sustentantes José Carlos Guerrero Gutiérrez y Alexander Osorio Ramírez, alumnos de la Licenciatura en Administración de Aduanas.

El Tribunal se integra por: Licda. Aidalicia Boniche Carrillo, Tutora. Lic Omar Jiménez Camareno, Lector. Lic Rafael Castrillo González, Lector y Lic. William Alberto Rojas Meléndez director de carrera.

Preside el sr William Alberto Rojas Meléndez.

La Defensa oral y pública del Proyecto para optar por el grado de Licenciatura en Administración Aduanera, se realizó en el auditorio de la Administración Superior de la UTN, de acuerdo a la reglamentación vigente, las sustentantes Presentaron y defendieron el proyecto titulado *"Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11 de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz "RES-DGA-345-2012" por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019"*, obteniendo los sustentantes la nota de Notable y aprobado siendo **aprobado con observaciones**, con lo cual los sustentantes acceden al grado de Licenciados en Administración Aduanera, una vez realizadas las correcciones señaladas, para lo cual disponen de un plazo de 15 días hábiles. Al plazo fijado deberán presentar el documento final con las correcciones realizadas, caso contrario se dará por desestimada la defensa.

De conformidad al ser las 18 horas con 55 minutos del 10 de setiembre del 2019 en la ciudad de Alajuela, firman los miembros del Tribunal Evaluador:



Licd. Aidalicia Boniche Carrillo
Tutora



Lic. Omar Jiménez Camareno
Lector



Lic. Rafael Castrillo González
Lector



Lic. William Alberto Rojas Meléndez
Director de carrera
Presidente del Tribunal Evaluador

San José, 22/ 07/ 2019

A quien corresponda

Por medio de la presente yo Aidalicia Boniche Carrillo, portadora de la cédula de identidad 107890482, en función de Directora de Tesis (Tutora) y en aplicación del artículo 23 del Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Universidad Técnica Nacional, doy la aprobación de la tesis titulada: **“Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019”** de los estudiantes de la Licenciatura en Administración Aduanera, nombres José Carlos Guerrero Gutiérrez y Alexander Osorio Ramírez, cedulas 206580470 y 801070831 respectivamente.

Atentamente,



MBA. Aidalicia Boniche Carrillo

1789 482

San José, 19 de julio del 2019

A quien corresponda

Por medio de la presente yo Omar Jiménez Camareno, portador de la cédula de identidad 601420662, en mi condición de lector y en aplicación del artículo 23 del Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Universidad Técnica Nacional, doy la aprobación de la tesis titulada: **“Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019”** de los estudiantes de la Licenciatura en Administración Aduanera, nombres José Carlos Guerrero Gutiérrez y Alexander Osorio Ramírez, cédulas 206580470 y 801070831 respectivamente.

Atentamente,


Lic. Omar Jiménez Camareno

Alajuela, 19/ 07/ 2019

A quien corresponda

Por medio de la presente yo Rafael Castrillo González, portador de la cédula de identidad 106270357, en función de Lector y en aplicación del artículo 23 del Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Universidad Técnica Nacional, doy la aprobación de la tesis titulada: **"Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz "RES-DGA-345-2012" por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019"** de los estudiantes de la Licenciatura en Administración Aduanera, nombres José Carlos Guerrero Gutiérrez y Alexander Osorio Ramírez, cedulas 206580470 y 801070831 respectivamente.

Atentamente



Lic. Rafael Castrillo González

CARTA DE REVISIÓN FILOLÓGICA

San José, 6 de julio de 2019

**Universidad Técnica Nacional
Sede Central
Carrera de Administración Aduanera**

Estimados Señores:

Hago constar que leí y corregí, en calidad de filóloga, el trabajo final de graduación denominado: "Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz "RES-DGA-345-2012" por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019", elaborado por los estudiantes: **José Carlos Guerrero Gutiérrez y Alexander Osorio Ramírez**, para optar por el grado académico de Licenciatura en Administración Aduanera.

Corregí el trabajo en aspectos concernientes con la estructura gramatical (morfología y sintaxis), construcción de párrafos y vicios del lenguaje, que se trasladaban al escrito; así como ortografía, puntuación y otros aspectos relacionados con el campo filológico.

He comprobado que las correcciones hechas por mi persona han sido incorporadas al documento en mención, por lo que, hago constar que cuenta con una correcta estructura para ser entendido por quien lo leyere, por cuanto reúne las condiciones de un documento con valor filológico para ser presentado ante las autoridades de la Universidad.

Suscribe cordialmente,



Tania González Pérez
Filóloga Clásica- UCR
Incorporada al COLYPRO
Carné N° 023429
thaniagonzalezperez@gmail.com

16 de setiembre del 2019

William Rojas Meléndez

Director carrera Administración de Aduanas
Universidad Técnica Nacional

Estimado Director:

Quien suscribe, Aidalia Boniche Carrillo cédula 107890482, en mi calidad de tutora, les comunico que revisé y aprobé las correcciones a las observaciones realizadas por el Tribunal evaluador en defensa y exposición oral y publica del trabajo final de graduación titulado **“Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, contemplados en la partida 40.11, de conformidad con el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas y lo determinado en la directriz “RES-DGA-345-2012” por la Dirección General de Aduanas en Costa Rica entre los años 2012-2019”** sustentado por Jose Carlos Guerrero Gutierrez cédula 206580470 y Alexander Osorio Ramírez cédula 801070831 el día martes 10 de setiembre de 2019, relacionado con las siguientes observaciones:

- Ampliar sobre la Hipótesis nula.
- Eliminar ciertas conclusiones y enriquecerlas con las diferencias de los criterios utilizadas en la presentación de la defensa.
- Ampliar sobre las sentencias del Tribunal Aduanero Nacional, en relación con el objeto de estudio.
- Incluir la recomendación de actualizar la Directriz RES-DGA-345-2012.
- Mejorar la recomendación dirigida al Director de la DGA.
- Separar los tipos de población.
- Indicar que se utilizó la escala de Likert.
- Cambiar el método de investigación a enfoque mixto.

Por lo tanto, autorizo la entrega de tesis con las correcciones subsanadas y mencionadas anteriormente para cumplir con los requisitos del reglamento de la UTN para la entrega de trabajos finales de graduación.

Atentamente,



Aidalia Boniche Carrillo
Tutora Trabajo Final de Graduación

Anexo IV
CARTA DE AUTORIZACIÓN PARA USO Y MANEJO DE LOS TRABAJOS FINALES
DE GRADUACIÓN
UNIVERSIDAD TÉCNICA NACIONAL
(Trabajo colectivo)

Ciudad, Fecha.

Señores

Vicerrectoría de Investigación

Sistema Integrado de Bibliotecas y Recursos Digitales

Estimados señores:

Nombre de sustentantes	Cédula
Alexander Osorio Ramírez	801070831
José Carlos Guerrero Gutiérrez	206580470

Nosotros en calidad de autores del trabajo de graduación titulado: Comparativo sobre los criterios merceológicos para la correcta codificación de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho contemplados en la Partida 40-11, de conformidad con el convenio del SA, y lo determinado en la RES-DGA-345-2012 por la DEA en Costa Rica entre los años 2012-2019.

El cual se presenta bajo la modalidad de:

_____ Seminario de Graduación

_____ Proyecto de Graduación

Tesis de Graduación

10/09/2019

Presentado en la fecha DIA/MES/AÑO, autorizamos a la Universidad Técnica Nacional, sede Central, para que nuestro trabajo pueda ser manejado de la siguiente manera:

Autorizamos	SI	No
Conservación de ejemplares para préstamo y consulta física en biblioteca	X	
Inclusión en el catálogo digital del SIBIREDI (Cita catalográfica)	X	
Comunicación y divulgación a través del Repositorio Institucional	X	
Resumen (Describe en forma breve el contenido del documento)	X	
Consulta electrónica con texto protegido	X	
Descarga electrónica del documento en texto completo protegido	X	
Inclusión en bases de datos y sitios web que se encuentren en convenio con la Universidad Técnica Nacional contando con las mismas condiciones y limitaciones aquí establecidas.	X	

Por otra parte declaramos que el trabajo que aquí presentamos es de plena autoría, es un esfuerzo realizado de forma conjunta, académica e intelectual con plenos elementos de originalidad y creatividad. Garantizamos que no contiene citas, ni transcripciones de forma indebida que puedan devenir en plagio, pues se ha utilizado la normativa vigente de la American Psychological Association (APA). Las citas y transcripciones utilizadas se realizan en el marco de respeto a las obras de terceros. La responsabilidad directa en el diseño y presentación son de competencia exclusiva, por tanto, eximo de toda responsabilidad a la Universidad Técnica Nacional.

Conscientes de que las autorizaciones no reprimen nuestros derechos patrimoniales como autores del trabajo. Confiamos en que la Universidad Técnica Nacional respete y haga respetar nuestros derechos de propiedad intelectual.

Nombre del estudiante	Cédula	Firma
Alexander Osonio	801070831	Alexander Osonio R.
Jose P. Guerrero	206580470	Jose C Guerrero

Día: 18/09/2019

Anexo V

BOLETA DE PRESENTACIÓN FORMAL DE TRABAJOS FINALES DE GRADUACIÓN
UNIVERSIDAD TÉCNICA NACIONAL

SOBRE EL AUTOR (ES) DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN				
Primer apellido	Segundo apellido	Nombre	Número de cédula	Firma del estudiante
Osonio	Ramírez	Alexander	801070831	Alexander Osonio Ramírez
Buerrero	Gutiérrez	José Carlos	206580470	Jose C. Guerrero
Carrera a la que pertenece: Administración Aduanera		Título obtenido: Licenciatura Administración Aduanera		
Fecha de presentación: DÍA/MES/AÑO 18/09/2019				
USO EXCLUSIVO PARA EL DIRECTOR DE CARRERA Y LOS ENCARGADOS DE BIBLIOTECAS				
Verificación de documentación		Marque con (x)		
		<input type="checkbox"/>	Documento físico del trabajo final	
		<input type="checkbox"/>	Carta de autorización para uso y manejo de los trabajos finales de graduación	
		<input type="checkbox"/>	Acuso de recibido de la versión digital por parte de la Vicerrectoría de Investigación	
		<input type="checkbox"/>	Copia digital para la carrera	
<input type="checkbox"/>	Entrega de resumen con palabras claves para biblioteca			

Nombre del Director (a) de carrera:	Firma del Director de carrera	Fecha de aprobación
Número de presentación asignado en biblioteca		
Nombre y firma del funcionario de la biblioteca que recibe:		
Sello de biblioteca		

Nota: Esta boleta debe presentarse en original a la biblioteca con copia a Director de Carrera.