



Nombre de la carrera: Administración Aduanera.

Sede: Pacífico.

Grado: Licenciatura.

Título del TFG: Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de automóviles eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, períodos 2017-2018.

Sustentante: Santiago Juárez Guevara.

Año: 2019.



Universidad Técnica Nacional
Sede del Pacífico

ACTA DE APROBACIÓN

En la ciudad de Puntarenas, a los 29 días del mes de agosto del año 2019 al ser las 19 Horas, estando presentes en el Campus Juan Rafael Mora Porras de la Sede del Pacífico de la Universidad Técnica Nacional, las siguientes personas:

Profesor Tutor: Freddy Arias Delgado
Profesor Lector Externo: Marco García Quirós
Profesor Lector Interno: Luis Brenes Vargas
Representante del Área de Investigación: Juan José Aguirre Morales
Presidente del Tribunal Examinador: Bay Kiong Afú Calderón

En su condición de miembros del Tribunal Evaluador, para evaluar la tesis y optar por el grado de Licenciatura en Administración Aduanera, del estudiante Santiago Juárez Guevara, cédula de identidad 604340295.

Reunido el Tribunal Evaluador el aspirante procedió a defender su tesis "Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de automóviles eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, periodos 2017-2018".

Concluida la defensa de la tesis, el Tribunal Evaluador consideró que, de conformidad con la normativa en la materia, el estudiante obtuvo una calificación de 94, cumpliendo con las exigencias requeridas para la aprobación de la tesis y le es conferido el grado de Licenciado en Administración Aduanera

No () Si () mención honorífica


Profesor Tutor


Profesores Lectores


Representante del Sector Productivo

MBA Bay Kiong Afú Calderón
Presidente del Tribunal Examinador

Estudiante:





Dedicatoria

A mis padres, Ana Isabel Guevara Guevara y Santiago Juárez Rosales.

A todos los miembros de mi familia, quienes me han apoyado.

Agradecimientos

Al Lic. Freddy Arias Delgado, Tutor de la Tesis.

Al Msc. Luis Brenes, Lector Interno de la Tesis.

Al Director de la Carrera, Bay Kiong Afú y a todos los docentes, por su apoyo y formación hacia mi persona.

Al Msc Marco García Quirós, Lector Externo.

Carta de aprobación



Universidad
Técnica Nacional

Carta de aprobación
Alajuela, IO de Agosto de 2019

Bay Kiong Afú Calderón
Director de la carrera Administración Aduanera

Estimado Señor:

Yo Freddy Arias Delgado Cedula número 106100735 en calidad de profesor de esta institución me permito indicarle como tutor de la tesis presentada por el señor Santiago Juárez Guevara bajo el tema Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Automóviles eléctricos, de acuerdo a la legislación actual, periodos 2017-2018, para optar por el título de graduación en la carrera de licenciatura de Administración y Operación Aduanera que la misma ya fue finalizada por completo y por ello solicito que se brinde fecha y lugar para la defensa.

Gracias

Saludos Cordiales.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Freddy Arias Delgado', written over a horizontal line.

Freddy Arias Delgado

Ced:106100735



Carta de Aprobación

Puntarenas, 12 de agosto de 2019

Señor
MSc. Bay Kiong Afú Calderón
Director de la Carrera Administración Aduanera

Estimado Señor:

Yo Luis Enrique Brenes Vargas, número de cédula 603150472, en calidad de Profesor de la Carrera de Administración Aduanera, de la Universidad Técnica Nacional, Sede del Pacífico, me permito indicarle que, como lector de la tesis presentada por del estudiante Santiago Juárez Guevara, bajo el tema: "*Análisis de la Normativa Aduanera Aplicada a la Importación Definitiva de Automóviles Eléctricos, de Acuerdo a la Legislación Actual, Periodos 2017-2018*", para optar por el título de graduación en la Carrera de Licenciatura de Administración y Operación Aduanera que la misma, ya fue finalizada por completo, y por ello solicito que se brinde fecha y lugar para la defensa.

Gracias

Saludos Cordiales.

LUIS ENRIQUE
BRENES VARGAS
(FIRMA)



Firmado digitalmente por
LUIS ENRIQUE BRENES
VARGAS (FIRMA)
Fecha: 2019.08.12
08:37:29 -06'00'

MBA. Luis Enrique Brenes Vargas
Cédula: 6031150472

Carta de aprobación

Aiajuela, 10 de Agosto de 2019

Director de la carrera Administración Aduanera

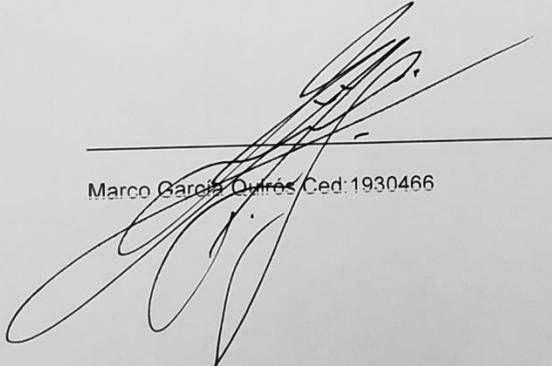
Msc Bay Kiong Afú Calderón

Estimado Señor:

Yo Marco García Quirós Cedula número 1930466 en calidad de Agente aduanero y gerente Interaduanal me permito indicarle como lector de la tesis presentada por el señor Santiago Juárez Guevara bajo el tema Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Automóviles eléctricos, de acuerdo a la legislación actual, periodos 2017-2018, para optar por el título de graduación en la carrera de licenciatura de Administración y Operación Aduanera que la misma ya fue finalizada por completo y por ello solicito que se brinde fecha y lugar para la defensa.

Gracias

Saludos Cordiales.



Marco García Quirós Ced: 1930466

San José, viernes 16 de agosto de 2019.

Señores:

Msc. Bay Kiong Afú Calderón.

Director de la Carrera Administración Aduanera.

Universidad Técnica Nacional.

Estimado señor:

La suscrita, Laura Isabel Delgado Quesada, casada, vecina de Santiago de Puriscal, cédula de identidad número 107170588, especialista en Literatura y Lingüística Española; hago constar que he revisado y corregido el estilo, la puntuación, la ortografía, la redacción, la morfosintaxis y los vicios del lenguaje oral que se trasladan al escrito, de la Tesis para optar por el título de graduación en la Carrera de Licenciatura de Administración y Operación, titulada: "Análisis de la Normativa Aduanera aplicada a la importación definitiva de automóviles eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, periodos 2017-2018"; realizada por el estudiante: Santiago Juárez Guevara, portador de la cédula de identidad número: 604340295.

Se extiende la presente a solicitud del interesado, en San José, el viernes 16 de agosto de 2019.



Licda. Laura Isabel Delgado Quesada.

Código N° 10934.

Colegio de Licenciados y Profesores en Artes y Letras.

Última línea.....

Tabla de contenido

Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Tabla de abreviaturas	XII
Resumen Ejecutivo	XIII
1.1 Marco Introductorio	1
1.1.1 Introducción.....	1
1.1.2 Área de estudio.....	2
1.1.3 Delimitación del tema.....	2
1.1.3.1 Alcances.....	3
1.1.3.2 Limitaciones	3
1.1.4 Justificación	4
1.1.5 Estado del arte.....	5
Variable 1 Régimen de Importación	5
Variable 2 Ley n° 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico	6
Variable 3 Obligación Tributaria Aduanera	7
Variable 4 Nacionalización.....	8
Variable 5 Control permanente en aduanas.....	9
Variable 6 Proceso Fiscalizador	10
1.1.6 Objetivos	11
1.1.6.1 Objetivo General.....	11
1.1.6.2 Objetivos específicos	11
2.1 Marco Teórico	12
2.2 Marco Conceptual	13
2.2.1. Régimen de Importación	13
Ley n° 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico: “Este logro, sin precedentes en América Latina, nos coloca entre las naciones más desarrolladas en materia de energía renovable” (Solís, 2018),.....	13
2.2.2 Obligación Tributaria Aduanera	13
2.2.3 Nacionalización.....	13
2.2.5 Proceso Fiscalizador	14
2.3 Marco Institucional.....	14
2.3.1 Ministerio de Hacienda	14
2.3.2 Dirección General de Aduanas	15

2.3.3 Ministerio de Ambiente y Energía.....	16
2.3.4 Ministerio de Obras Públicas y Transportes.....	17
2.4 Marco Legal.....	18
2.5 Marco Teórico.....	21
2.5.1 Normativa Aduanera.....	21
2.5.2 Régimen de Importación.....	23
2.5.3 Régimen de Importación Definitiva.....	24
2.5.4 Procedimiento de importación de vehículos eléctricos.....	26
2.5.12 Ley n° 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico.....	43
2.5.14 Obligaciones.....	51
2.5.16 Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico.....	54
2.5.20 Vehículos Eléctricos en Costa Rica.....	58
2.5.22 Ventajas y desventajas de los automóviles eléctricos.....	62
2.5.23 Listado de electrolinerías.....	66
2.5.24 Guía para la Emisión de Constancia de Vehículo Eléctrico.....	67
2.5.24 Ley General de Aduanas.....	70
2.5.25 Obligación tributaria aduanera.....	72
2.5.26 Clasificación arancelaria.....	74
2.5.31 Valoración Aduanera.....	80
Nacionalización.....	92
Declaración aduanera.....	92
Calculo de impuestos.....	94
Control Aduanero.....	95
El control permanente.....	96
Control inmediato.....	96
El control a posteriori.....	96
2.5.32 Proceso Fiscalizador.....	97
Dirección de fiscalización.....	97
Órgano nacional de valoración y verificación aduanera.....	100
2.5.33 Situación de los autos eléctricos en el presente (2019).....	101
2.5.3.4 Propuesta para mejorar el actual en la importación de Automóviles Eléctricos.....	102
3.1 Marco Metodológico.....	110

3.1.1 Enfoque	110
3.1.2 Tipo de investigación	111
3.1.3 Formulación de hipótesis	112
3.1.4 Definición de variables	113
3.1.5 Población y muestra	115
3.1.5.1 Población	115
3.1.5.2 Muestra	115
3.1.6 Técnicas e instrumentos	116
Presentación y análisis de los resultados:	120
4.1 Presentación, análisis e interpretación de resultados	127
5.1 Conclusiones	133
5.2 Recomendaciones	134
Referencias Bibliográficas	136
Anexos	138
Anexo I	138
Anexo II	139
Anexo III	141
Anexo IV	142
Anexo V	143
Anexo VI	144
Anexo VII	145

Tabla de abreviaturas

Acrónimos, siglas y abreviaturas de común utilización	
LGA	Ley General de Aduanas
SAN	Servicio Nacional de Aduanas
TICA	Tecnología de Información para el control aduanero
CARTICA	Apartado del TICA para consultar el valor de un Vehículo
RLGA	Reglamento a la Ley General de Aduanas
DGA	Dirección General de Aduanas
MINAE	Ministerio de Ambiente y Energía
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
GATT	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio
PROCOMER	Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica

Resumen Ejecutivo

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad dar a conocer el procedimiento aplicado en la importación de vehículos eléctricos; en concreto, de los automóviles período 2017-2018. En este se detallan las leyes y procesos correspondientes en esta modalidad especial.

Esta iniciativa viene de años atrás desde el gobierno de José María Figueres, sin embargo, no llegó a concretarse. Para el mes de diciembre del 2017 se aprobó la Ley 9518 la cual se refiere a la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico esta iniciativa fue promovida principalmente por la diputada Marcela Guerrero. A partir de ese momento, se comenzaron a publicar decretos e informaciones que en conjunto con la Ley 9518 ofrecían daban un marco de referencia para manejar y aplicar los incentivos y beneficios a la importación de vehículos eléctricos.

La Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico establece diferentes exoneraciones arancelarias dependiendo del valor CIF del vehículo, además ofrece beneficios no arancelarios como la no aplicación de la restricción vehicular, el uso de parquímetros, entre otros. En este proceso se hallan diferentes instituciones públicas involucradas las cuales son el MINAE (Se encarga de las placas verdes, además de la otorgación de notas técnicas) el Ministerio de Hacienda(En la aplicación de impuestos y exoneraciones) y el MOPT (se encarga de constar que un vehículo es eléctrico)dichas instituciones también deben cumplir con ciertas obligaciones como, por ejemplo, la creación de reglamentos sobre los autos eléctricos además de brindar información a la población sobre el tema.



Exoneración según valor de ingreso del vehículo

Monto exonerado del valor CIF del vehículo eléctrico	Exoneración del impuesto general sobre las ventas	Exoneración del impuesto selectivo de consumo	Exoneración del impuesto sobre el valor aduanero
Los primeros \$30.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	100% de exoneración	100% de exoneración	100% de exoneración
De \$30.001 hasta \$45.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	50% de exoneración	75% de exoneración	100% de exoneración
De \$45.001 hasta \$60.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	0% de exoneración	50% de exoneración	100% de exoneración
De \$60.001 en adelante.	0% de exoneración	0% de exoneración	0% de exoneración

Fuente: Moción de texto sustitutivo
publicado en crhoy.com

Durante el año 2018 empezaron a realizarse las importaciones de vehículos eléctricos, tanto de importadores como interesados en ofrecer la tecnología a nivel nacional sin embargo a pesar de que existía una ley que define claramente las obligaciones de las instituciones publicadas involucradas la aplicación de este procedimiento fue todo un caos, ya que se dieron muchas dudas e incluso no se cumplía con algunos parámetros establecidos por la ley, muchos vehículos no pudieron salir rápidamente de aduanas debido a esta situación. Se puede decir que este año fue de aprendizaje para el gobierno y los auxiliares de la función pública. Asimismo, dentro de dicho año se publicaron decretos nuevos sobre la materia eléctrica. En el año 2018 se publicaron nuevos decretos sobre los vehículos eléctricos algunos para aclarar dudas del procedimiento u otros para involucrar diferentes sectores como los autos usados. En la investigación se establecen diferentes estadísticas sobre las importaciones de esta clase de vehículos; aunado a ello se plantea un trabajo de campo, con base en el cual se conoce el punto de vista de los diferentes sectores involucrados en el proceso. Esto se detallará a lo largo de la investigación.

1.1 Marco Introdutorio¹

1.1.1 Introducción

La presente investigación contempla dentro de sus propósitos dar a conocer y reforzar el procedimiento especial aplicado a la importación de vehículos eléctricos. Este tema se basa en la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley n°9518, la cual tuvo su primer debate en la Asamblea Legislativa en noviembre del 2017. A partir de ahí, se ha tratado de promover este proyecto hasta convertirlo en una realidad como lo es hoy. La aprobación de esta ley implica que estas unidades, se harán más accesibles para la mayoría de los usuarios.

La Ley n°9518 ofrece una serie de exoneraciones tributarias y beneficios no arancelarios para las unidades de este tipo que ingresen al país para motivar a las agencias de carros a la importación de estos autos y, en los usuarios, la compra. Por ejemplo, un carro eléctrico que actualmente cuesta \$36.720 (¢21 millones), con la ley quedaría en \$31.750 (¢18 millones).

El objetivo del gobierno al dar estas exoneraciones y beneficios es promover la venta masiva de estos autos lo cual contribuiría con la iniciativa de Costa Rica de convertirse en un país carbono neutro para el 2022, pues se trata de vehículos 'cero emisiones; puesto que, los carros eléctricos no emiten dióxido de carbono (CO2) al ambiente porque no tienen mufla, sino que son impulsados por electricidad que llega a una bobina y mueve el motor.

¹ En este documento, para efectos de sencillez en el estilo, se utiliza sólo la categoría gramatical correspondiente al masculino. Por tanto, ello no responde a discriminación alguna, incluida la de género.

El uso de automóviles eléctricos en el país constituye una gran iniciativa para utilizar una tecnología amigable con el ambiente; sin embargo, en la aplicación de las exoneraciones y beneficios establecidos por ley han existido ciertas discrepancias y confusiones. Por tanto, en el marco teórico de la investigación se explicará detalladamente como establece la ley los procedimientos aduaneros aplicables a esta modalidad especial.

1.1.2 Área de estudio

En esta investigación se estudiará la importación de vehículos eléctricos a nivel nacional, ya que, al ser un tema sumamente reciente, la importación de estas mercancías no ha sido lo que se esperaba. De tal modo, se puede decir que por día, tal vez, se importe un vehículo eléctrico a nivel nacional, en comparación con otras mercancías, de las cuales ingresan miles diariamente.

A partir de lo supraindicado, el estudio de este tema se realizará a nivel nacional en todas las aduanas que registren ingresos de este tipo de vehículos. Actualmente en el país se comercializan cuatro tipos de vehículos eléctricos: el Nissan Leaf (de la Agencia Datsum), el Hyundai IONIQ (de Grupo Q), el BMW I3 (de Bavarian Motors) y el Ford Focus (de Grupo Automotriz).

1.1.3 Delimitación del tema

Esta investigación se llevará a cabo durante el transcurso de los años 2017 y 2018. Su fin consiste en analizar la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de vehículos eléctricos, en especial automóviles de acuerdo con la legislación actual, con el objetivo de determinar si se cumple con las normas vigentes durante los períodos 2017-2018.

Para realizar dicha investigación, se llevará a cabo un trabajo de campo que permita identificar las fortalezas y debilidades del proceso actual, puesto que, por ser un tema muy novedoso, la mayoría de los importadores e instituciones públicas involucradas no están familiarizados con el manejo y la aplicación de este procedimiento para eso se realizarán consultas con los expertos del tema.

El tema de vehículos eléctricos incluye tanto aquellos nuevos como usados, además de que al referirse a vehículos no solo se habla de automóviles, sino también se incluyen motocicletas o bicicletas eléctricas, entre otros; tal y como lo define el Artículo 2 de la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico: “Todo bien mueble impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión, nuevo o usado con antigüedad no mayor a doce meses, en su versión de automóviles, motocicletas, bicicletas, microbuses, buses, trenes y cualquier otro definido en el reglamento de esta ley.”

1.1.3.1 Alcances

La investigación puede ser tomada como referencia para lograr una realización eficaz y eficiente de los trámites en la importación definitiva de vehículos eléctricos; puesto que, en la actualidad existen problemas en la ejecución de las declaraciones en el Sistema TICA. También se pretende elaborar una propuesta la cual permita optimizar el procedimiento actual, con el fin de incluir mejoras.

1.1.3.2 Limitaciones

Entre las limitaciones de la investigación se encuentran la no otorgación de permisos por entidades públicas y privadas involucradas en el proceso. Dichos impedimentos perjudicarían la recolección de información, lo cual influiría directamente en la realización del trabajo, debido a que, si no se permite el acceso

a ciertos datos y procedimientos utilizados actualmente en el tema de vehículos eléctricos, se imposibilitaría detectar los problemas presentados en esta área.

1.1.4 Justificación

La presente investigación resulta conveniente para muchos sectores como personas físicas o jurídicas las cuales están interesadas en la importación de vehículos eléctricos por lo tanto deben conocer el procedimiento especial aprobado para la importación de esta clase de mercancías. De igual forma, puede servir para los que ya conocen el proceso y tienen dudas sobre cómo realizar la importación y los beneficios que se pueden recibir.

A la vez, cobra relevancia social por ser una iniciativa que busca eliminar el ingreso al país casi 16.000 vehículos de combustibles fósiles. Asimismo, representa una nueva tendencia a nivel internacional para contribuir a un desarrollo más amigable con el ambiente.

En este momento, el procedimiento especial para la importación de vehículos eléctricos no se está aplicando de manera correcta por lo que hay muchos carros que se encuentran en aduana esperando el proceso para su desalmacenaje; por ende, el estudio contribuirá a entender por qué, a pesar de la resolución, no se está ejecutando el procedimiento.

Al ser un tema muy reciente e innovador, llenará un vacío para aquella parte de la población que, en su mayoría, no está al tanto de este procedimiento especial y los beneficios que se podrían obtener.

La investigación puede ayudar a mejorar el proceso actual y ofrecer estrategias para que se adopten nuevas y mejores soluciones para aplicar más eficientemente los incentivos y beneficios tributarios a la importación de vehículos eléctricos.

1.1.5 Estado del arte

Variable 1 Régimen de Importación

Tesis, libro, artículo	Tema	Autor	Resumen
Artículo	Régimen aplicable a la importación temporal de vehículos	Álvarez Rojas, Natalia y sancho Carpio.	En el presente informe de investigación se recopila la doctrina y normativa que desarrolla el tema de la importación temporal de vehículos; de esta forma, se determina el procedimiento general para este tipo de trámites.
Tesis	Manual de importación para pymes	Jennifer Losada de la Pava. Jessica Andrea Erazo Aristizábal	El siguiente trabajo se basa en la necesidad de crear un plan estratégico de fácil entendimiento para que los empresarios puedan llevar a cabo un proceso de importación. Por este motivo el presente trabajo sirve como guía y orientación para llevar a cabo procesos de importación y temas de estudios relacionados al comercio exterior.
Tesis	Procedimientos para la importación y exportación de mercancías en la Zona Franca Cacao, Shell Química de Guatemala.	Dionel Yúnior Madrid Gramajo.	Los procedimientos utilizados para la importación y exportación de mercancías dentro de una empresa, que opera dentro de un recinto fiscal, deben ser eficientes, ya que, a medida que el mundo continúa cambiando y se convierte más competitivo, las autoridades gubernamentales también se vuelven más exigentes, mejorando sus controles fronterizos, en el caso de la institución tributaria.
Tesis	Optimización del proceso de nacionalización de mercancías importadas.	Alexandro Gustavo Ponce Arévalo.	El estudio propone optimizar los tiempos de nacionalización de mercancías y reducir costos económicos que son consecuencia de dilación en los sub-procesos aduaneros.

Variable 2 Ley n° 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico

Tesis, libro, artículo	Tema	Autor	Resumen
Tesis	“Reducción de la tasa del impuesto selectivo al consumo a la importación de los vehículos eléctricos en el Perú”	Ana María Araujo Huerta, Milagros Patricia Chirinos Rosas, Mary Diana Sausa Avilés.	A nivel mundial, la demanda de los vehículos eléctricos se ha incrementado progresivamente, en gran medida por los compromisos internacionales que los países han adquirido con la finalidad de reducir las emisiones de gases del efecto invernadero y como parte de las políticas de reducción de gastos energéticos, por el alto precio del combustible.
Tesis	“Análisis de la evolución y el impacto de los vehículos eléctricos en la economía europea.”	Ignacio Sanz Arnaiz	En este trabajo se ha analizado el estado actual del mercado del vehículo eléctrico en la Unión Europea. Se ha realizado el estudio económico del coste de operación (precio de adquisición más gasto en energía) para varios modelos disponibles hoy en el mercado español, como caso representativo.
Libro	"Análisis de las Exoneraciones e Incentivos Tributarios y Propuesta de Estrategia para su Eliminación."	Ministerio de economía y finanzas de Perú.	En el se analizan estrategias para la eliminación de exoneraciones.
Tesis	“Modelo de Masificación de Vehículos Eléctricos, en Bogotá D.C.”	Blas Morales Quintana.	En este trabajo se expone las ventajas que traería este cambio además de las desventajas del modelo actual.

Variable 3 Obligación Tributaria Aduanera

Tesis, libro, artículo	Tema	Autor	Resumen
Tesis	Derecho Tributario Aduanero.	Vanessa Valentina Elizondo Cerda. María Elsa Pinto Garrido.	La presente memoria tiene por finalidad aplicar parte de los elementos básicos del Derecho Tributario al área del Derecho Aduanero.
Tesis	El derecho de defensa y del debido proceso del contribuyente a la luz del nuevo procedimiento de determinación de la obligación tributaria costarricense	Wendy Rodríguez Quirós Mariam Chacón Morera.	En el presente trabajo, se analizará el procedimiento por el cual se realiza la determinación de oficio de la obligación tributaria, en Costa Rica, antes y después de la emisión de la Ley N° 9069 de Fortalecimiento de la Gestión Tributaria, tratando de dilucidar el respeto, o no, a los derechos fundamentales del derecho de defensa y debido proceso.
Tesis	Determinación de la obligación tributaria en la Legislación Ecuatoriana en el año 2012	Moreira Chavarría Jenny Maribel.	Se Pretende a través de este trabajo investigativo dar una nueva visión general de una parte del Derecho Administrativo Tributario, para que, quienes estén interesados en el tema, actualizados con las normas tributarias, cumplan eficaz y oportunamente con sus obligaciones tributarias; y, para que solo así, conscientes del pago de sus tributos, puedan contribuir con el Estado para el beneficio de todos los ecuatorianos.
Tesis	Diseño de un sistema de procedimientos administrativos, financieros y contables, para el cumplimiento de las obligaciones tributarias en las actividades de importación y exportación de mercaderías en el Ecuador.	Claudia Gabriela Illumipanta Castro, Viviana Elizabeth Ortega López.	En este trabajo se presenta un análisis administrativo, financiero y contable para el cumplimiento de las obligaciones en las importaciones y exportaciones

Variable 4 Nacionalización

Tesis, libro, artículo	Tema	Autor	Resumen
Tesis	Describir el proceso de nacionalización de mercancía en la aduana aérea de Maiquetía.	Yosibel Odila Durán Espinoza.	Se detalla el proceso por seguir para la nacionalización de mercancías en el aeropuerto de Maiquetía
Tesis	Descripción del proceso de nacionalización de mercancías en la empresa Importaciones W.C.A. C.A., e identificación de los factores negativos externos a fin de mejorarlos.”	Yadennys L. Velásquez C.	Con la elaboración del presente informe se persigue como objetivo principal evaluar el proceso de Nacionalización de mercancías en la empresa Agencia Aduanal Importaciones W.C.A, C.A, con el fin de contribuir a mejorar dicho proceso, haciendo el uso adecuado de las herramientas y competencias inherentes al área laboral.
Tesis	Proceso de nacionalización de las mercancías objeto del Comercio Exterior, en la empresa DHL Express Aduanas Venezuela, C.A.	Peñuela Marisabel, Mendoza María.	En el siguiente informe se indaga todo el trabajo realizado en la empresa, donde se hacen las gestiones para la nacionalización o despacho todas las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera, donde son entregados los expedientes de acuerdo al tipo de operación de que se trate que van desde la solicitud de los recaudos, de acuerdo con su régimen legal dependiendo del caso, hasta que se emite el pase de salida de la mercancía, teniendo en cuenta el desempeño de todos los deberes y compromisos del cliente para gestionar el progreso de nacionalización que requiere dicha mercancía.
Tesis	“Optimización del proceso de nacionalización de mercancías importadas.”	Alexandro Gustavo Ponce Arévalo.	El estudio propone optimizar los tiempos de nacionalización de mercancías y reducir costos económicos que son consecuencia de dilación en los sub-procesos aduaneros.

Variable 5 Control permanente en aduanas

Tesis, libro, artículo	Tema	Autor	Resumen
Tesis	Análisis de la influencia del control aduanero fronterizo en el tránsito aduanero internacional,	Daniela Nina Mena.	El presente trabajo parte del hecho de que las Aduanas en América Latina y en gran parte del mundo se enfrentan a una dualidad: no ser un freno a la facilitación del comercio exterior y, por otra parte, buscar los mecanismos de control en el ingreso de mercancías al territorio nacional.
Tesis	Control Aduanero y Régimen Sancionador en las Exportaciones del Perú.	Iris Rocio Gracia Segundo.	Se estudian todos los componentes del régimen de exportación definitiva, los mecanismos de promoción a las exportaciones, la potestad en materia tributaria, el control aduanero, los principios de buena fe, presunción de la veracidad y el abuso del derecho; la potestad sancionadora, la evolución histórica del régimen sancionador aduanero, el régimen sancionador en el proceso de exportación definitiva y la declaración del valor en el régimen de exportaciones
Tesis	El Sistema de Tecnología de Información para el Control Aduanero - tico - y los cambios en el ámbito aduanero del año 2005. Hacia la facilitación del comercio.	Vivian Campos Zúñiga.	El sistema de Tecnología de Información para el Control Aduanero – TICA – fue establecido en las aduanas del país en el 2005 y se constituyó en la plataforma informática con la cual se haría efectiva la transmisión electrónica de los documentos requeridos para el trámite aduanero, desde cualquier punto del país y las 24 horas de los 365 días; el pago de los tributos de manera electrónica y automática; y la interconexión de los diferentes puntos aduaneros del país.
Tesis	Procedimientos de Control Aduanero tendientes a prevenir y controlar la subvaloración de mercancías durante el control previo en Importación	Carlos Gabriel Jacome Burbano.	Este trabajo aborda la problemática, en cuanto a los controles aduaneros de la subvaloración de mercancías en la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales.

Variable 6 Proceso Fiscalizador

Tesis, libro, artículo	Tema	Autor	Resumen
Tesis	Análisis de la influencia del control aduanero fronterizo en el tránsito aduanero internacional,	Daniela Nina Mena.	El presente trabajo trata de que las Aduanas no sean un freno a la facilitación del comercio exterior y, por otra parte, buscar los mecanismos de control en el ingreso de mercancías al territorio nacional.
Tesis	“Diagnóstico de la percepción de los agentes y asistentes de aduanas del servicio brindado por parte de los funcionarios de la Sección Técnica Operativa en la Aduana de Limón en trámites de importación de mercancías que requieran revisión física con la finalidad de proponer medidas para incrementar o mantener la calidad de dicho servicio”	Rodolfo Escoe Lewis	El objetivo de este proyecto final es el de evaluar la percepción general que el agente y asistente aduanero reciben por parte de los funcionarios aduaneros que participan en el proceso de revisiones físicas de mercancías en declaraciones de importación.
Tesis	Plan de Importación de Productos estéticos de la Línea Facial para Ingrid,	Ingrid Lissette Bohórquez Huayamave, Melida Patricia Flores Bastidas	El presente plan de Importación presenta el proceso que se debe realizar para importar el cual es establecido por el Servicio de Aduanas del Ecuador-SENAE a través del proveedor “Laboratorio DRA Norma Bustos.
Tesis	Diseño de una guía del proceso para realizar el trámite de importación de materiales y equipos eléctricos en Guatemala,	Carmen Fabiola Cumez Cojtí.	Actualmente Guatemala se encuentra avanzando en la parte de importaciones, respecto a este tema son varios los requisitos documentales que las autoridades guatemaltecas exigen para permitir el ingreso y nacionalización de los equipos.

1.1.6 Objetivos

1.1.6.1 Objetivo General

Analizar la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la legislación actual con el fin de determinar si se cumple con las normas vigentes durante los periodos 2017-2018.

1.1.6.2 Objetivos específicos

Analizar el procedimiento del régimen de Importación y la Ley 9518 aplicado a la importación de Vehículos eléctricos

Identificar el proceso para determinar la obligación tributaria aduanera y la Nacionalización realizada a los Automóviles eléctricos en su Importación.

Proponer una guía que permita la óptima aplicación del procedimiento aduanero aplicado a la importación de Automóviles y demás vehículos eléctricos.

2.1 Marco Teórico

El desarrollo de la perspectiva teórica es un proceso y un producto. Un proceso de inmersión en el conocimiento existente y disponible que puede estar vinculado con nuestro planteamiento del problema, y un producto (marco teórico) que a su vez es parte de un producto mayor: el reporte de investigación (Yedigis y Weinbach, 2005). Una vez planteado el problema de estudio (es decir, cuando ya se tienen los objetivos y preguntas de investigación) y cuando además se ha evaluado su relevancia y factibilidad, el siguiente paso consiste en sustentar teóricamente el estudio (Hernández-Sampieri y Méndez, 2009), lo que en este libro denominaremos desarrollo de la perspectiva teórica. Ello implica exponer y analizar las teorías, las conceptualizaciones, las investigaciones previas y los antecedentes en general que se consideren válidos para encuadrar el estudio (Rojas, 2001).

2.2 Marco Conceptual

2.2.1. Régimen de Importación

Régimen aduanero, por el cual las mercancías importadas desde el exterior o desde una zona franca pueden circular libremente en el territorio aduanero nacional, previo del pago de los tributos aduaneros y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras.

Ley n° 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico: “Este logro, sin precedentes en América Latina, nos coloca entre las naciones más desarrolladas en materia de energía renovable” (Solís, 2018).

2.2.2 Obligación Tributaria Aduanera

Es el vínculo que se establece por ley entre el acreedor (el Estado) y el deudor tributario (las personas físicas o jurídicas) y cuyo objetivo es el cumplimiento de la prestación tributaria. Por tratarse de una obligación, puede ser exigida de manera coactiva (Gardey y Porto, 2011).

El contribuyente, de esta manera, tiene una obligación de pago a partir del vínculo jurídico. Gracias a los tributos, el Estado puede solventarse y desarrollar obras de bien público (Gardey y Porto, 2011).

2.2.3 Nacionalización

Instante en que ocurre el pago de los derechos de internación y de los impuestos internos aplicables, tales como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), entre otros, que habilitan al importador para ingresar bienes al país (Fernández Montt).

El proceso de nacionalización empieza con la recepción de la mercancía en el puerto y es transportada a un Terminal de almacenamiento, este emite un volante o manifiesto de carga que es la comprobación del arribo de la mercancía, para así, empezar su procedimiento de legalización (Torres, 2008).

2.2.4 Control permanente en aduanas

Se puede realizar en cualquier momento sobre los auxiliares de la Administración de Aduanas, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones.

2.2.5 Proceso Fiscalizador

La fiscalización consiste en examinar una actividad para comprobar si cumple con las normativas vigentes (Pérez y Gardey, 2008).

2.3 Marco Institucional

2.3.1 Ministerio de Hacienda

Es la principal institución involucrada, ya que dentro de sus competencias está el de ser el máximo órgano que regule toda la materia aduanera a nivel nacional. En este caso, el Ministerio de Hacienda deberá fiscalizar que se cumplan con las disposiciones, requisitos y obligaciones que establece el régimen de importación definitiva, para ello se basarán en lo que establece la Ley General de Aduanas y su Reglamento.

Así como de la adecuada percepción de tributos en la importación de mercancías, en este caso los vehículos eléctricos, al aplicar las exoneraciones establecidas en el artículo 9 de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico.

Como competencia de esta situación también debe brindar asesoría para aclarar ciertas dudas en la realización del procedimiento especial a la importación de vehículos eléctricos.

2.3.2 Dirección General de Aduanas

Como órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera, 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 (Artículo 11 LGA).

Asimismo, la Dirección coordinará y fiscalizará la actividad de las aduanas y dependencias a su cargo, para asegurar la aplicación correcta y uniforme del régimen jurídico aduanero, acorde con sus fines y los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas, mediante la emisión de directrices y normas generales de interpretación, dentro de los límites de las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes (Artículo 11 LGA).

El director general de aduanas en este caso el señor Wilson Céspedes Sibaja fue el que aprobó la Resolución DGA DGT 021 2018, la cual explica el procedimiento especial aplicable a la importación de vehículos eléctricos.

2.3.3 Ministerio de Ambiente y Energía

El Ministerio de Ambiente y Energía tiene las siguientes obligaciones:

- a) Formular y ejecutar la política nacional en energías renovables para el transporte y el Plan Nacional de Transporte Eléctrico, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- b) Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte eléctrico y la adquisición de vehículos eléctricos.
- c) Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley.
- d) Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley respecto a la oferta de vehículos eléctricos en el país.
- e) Emitir las directrices para la instalación y funcionamiento de los centros de recarga y verificar su cumplimiento.
- f) Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura contempladas en la presente ley.
- g) Coordinar con el Ministerio de Hacienda la implementación de los incentivos contemplados en esta ley.
- h) Promover políticas para dar a conocer el transporte eléctrico en el país, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la promoción de sus beneficios en: mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, eficiencia energética, disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, así como cualquier otra que determine el reglamento de esta ley.

- i) Emitir el logo distintivo correspondiente a los vehículos eléctricos, que permita su fácil identificación para los efectos de los alcances de esta ley.
- j) Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte eléctrico, insertándola en una acción ambiental pública, para optimizar e integrar coherentemente los esfuerzos y los recursos de las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades en esa materia.
- k) Las demás obligaciones que señalen las leyes y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica para promover el transporte eléctrico (Artículo 4, Ley n°9518).

2.3.4 Ministerio de Obras Públicas y Transportes

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro del ámbito de aplicación de la Ley 9518 tiene las siguientes obligaciones:

Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente ley, en lo atinente a sus competencias.

- b) Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.
- c) Velar por la aplicación de esta ley y sus reglamentos.
- d) Definir los indicadores de cumplimiento de transporte eléctrico en el país.
- e) Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta ley.
- f) Coordinar con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente ley.
- g) Emitir las constancias de que los vehículos eléctricos que se importen reúnen las características que regula esta ley (Artículo 5, Ley n°9518).

2.4 Marco Legal

La Resolución RES-DGA-DGT-021-2018 se basa en los siguientes artículos: El régimen Jurídico tiene como fin facilitar y agilizar las operaciones del comercio exterior, así como validar la correcta percepción de los tributos (Artículo 6, LGA).

El Servicio Nacional de Aduanas tiene como función realizar, en coordinación con las demás oficinas tributarias, las facultades de administración tributaria respecto de los tributos que generan el ingreso” (Artículo 9, LGA).

La Dirección General de Aduanas es el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera, que en el uso de su competencia le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que la ley y las demás disposiciones del ramo le conceden al Servicio Nacional de Aduanas (Artículo 11, LGA).

Al Director General, le corresponde emitir las políticas y directrices que orienten las decisiones y acciones que logren el cumplimiento de los fines del régimen jurídico aduanero y la consecución de los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas (Artículo 6, RLGA).

La declaración aduanera se expresa, libre y voluntariamente, así como el régimen al cual serán sometidas las mercancías; además como consecuencia se aceptan las obligaciones que el régimen impone, debiendo fijarse la cuantía de la obligación tributaria aduanera y el pago anticipado de los tributos (Artículo 86, LGA).

La presentación de la declaración aduanera de mercancías se efectuará mediante transmisión electrónica de datos previo al cumplimiento de las formalidades aduaneras, debiendo contener la autodeterminación y liquidación de los tributos

exigibles y deberá presentarse con el pago anticipado de los derechos e impuestos previamente determinados por el declarante o su representante” (Artículo 241, RLGA).

La Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico tiene como objeto establecer la estructura normativa para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y a su vez fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y la ciudadanía en general” (Ley n° 9518).

Es de interés público la promoción del transporte eléctrico, público y privado, para cumplir con los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país (Artículo 3, Ley n° 9518).

Los vehículos eléctricos se beneficiarán de la exoneración del impuesto general sobre las ventas, el impuesto selectivo de consumo y el impuesto sobre el valor aduanero”, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla:



Exoneración según valor de ingreso del vehículo

Monto exonerado del valor CIF del vehículo eléctrico	Exoneración del impuesto general sobre las ventas	Exoneración del impuesto selectivo de consumo	Exoneración del impuesto sobre el valor aduanero
Los primeros \$30.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	100% de exoneración	100% de exoneración	100% de exoneración
De \$30.001 hasta \$45.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	50% de exoneración	75% de exoneración	100% de exoneración
De \$45.001 hasta \$60.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	0% de exoneración	50% de exoneración	100% de exoneración
De \$60.001 en adelante.	0% de exoneración	0% de exoneración	0% de exoneración

Fuente: Moción de texto sustitutivo
publicado en erhoy.com

Realizar las mejoras solicitadas al TFG								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

Cronograma de actividades 2019								
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto
Investigación y Entrevistas								
Tabular y finalizar Tesis								
Presentar la tesis final y solicitar fecha de la defensa								

2.5 Marco Teórico

2.5.1 Normativa Aduanera

En Aduanas existen dos Normativas Principales, las cuales son las que regulan el comercio, tanto a nivel Nacional como Centroamericano. A continuación, se detallarán de manera general las disposiciones de estas legislaciones.

En primer lugar, se encuentra el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA).

El CAUCA, fue suscrito por los cinco Estados Centroamericanos el 13 de diciembre de 1963. Desde su creación, el código ha sufrido varios cambios.

La versión del código que Costa Rica utiliza en la actualidad, está vigente desde el 18 de noviembre de 2003. El reglamento a este código fue adoptado mediante Decreto 31536-COMEX-H, vigente desde el 17 de diciembre de 2003.

Según el Artículo 1 del CAUCA: “El presente Código Aduanero Uniforme Centroamericano tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los países signatarios conforme los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración”. Mientras en el Artículo 2 se define el ámbito de aplicación de este código y su reglamento “El ámbito de Aplicación será el territorio aduanero, sus normas serán aplicables a toda persona, mercancía y medio de transporte que cruce los límites del territorio aduanero de los países signatarios”.

Por su parte a Nivel Nacional la actividad aduanera se rige por medio de la Ley General de Aduanas (LGA) y su Reglamento (RGLA). De acuerdo con el artículo 1, su ámbito de aplicación es el siguiente: “La presente ley regula las entradas y las salidas, del territorio nacional, de mercancías, vehículos y unidades de transporte; también el despacho aduanero y los hechos y actos que deriven de él o de las entradas y salidas, de conformidad con las normas comunitarias e internacionales, cuya aplicación esté a cargo del Servicio Nacional de Aduanas”. Además, en esta ley se define el alcance territorial esta: “El territorio aduanero es el ámbito terrestre, acuático y aéreo en los cuales el Estado de Costa Rica ejerce la soberanía completa y exclusiva. Podrán ejercerse controles aduaneros especiales en la zona en que el

Estado ejerce jurisdicción especial, de conformidad con el artículo 6 de la Constitución Política y los principios del derecho internacional”.

También cita: “Los vehículos, las unidades de transporte y las mercancías que ingresen o salgan del territorio aduanero nacional, estarán sujetos a medidas de control propias del Servicio Nacional de Aduanas y a las disposiciones establecidas en esta ley y sus reglamentos”. Asimismo, las personas que crucen la frontera aduanera, con mercancías o sin ellas o quienes las conduzcan a través de ella, estarán sujetas a las disposiciones del régimen jurídico aduanero” (Artículo 2, LGA).

2.5.2 Régimen de Importación

Las mercancías importadas o exportadas pueden ser sometidas a diferentes regímenes aduaneros, según la legislación actual “Se entenderá por regímenes aduaneros, las diferentes destinaciones a que pueden quedar sujetas las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, de acuerdo con los términos de la declaración presentada ante la autoridad aduanera” (Artículo 109 LGA). Un régimen aduanero son las diferentes modalidades a las que pueden ser sometidas las Mercancías.

Las mercancías pueden destinarse a los siguientes regímenes aduaneros (Artículo 110 LGA):

- a) Definitivos: Importación y Exportación y sus modalidades.
- b) Temporales: Tránsito Aduanero Nacional e Internacional, Transbordo, Tránsito por Vía Marítima o Aérea, Depósito Fiscal, Servicio de Reempaque y Distribución en Depósito Fiscal, Importación y Exportación Temporal y Provisiones de a Bordo.
- c) Liberatorios de Pago de Tributos Aduaneros: Zona Franca, Reimportación en el mismo estado y Reexportación.

d) De perfeccionamiento: Perfeccionamiento Activo y Exportación Temporal para el Perfeccionamiento Pasivo.

e) Devolutivo de derechos.

Estas son las diferentes modalidades, sin embargo para la presente investigación solo se verá el Régimen de Importación Definitiva.

2.5.3 Régimen de Importación Definitiva

“Se entiende por régimen de importación o exportación definitivos, la entrada o salida de mercancías de procedencia extranjera o nacional respectivamente, que cumplan con las formalidades y los requisitos legales, reglamentarios y administrativos para el uso y consumo definitivo, dentro o fuera del territorio nacional” (Artículo 111 LGA). La importación o exportación definitiva Corresponde al Régimen aduanero donde se da la entrada o salida de mercancías provenientes del extranjero. Por su parte en el CAUCA se explica cómo: “La importación definitiva, es el ingreso de mercancías procedentes del exterior para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero” (Artículo 8, CAUCA).

En el RGLA se establece la metodología de la declaración aduanera en este régimen “La declaración aduanera podrá incluir las mercancías amparadas a uno o varios conocimientos de embarque, destinadas al mismo consignatario, siempre que las mercancías se encuentren en el mismo depósito fiscal o lugar autorizado. Las mercancías amparadas al conocimiento de embarque pueden incluirse en varias declaraciones, siempre que correspondan a bultos completos” (Artículo 313, RGLA). Esta declaración aduanera de importación deberá contener la información necesaria respecto de los siguientes aspectos (Artículo 314, RGLA):

a) Identificación del agente aduanero, transportista, importador y exportador.

- b) Datos sobre el país de origen de las mercancías, país de procedencia, puerto de embarque o carga y transporte empleado.
- c) Descripción detallada de la mercancía incluyendo, nombre comercial, número de bultos, marcas de identificación de bultos, peso bruto y neto, clasificación arancelaria y clasificación para efectos estadísticos. La descripción incluirá el “código de producto” para aquellas mercancías que la Dirección General establezca mediante resolución de alcance general.
- d) Lugar y código de ubicación de las mercancías y fecha de ingreso.
- e) Cuantía de la obligación tributaria aduanera, demás cargos aplicables, tipo de cambio y aplicación de exenciones, preferencias arancelarias y pago efectuado o garantías rendidas, en su caso.
- f) Condición de las mercancías (nuevas, usadas, defectuosas, reconstruidas, reacondicionadas, entre otras).
- g) Identificación de la factura comercial, del comprobante del pago de los tributos, de la nota de autorización de exención, de los documentos de ingreso a depósito, de la lista de empaque, si la hubiere, y todos aquellos documentos necesarios para la comprobación de los requisitos arancelarios o no arancelarios a la importación.
- h) Valor en aduana, valor de la prima del seguro y flete y monto declarado en factura.
- i) Número y fecha del conocimiento de embarque.
- j) Régimen o modalidad aduanera solicitados. Cuando ingresen bultos que contengan mercancías de diferente naturaleza, éstas deberán ser descritas detallando el contenido de cada bulto.

2.5.4 Procedimiento de importación de vehículos eléctricos

Para la importación de Vehículos eléctricos en Costa Rica se aprobó un procedimiento especial con el fin de promover la importación de estos Vehículos.

Según Quesada (2018): “La única diferencia de este procedimiento especial son las exoneraciones que se aplican sobre la factura comercial en valor CIF. De ahí en adelante se cumple con los mismos requisitos del Régimen de Importación Definitiva,”

A continuación, se detallará el Manual de Procedimientos por realizar, el cual fue establecido para la importación de vehículos eléctricos.

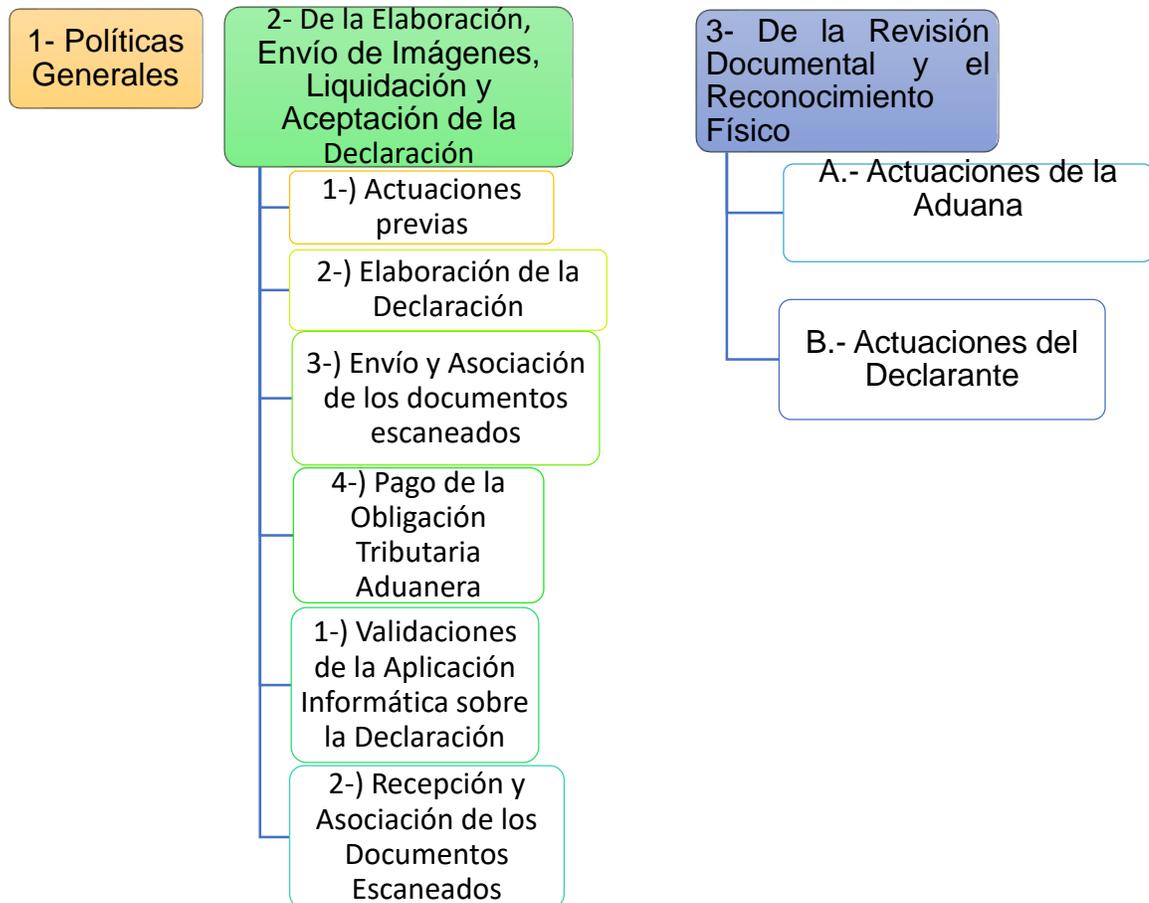
2.5.5 Capítulo I - Base Legal

1. Ley 9518 No. “Incentivos y promoción para el transporte eléctrico” publicada en el Alcance No. 26 de la Gaceta No. 21 de fecha 06/02/18. Este procedimiento tiene como base la Ley n° 9518. La cual fue la que dio inicio a la iniciativa de Vehículos eléctricos en el país. Además, que dentro de ella se define todo lo relacionado al tema de Vehículos eléctricos, los beneficios, requisitos, obligaciones e instituciones participantes.

2.5.6 Capítulo II - Procedimiento Común

Para la importación de vehículos eléctricos, se seguirá el siguiente procedimiento especial, hasta tanto se comunique vía resolución que el procedimiento común se encuentra habilitado en la aplicación informática TICA. Para todos los aspectos aquí no mencionados, se aplica el Manual de Procedimientos Aduaneros vigente. Hasta que no se habilite el procedimiento común en la aplicación TICA, se seguirá este manual de Procedimientos Aduaneros.

El manual se divide en tres puntos principales:



2.5.7 Políticas Generales

1º) Todo mensaje deberá ser firmado electrónicamente por el emisor, utilizando para ello el certificado digital. Cada mensaje debe firmarse mediante el certificado digital del emisor

2º) La declaración de importación deberá efectuarse por el declarante mediante transmisión electrónica de datos, utilizando la clave de acceso confidencial asignada por el SNA de acuerdo con los procedimientos establecidos, cumpliendo con el formato de requerimientos para la integración a la aplicación informática y con los lineamientos establecidos en los instructivos de llenado. El SNA asigna al declarante una clave de acceso confidencial la cual se utilizará en la declaración de

Importación, Siguiendo todos los lineamientos establecidos en el procedimiento a realizar.

3º) La aplicación informática validará la existencia del número de identificación del importador, para tal efecto se utilizará la información de contribuyentes de la DGT, del Registro Público, del Registro Civil y Dirección de Migración y Extranjería, con excepción de los importadores cuyo documento de identificación es el número de pasaporte, el que deberá ser previamente registrado en la base de datos del SNA, acción que debe ser solicitada por el interesado. Para la identificación del importador en el sistema informático se podrá utilizar información de instituciones como el Registro público, Registro Civil entre otras.

4º) El declarante podrá enviar el mensaje del DUA las 24 horas del día, los 365 días del año y la aplicación informática realizará el proceso de validación de esos mensajes en todo momento. Se procederá a la aceptación del DUA una vez validado por parte de la aplicación informática todos los requisitos previos, realizada la asociación de imágenes de la documentación y verificado el pago de los tributos. No será necesaria la presentación a la aduana de una forma impresa del DUA. Se puede enviar el mensaje del DUA a cualquier hora y día del año, quedará pendiente la aceptación de este cuando la aplicación informática valide el cumplimiento de todos los requisitos y demás estipulaciones.

5º) El intercambio de información entre el SNA y los auxiliares de la función pública aduanera se realizará a través de la Red de Valor agregado (VAN). Por ese medio se enviarán y recibirán mensajes al y del casillero electrónico del auxiliar y también se pondrá a su disposición información relacionada con las operaciones aduaneras a través de la página web de la DGA. Para evitar errores con el internet el

intercambio de Información entre el SNA y los Auxiliares de la Función pública se realizará mediante una VAN. Por esa vía se pondrá a disposición toda la información respecto de las gestiones aduaneras.

6º) Para el trámite de importación definitiva de los vehículos eléctricos se deberá utilizar el régimen 01 y modalidad 50 (Importación de Vehículos Eléctricos). El 01 se refiere al régimen de importación definitiva mientras que el 50 corresponde a una modalidad especial que se abrió para los vehículos eléctricos.

7º) Para este régimen y modalidad los documentos obligatorios a presentar son:

- a) Conocimiento de embarque (0004).
- b) Factura Comercial (0013).
- c) Requisitos no arancelarios (cuando corresponda).
- d) Nota de exoneración aprobada (0104).
- e) Imagen de la Nota de exoneración (0226).
- f) Imagen de la transferencia electrónica debidamente cancelada (0395).
- g) Imagen de la declaración jurada con el detalle de la liquidación de la obligación tributaria Aduanera (0396).
- h) Imagen de la transferencia por ajuste en la OTA en caso de ser necesario (0397).

En este punto 7 se definen documentos que deben cumplirse obligatoriamente en el régimen de importación definitiva y la modalidad de Vehículos eléctricos.

8º) Los documentos obligatorios que sustentan la declaración aduanera 01-50, deberán ser escaneados en forma completa y enviados a la aduana a través de la Red de Valor Agregado (VAN), sin menoscabo de los controles aduaneros que los órganos competentes realicen cuando así lo consideren oportuno. Los originales de los documentos de respaldo del DUA, deberán ser archivados y custodiados por el

agente de aduanas o declarante, según se trate, durante el plazo que establece la legislación vigente. Los documentos escaneados deberán cumplir con los requerimientos técnicos dictados a tal efecto. Los documentos mencionados en el punto 7 deberán ser escaneados y enviados a través del VAN.

9º) Los funcionarios del SNA que realicen cualquier actuación durante los procesos de control inmediato y las que se pudieran efectuar a posteriori, deberán dejar constancia de las mismas en la aplicación informática, para lo que dispondrán de distintas opciones a las que ingresarán mediante el código de usuario asignado y su contraseña. Como a toda mercancía se le pueden aplicar los diferentes controles como el inmediato, posteriori o permanente, Por eso siempre debe existir un respaldo de información cuando se realiza algún trámite aduanero.

10º) El monto a cancelar por motivo de los timbres de Archivos Nacionales, de la Asociación de Agentes de Aduanas, Colegio de Contadores Privados y de otros cobros que la aduana deba verificar, se efectuaran por medio de la cuenta cliente declarada.

11º) La obligación tributaria aduanera deberá ser cancelada mediante transferencia electrónica a cualquiera de los siguientes números de cuenta:

Ministerio de Hacienda - Tesorería Nacional, Cédula Jurídica 210004200535

Cuenta Banco de Costa Rica, código Swift BCRICRSJ.

Nombre de la cuenta	Moneda	Cuenta	Cuenta Cliente	Código IBAN

MH- Tesorería Nacional Depósitos Varios/	COL	0010242476-2	15201001024247624	CR63015201001024247624
--	-----	--------------	-------------------	------------------------

Cuenta Banco Nacional de Costa Rica, código Swift BNCRCRSJ

Nombre de la cuenta	Moneda	Cuenta	Cuenta Cliente	Código IBAN
MH- Tesorería Nacional Depósitos Varios/	COL	100-01- 000215933-3	15100010012159331	CR71015100010012159331

Dicha transferencia deberá ser escaneada y asociada en la transmisión del DUA. Para efectos de la declaración, el desglose del cálculo de la obligación tributaria aduanera deberá indicarse en el campo B29 "DOBS" del mensaje del DUA. Mediante el documento 0395 se deberá escanear y asociar en la transmisión del DUA, una declaración jurada del agente aduanero donde haga constar el desglose y detalle de la liquidación de la obligación tributaria aduanera. Estas 2 cuentas son las únicas autorizadas por el Ministerio Hacienda para la cancelación de la obligación tributaria aduanera, sin embargo, debe ejecutarse tal y como lo explica

el Punto 11 del Manual de Importación de Vehículos eléctricos de la Resolución DGA DGT 021 2018.

12º) Previo a la transmisión del DUA, la autorización de exoneración de tributos de importación (notas de exención) emitida por el Departamento de Exenciones de la Dirección General de Hacienda, deberá ser escaneada y asociada a la declaración; en el caso de las notas técnicas (requisitos no arancelarios para la importación de mercancías), que emiten las instituciones o ministerios encargados, deberán ser transmitidas a la aplicación informática por la entidad responsable de su emisión. Para el trámite de la exoneración se necesita la autorización por parte del Departamento de Exenciones de la Dirección General de Hacienda.

13º) Previo a la asociación del inventario en la declaración aduanera, el auxiliar que custodia la mercancía o el transportista internacional para el caso de desalmacenajes presentados contra el manifiesto de carga, deberá registrar en la aplicación informática el número y tipo de identificación del consignatario por cada movimiento de inventario o conocimiento de embarque.

14º) Todo endoso de un conocimiento de embarque deberá constar en el documento original y el endosatario deberá coincidir con el importador, cuando la transferencia del conocimiento de embarque sea por una parte de la mercancía que ampara, se realizara mediante "cesión de derechos" en un documento público exento de especies fiscales y autenticado por abogado, estos movimientos deben ser registrados en la aplicación informática por el auxiliar que custodia la mercancía, de previo a la asociación del inventario en la declaración aduanera.

15º) De conformidad como lo establece la normativa vigente, el DUA se presentará bajo el procedimiento de autodeterminación y pago anticipado de la obligación tributaria aduanera, según lo indicado en la política 11 anterior.

16º) Si como resultado de una reliquidación surgida en el proceso de verificación del DUA o en una revisión a posteriori, es necesario el ajuste a la obligación tributaria aduanera y sea necesario el pago de alguna diferencia, ésta deberá ser cancelada mediante transferencia electrónica al gobierno como adicional, el cual deberá ser escaneado y asociado a la declaración mediante el documento número 0397. En caso de no estar de acuerdo con el ajuste, producto de la revisión, el declarante pagará bajo protesta lo correspondiente al ajuste generado y procederá hacer el reclamo por pago indebido ante la Aduana de control.

17º) Si se debe modificar un DUA que ampare el despacho de mercancías consistentes en vehículos eléctricos y los datos que se afectan son cualquiera de los requeridos por el Registro Público de la Propiedad, después de la resolución final y de ser procedente, la aplicación informática generará en forma automática un nuevo archivo para comunicar la modificación realizada.

2.5.8 De la elaboración, envío de imágenes, liquidación y aceptación de la declaración

A.- Actuaciones del Declarante

1-) Actuaciones previas

2-) Elaboración de la Declaración

3º) El declarante, recibirá de la aplicación informática, luego de que ésta valide el envío del DUA sin errores, un mensaje con los siguientes datos, entre otros:

a) Fecha de validación del envío.

b) Número de identificación del envío, compuesto por: i. código de la aduana de control. ii. año de numeración. iii. número secuencial, por aduana.

c) Monto total y detallado del cálculo de la obligación tributaria aduanera, autodeterminado por el declarante.

4º) En el desalmacenaje de vehículos eléctricos, deberá declarar la información relacionada con las características del mismo y completar en el mensaje del DUA el bloque de "Variables o Datos" (información adicional de documentos –IMPCER-).

Se deberán indicar en la variable "CombEner" la opción 5 que corresponde a vehículos eléctricos, además de los siguientes campos: CentiCub = 0, PosiCil = 0, Cilin= 0, TipoPote = 1.

B.- Actuaciones de la Aduana

1-) Validaciones de la Aplicación Informática sobre la Declaración

2-) Recepción y Asociación de los Documentos Escaneados

2.5.9 De la revisión documental y el reconocimiento físico

A.- Actuaciones de la Aduana

1º) En el control documental y físico, se pondrá a disposición del funcionario asignado la declaración objeto de este tipo de revisión, la documentación original que sustenta el DUA, las imágenes digitalizadas enviadas a la aplicación informática, y cualquier otra información disponible y cuando corresponda, la gestión de riesgo apoyará la orientación de los aspectos a revisar. El funcionario asignado por la Aduana tiene derecho a revisar toda la documentación que el considerase necesaria para aclarar ciertas dudas derivadas de las operaciones aduaneras.

2º) La comprobación física podrá realizarse en presencia del declarante, el importador o quien éste designe.

3º) El funcionario asignado para realizar la revisión documental y reconocimiento físico dispondrá de un plazo máximo de dos días hábiles desde la fecha de aceptación del DUA para finiquitar su actuación. En casos excepcionales y debidamente justificados podrá coordinar con la jefatura inmediata a efectos de que el Gerente de la aduana autorice en la aplicación informática una prórroga, la que no podrá exceder de dos días hábiles adicionales. Para realizar revisiones tanto documentales como físicas el Funcionario asignado tendrá un plazo máximo de dos días hábiles desde la fecha de aceptación del DUA, en casos especiales podrá solicitar una prórroga, la cual no podrá exceder de dos días hábiles adicionales.

4º) El funcionario deberá conformar un expediente físico por cada DUA de importación definitiva del régimen 01 modalidad 50, el cual contendrá copias de los siguientes documentos:

a) Copia del DUA.

b) Copias de las imágenes de la exoneración, declaración jurada, transferencia o depósito.

c) Copia del correo de confirmación de la Tesorería.

d) Copia del correo de confirmación del Departamento de Exenciones. (En caso de ser requerido por el funcionario en el proceso de aforo).

El funcionario asignado por la autoridad aduanera, deberá crear un expediente por cada DUA, conteniendo los documentos estipulados en el punto 4.

5º) Envió un correo a la dirección electrónica ingresos@hacienda.go.cr y pedirá a la Tesorería Nacional que verifique la autenticidad de la imagen recibida como comprobante de transferencia o depósito a las cuentas bancarias indicadas en la política 11. Una vez recibido el correo de confirmación de la validez del depósito o transferencia, procederá a imprimir y adjuntar al expediente. En caso de reliquidación a favor del estado, se procederá conforme lo indicado en este párrafo respecto a la validación del depósito o transferencia.

6º) Si en el proceso de aforo el funcionario tiene dudas sobre la veracidad en cuanto a los datos aportados sobre la nota de exoneración, podrá consultar dicho documento en la consulta web del sistema TICA

<https://sistemasdga.hacienda.go.cr/tica/web/hcvconsdoc.aspx>) o podrán hacer la consulta a la dirección electrónica exenciones@hacienda.go.cr del Departamento de Exenciones.

7º) Por medio de las jefaturas de la Sección Técnica Operativa de la aduana de control y del Órgano Fiscalizador, se coordinará la hora para efectuar la revisión conjunta de las mercancías, en caso de así haberse determinado, producto de una actuación a priori.

8º) El funcionario designado iniciará el proceso de reconocimiento físico realizando la revisión documental basada en los documentos digitalizados y los físicos originales que el declarante le ha aportado, además de las siguientes actuaciones:

a) Corroborará que las imágenes digitalizadas son una fiel imagen de los documentos en papel.

b) Realizará una impresión de la consulta “Detalle del DUA” en el lugar donde se encuentra la mercancía objeto del despacho, con el objetivo de facilitar la realización del reconocimiento físico.

c) Solicitará la presentación del o de los vehículos y los identificará a través de marcas, números, referencias, series o cualquier otro medio declarado en el DUA,

d) En caso de que el vehículo presentado no corresponda a un vehículo eléctrico (100%), levantará y firmará un acta, la que también deberá estar firmada por el depositario aduanero o responsable de la ubicación y el declarante, indicando tal circunstancia, posteriormente trasladará el caso a la Jefatura inmediata, para que proceda según lo que en derecho corresponda.

e) Realizará una verificación del detalle y desglose de la liquidación de la obligación tributaria aduanera.

9º) Si la verificación física y documental es conforme, el funcionario encargado deberá introducir el resultado en la aplicación informática módulo OK Observaciones, la que indicará que el levante está autorizado.

B.- Actuaciones del declarante

Como se indicó, la aplicación realizará las validaciones ya establecidas en el Manual de Procedimientos vigente.

2.5.10 Instructivo para liquidación manual

Lineamientos propios a la liquidación.

1. El monto a pagar por concepto de los timbres de Archivos Nacionales, de la Asociación de Agentes de Aduanas, Colegio de Contadores Privados y de otros cobros que la aduana deba verificar, se efectuarán por medio de la cuenta cliente declarada.

2. Cuando la aduana de ingreso es Caldera (002) se cobran únicamente en el Primer Rango, y se calculan para afectar la Ganancia estimada y el Impuesto de Ventas en los demás rangos (II, III, IV), los impuestos son:

Gravamen x TM que se movilice Ley 8461 Art. 15 \$0.40 (Código en TICA 38).

Gravamen x TM que se movilice Ley 8461 Art. 17 \$0.20 (Código en TICA 39).

Muellaje INCOFER Ley 4429 ¢2 (Código en TICA 40).

Impuesto x TM que se movilice Ley 6975 ¢1 (Código en TICA 41).

3. Cuando se trate de DUAS de Importación, internamiento y reexportación de mercancías ingresadas de previo por vía terrestre se debe cobrar únicamente en el Primer Rango: "Servicios Cuarentenarios ¢5500.00

4. Sobre la Ganancia Estimada e Impuesto General sobre las Ventas:

Cuando la exoneración es del primer rango Ganancia Estimada y Ventas se calculan sobre todos los impuestos. □ En los rangos II, III y IV Ganancia Estimada y Ventas se calculan sobre lo efectivamente pagado.

Cuando proceda el cobro de multas e intereses se cobrarán según los procedimientos vigentes como normalmente corresponde.

5. Después de analizados y aplicados según corresponda los lineamientos anteriores, se continua con la revisión de la Liquidación de Impuestos presentada en la “Declaración Jurada con la determinación de la Obligación Tributaria r” y las reliquidaciones que procedan, misma que según lo que se detalla a continuación.

2.5.11 Revisión de datos de la nota de exoneración y la transmisión con el DUA de la “Declaración Jurada de la Determinación de la Obligación Tributaria

1. El Departamento de Exenciones de la Dirección General de Hacienda emitirá, las Notas de Exoneración Concretas, que se utilizarán una sola vez, tal y como se han venido utilizando hasta hoy. El Agente Aduanero debe transmitir en el DUA la imagen de la Exoneración y presentar documento físico ante la Aduana.

2. El Agente Aduanero consignará en la Declaración Jurada”, los siguientes datos:

DECLARACIÓN JURADA CON LA DETERMINACION DE LA OBLIGACION TRIBUTARIA	
Fecha de Aceptación de la Declaración	
Número y fecha del DUA transmitido	
Valor aduanero	
Valor Fiscal	
Clase Tributaria	
El número de Nota de Exoneración Concreta Aprobada, que está aplicando al DUA.	
El código de Liberación aplicado	
Tipo de cambio utilizado a fecha de aceptación del DUA	
El número y fecha de Transferencia electrónica o Depósito (debe tener el detalle de impuestos y monto total a pagar.	

	Liquidación de Impuestos por Rango	
--	---	--

Obligación Tributaria por RANGO	Monto de la obligación tributaria sin exención				
RANGO I					
DAI					
SC					
LEY					
Gravamen x TM Ley 8461 Art. 15 US \$0.40					
Gravamen x TM Ley 8461 Art. 17					
Obligación Tributaria por RANGO	Monto de la obligación tributaria sin exención				
Muellaje INCOFER Ley 4429 ¢2.0					
Impuesto x TM Ley 6975					
Margen de Valor Agregado (G.E.)					
Impuesto General sobre las Ventas					
\$3 PROCOMER					
Timbre Archivo Nacional					
Timbre Asociación Agentes de Aduana Ley 7017					
Timbre de Contadores					
Total					
Obligación Tributaria por RANGO	Monto de la obligación				

	tributaria sin exención				
RANGO II					
DAI					
SC					
LEY					
Margen de Valor Agregado (G.E.)					
Impuesto General sobre las Ventas					
Total					
Rango III					
DAI					
SC					
LEY					
Margen de Valor Agregado (G.E.)					
Impuesto General sobre las Ventas					
Total					
Obligación Tributaria por RANGO	Monto de la obligación tributaria sin exención				
Rango IV					
DAI					
SC					
LEY					
Margen de Valor Agregado (G.E.)					
Impuesto General sobre las Ventas					
Total					

Sumatoria de Impuestos de los Rangos correspondientes según código de liberación que se aplique				
Obligación Tributaria	Obligación Tributaria	Obligación Tributaria	Obligación Tributaria	Obligación Tributaria
DAI				
SC				
LEY				
Margen de Valor Agregado (G.E.)				
Impuesto General sobre las Ventas				
Total				
Firma Declarante				
Firma del Declarante				
Número de identificación física o jurídica del Declarante				
Código del Declarante				

3. El funcionario encargado de la revisión física y documental debe verificar que los documentos transmitidos y físicos coincidan entre sí, como: La Nota de Exoneración, lo transmitido en el DUA y los datos de la “DECLARACIÓN JURADA CON LA DETERMINACION DE LA OBLIGACION TRIBUTARIA”, entre otros.

4. El funcionario encargado de la verificación física y documental debe solicitar el documento físico, de la Nota de Exoneración aprobada, según corresponda y revisar todas las casillas contra los datos transmitidos en el DUA, contra la imagen de la Nota de Exoneración transmitida y contra la Declaración Jurada transmitida, verificando entre otras cosas: El detalle de la autorización y las fechas de vigencia, código de liberación, etcétera.

2.5.12 Ley n° 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico

La iniciativa de los vehículos eléctricos tiene como base la esta ley, así como su reglamento.

Todo comenzó el 14 de diciembre del 2017 con treinta y ocho diputados presentes, donde se aprobó en segundo debate el proyecto de ley que disminuye los impuestos a los vehículos eléctricos, con el fin de que se vuelvan más atractivos para los consumidores. De los presentes solo el diputado José Ramírez votó en contra del proyecto, mientras que los treinta y siete restantes decidieron darle su voto afirmativo.

Específicamente, se trata del proyecto No.19.744 “Ley de incentivos y promoción para el transporte eléctrico”, que en especial fue impulsado por la diputada Marcela Guerrero, quien se mostró satisfecha por la aprobación.

“Con esto el país va a tener un marco jurídico, que es el primer paso para hacer una transición energética para liberarnos de los hidrocarburos, para soltar la enorme contaminación que tenemos, para poder contribuir y dar una señal de empleo para este país”, dijo Guerrero.

Justamente el proyecto de ley exonera hasta el 100% de impuestos a los vehículos que ingresan a Costa Rica que sean totalmente eléctricos e incluso da beneficios

de las empresas ensambladoras que vengan al país, lo que la legisladora espera se haga realidad.

Con esto además la congresista espera que se dé un impulso hacia la carbono neutralidad y Costa Rica se convierta en un ejemplo a nivel mundial en ese apoyo al ambiente.

"El proyecto lo que hace es un cambio de mercado para poder cambiar al cero emisiones, eso se hace básicamente estimulando la oferta; es decir, que la gente con un menor precio puede adquirir un transporte eléctrico, sea motocicleta, bicicleta o vehículo", agregó Guerrero.

La Ley de Promoción al Transporte Eléctrico, impulsada por la Diputada Marcela Guerrero y el Diputado Franklin Corella, respalda esta visión estratégica país, pues al impulsar el uso de tecnología eléctrica en el transporte, se producirá no sólo un impacto significativo en las emisiones de gases de efecto invernadero sino una transformación de nuestra matriz energética al sustituir el uso de combustible fósil por electricidad producida con fuentes renovables.

Costa Rica se ha propuesto consolidar un nuevo modelo de desarrollo sostenible y competitivo, una visión plasmada en el VII Plan Nacional de Energía (2015-2030) que establece la sostenibilidad energética con un bajo nivel de emisiones, como eje fundamental de la política de largo plazo. La electrificación del transporte es uno de los pasos necesarios para avanzar en este camino y contribuir a reducir las emisiones de CO₂, una meta ambiciosa en materia ambiental con la que se ha comprometido el país.

El presidente de Costa Rica, Luis Guillermo Solís, firmó a finales de enero pasado (jueves 25 de enero) la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico,

mediante la cual el país buscar comenzar la transición hacia vehículos no contaminantes.

Según su artículo 1: “La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo para regular la promoción del transporte eléctrico en el país y fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso dentro del sector público y en la ciudadanía en general.”

Esta ley regula la organización administrativa pública vinculada al transporte eléctrico, las competencias institucionales y su estímulo, por medio de exoneraciones, incentivos y políticas públicas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los convenios internacionales ratificados por el país y con el artículo 50 de la Constitución Política (Artículo1, Ley 9518).

La ley cuenta con ciertas definiciones según su artículo 2:

Para los efectos de esta ley se entenderá por: a) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de los vehículos eléctricos. Los dispensadores para carga pueden ser del tipo estación, en poste, empotrado o parche, entre otros. Su funcionamiento se registrará por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en el reglamento de esta ley. b) Vehículo eléctrico: todo bien mueble impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión, nuevo o usado con antigüedad no mayor a doce meses, en su versión de automóviles, motocicletas, bicicletas, microbuses, buses, trenes y cualquier otro definido en el reglamento de esta ley.

Exoneraciones

“Para promover el uso del transporte eléctrico la presente ley establece los incentivos de carácter económico y de facilidades de uso en circulación, acceso al crédito y otros que determine el reglamento de esta ley” (Artículo 8, Ley 9518).

“Para cada vehículo eléctrico se aplicarán las exoneraciones de la presente ley por una única vez, a personas físicas o personas jurídicas que las soliciten” (Artículo 8, Ley 9518).

En el artículo 9 de esta ley se establecen las exoneraciones de ciertos impuestos que reciben la importación de vehículos eléctricos de acuerdo su a valor CIF, todo interesado en gestionar las exoneraciones del impuesto general sobre las ventas, el impuesto selectivo de consumo, el impuesto sobre el valor aduanero y del impuesto a la propiedad para vehículos eléctricos, deberá previamente registrarse en el Sistema EXONET para trámite de exoneraciones por Internet, ante el Departamento de Gestión de Exenciones de la Dirección General de Hacienda del Ministerio de Hacienda (Artículo 13, Reglamento del de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico).

Las exoneraciones para los vehículos eléctricos cubren no solo a los automóviles, sino también a las bicicletas, motocicletas, autobuses y cualquier otro tipo de vehículo eléctrico sin motor de combustión interna. Un vehículo eléctrico es:” Todo bien mueble impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión, nuevo o usado con antigüedad no mayor a doce meses, en su versión de automóviles, motocicletas, bicicletas, microbuses, buses, trenes y cualquier otro definido en el reglamento de esta ley” (Artículo 2, Ley 9518).

De acuerdo con la Ley N.º 4961 de 10 de marzo de 1972 y sus reformas, Ley de Consolidación del Impuesto Selectivo de Consumo. Los vehículos eléctricos, así definidos en el artículo 2 de la presente Ley, se beneficiarán de la exoneración del impuesto general sobre las ventas, impuesto selectivo de consumo e impuesto sobre el valor aduanero, según lo indicado en la siguiente tabla:



Exoneración según valor de ingreso del vehículo

Monto exonerado del valor CIF del vehículo eléctrico	Exoneración del impuesto general sobre las ventas	Exoneración del impuesto selectivo de consumo	Exoneración del impuesto sobre el valor aduanero
Los primeros \$30.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	100% de exoneración	100% de exoneración	100% de exoneración
De \$30.001 hasta \$45.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	50% de exoneración	75% de exoneración	100% de exoneración
De \$45.001 hasta \$60.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	0% de exoneración	50% de exoneración	100% de exoneración
De \$60.001 en adelante.	0% de exoneración	0% de exoneración	0% de exoneración

Fuente: Moción de texto sustitutivo
publicado en crhoy.com

Fuente: Crhoy.com

La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de cinco años a partir de la publicación de esta ley. Para el cálculo del valor del vehículo se usará el valor CIF en aduanas para los vehículos importados y el valor de fabricación para los vehículos ensamblados o producidos en territorio nacional (Artículo 9, Ley 9518).

La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración impuesto general sobre las ventas será la vigente para este impuesto, según lo establecido en la Ley N.º 6826 de 8 de noviembre de 1982 y sus reformas, Ley de Impuesto General sobre las Ventas. La tasa aplicable para el cálculo de la exoneración del impuesto de selectivo de consumo, será la tasa vigente para el caso de los diferentes tipos de vehículos, según lo dispone la Ley N.º 4961 de 10 de marzo de 1972 y sus reformas, Ley de Consolidación del Impuesto Selectivo de Consumo (Artículo 9, Ley 9518).

Exoneraciones económicas para vehículos eléctricos:

Carros hasta $\text{€}17$ millones estarán exentos de pago de impuestos de venta, selectivo de consumo y del valor aduanero.

Vehículos desde $\text{€}17$ millones y hasta $\text{€}25$ millones, se les liberará el 50% del impuesto de ventas, el 75% del selectivo de consumo y el 100% del tributo sobre el valor aduanero.

Automóviles desde $\text{€}25$ millones y los $\text{€}34$ millones, tendrán una exoneración del 50% del impuesto de consumo y el 100% del de valor aduanero.

Carros superiores a $\text{€}34$ millones, no tendrán ningún tipo de exoneración.

2.5.13 Límite de exoneración

La suma de exoneraciones establecidas en el artículo 9 de la presente ley no podrá exceder el monto equivalente a veinticuatro salarios base, según el salario base

establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial. Este límite no se aplicará a vehículos de transporte público o transporte de carga (Artículo 10 Ley 9518).

En la ley también se plantean otras exoneraciones como las siguientes:

Exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos

Se exoneran del impuesto sobre las ventas y del impuesto selectivo de consumo los repuestos relacionados con el funcionamiento del motor eléctrico y las baterías de los vehículos eléctricos. El Ministerio de Ambiente y Energía, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, emitirá un reglamento para regular la exoneración de los repuestos de los vehículos eléctricos señalados en este artículo. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años a partir de la publicación de esta ley (Artículo 11 Ley 9518).

Exoneración del equipo para el ensamblaje y producción de vehículos eléctricos

Los equipos para ensamblaje y producción de vehículos eléctricos quedarán exonerados del pago total del impuesto de ventas siempre y cuando el valor agregado nacional sea de al menos un veinte por ciento. El Ministerio de Ambiente y Energía emitirá un reglamento, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, para definir los equipos sujetos a esta exoneración. La exoneración definida en este artículo tendrá una vigencia de diez años, a partir de la publicación de esta ley (Artículo 12, Ley 9518).

Exoneración del impuesto a la propiedad de vehículos para los vehículos eléctricos

Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago del impuesto a la propiedad de vehículos, por un plazo de cinco años desde el momento de su nacionalización o al momento de su producción en caso de vehículos ensamblados o producidos localmente. La exoneración aplicará de la siguiente forma: 100% de exoneración para el primer año, 80% de exoneración para el segundo año, 60% de exoneración para el tercer año, 40% de exoneración para el cuarto año y 20% de exoneración para el quinto año (Artículo 13 Ley 9518).

De la restricción vehicular

Los vehículos eléctricos que porten el distintivo emitido por el Ministerio de Ambiente y Energía, de conformidad con esta ley, no estarán sujetos a la restricción vehicular de circulación en el Área Metropolitana definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Artículo 14 Ley 9518).

Exoneración del pago de parquímetros

Los consejos municipales podrán definir su política para la exoneración del pago de parquímetros para los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos serán dotados de un distintivo, emitido por el MINAE, que les permita su identificación para la exoneración del servicio de parquímetros que se establezca mediante acuerdo municipal (Artículo 15 Ley 9518).

Uso de parqueos azules para vehículos de transporte eléctrico

Los vehículos eléctricos podrán parquear en los espacios designados como azules dentro de los parqueos públicos, así como de supermercados, centros comerciales y demás parqueos privados, según las disposiciones del reglamento de la presente ley (Artículo 16 Ley 9518).

Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley N.º 7600.

2.5.14 Obligaciones

En la ley las obligaciones se dividen en dos puntos las de la administración pública y las del importador.

Por parte de la administración deben realizarse los siguientes puntos:

Facilidades para el transporte eléctrico: La Administración Pública facilitará el uso y la circulación de los vehículos eléctricos, para lo cual el Ministerio de Ambiente y Energía emitirá las directrices necesarias que estimulen y promuevan el uso de vehículos eléctricos (Artículo 17, Ley 9518).

Compra del Estado para renovación de flota vehicular: Autorícese a las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades para que promuevan la compra y la utilización de vehículos eléctricos que cumplan las especificaciones técnicas requeridas por la Administración Pública; dicha condición podrá comprobarse por medio de certificaciones ambientales y otro mecanismo válido establecido vía reglamento. Para ello, en la valoración de las licitaciones y compras directas concursables deberán dar un diez por ciento (10%) adicional a los oferentes que, en igualdad de condiciones, demuestren que los productos ofrecidos son eléctricos. Para el caso de las compras directas deberán

incorporarse criterios que promuevan el uso de vehículos eléctricos (Artículo 18 Ley 9518).

Las dependencias correspondientes de las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades encargadas de elaborar los carteles de licitación o de compra directa establecerán criterios ambientales, mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, el ahorro eficiencia energética, la disminución de los gases de efecto invernadero (GEI) y el ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, de conformidad con los criterios establecidos en el Reglamento de esta ley (Artículo 18 Ley 9518).

Inversión en infraestructura: La Administración Pública, empresas públicas y municipalidades realizarán la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otras (Artículo 19, Ley 9518).

Educación sobre el uso de transporte eficiente: La Administración Pública, empresas públicas y municipalidades deberán realizar campañas de educación sobre los beneficios del transporte eléctrico y otras modalidades de transporte eficiente (Artículo 20, Ley 9518).

Mientras que las obligaciones de los importadores de vehículos eléctricos, son las siguientes:

Oferta de vehículos eléctricos: El Ministerio de Ambiente y Energía mantendrá una lista de los modelos ofrecidos en el país por los importadores de vehículos eléctricos, cuyas marcas representadas tengan vehículos eléctricos en sus

inventarios internacionales. Asimismo, deberá verificar que estos se ajusten a los estándares mundiales pertinentes, dará seguimiento y control a lo establecido en este artículo (Artículo 21 Ley 9518).

Deber de mantener y ofrecer tecnología de punta: Los importadores de vehículos eléctricos ofrecerán los modelos más recientes y actualizados del mercado, así como los accesorios y repuestos. El Ministerio de Ambiente y Energía reglamentará sobre el cumplimiento de esta disposición. (Artículo 22 Ley 9518)

Servicio de reparación y revisión: Los importadores de vehículos eléctricos ofrecerán el servicio de reparación y revisión de este tipo de vehículos. Para ello, deberán de cumplir con las garantías que se contraten y cumplir con las responsabilidades de la Ley de Gestión Integral de Residuos, Ley N.º 8839 y sus reformas, por los residuos de manejo especial que deben ser separados de la corriente normal de los residuos, en forma especial las baterías eléctricas desechadas por los vehículos que vendan (Artículo 23 Ley 9518).

En caso de incumplimiento a esta responsabilidad por parte del importador, se aplicarán las infracciones administrativas establecidas en la Ley de Gestión Integral de Residuos, Ley N.º 8839 y sus reformas.

Deber de gestionar el distintivo para vehículos eléctricos: Los importadores de vehículos eléctricos deberán gestionar ante el Ministerio de Ambiente y Energía la emisión de los distintivos para estos vehículos, y deberán colocar un distintivo por una única vez en cada vehículo eléctrico que vendan (Artículo 24 Ley 9518).

Información sobre el uso de vehículos eléctricos: Los importadores de vehículos eléctricos realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso de la tecnología del transporte eléctrico, en apego al derecho

constitucional de los consumidores y usuarios a recibir información adecuada y veraz establecido en el artículo 46 de la Constitución Política, así como a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos (Artículo 25, Ley 9518).

2.5.15 Decreto Incentivos para Vehículos Eléctricos Usados.

Crea un incentivo económico para los vehículos eléctricos usados con no más de cinco años de antigüedad. El objetivo es incentivar el uso de esta tecnología cero emisiones en la población con ingreso de clase media.

Se exonera el Impuesto Selectivo de Consumo, que corresponde al 30% sobre el valor CIF en Aduana, únicamente a vehículos con un valor no mayor a \$30.000.

Entre otros beneficios, estos autos no estarán sujetos a la restricción vehicular y podrán estacionar en los espacios designados como azules dentro de los parqueos públicos y en los privados ubicados en supermercados, centros comerciales y demás. Para su identificación, serán dotados de un distintivo emitido por el MINAE.

2.5.16 Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico

Desde el viernes 25 de mayo del presente año rige el reglamento de la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico que permitirá, entre otras cosas, el desalmacenaje de vehículos eléctricos que estaban detenidos en aduanas.

El presente decreto ejecutivo tiene por objeto reglamentar la organización administrativa y competencias institucionales vinculadas al estímulo del transporte eléctrico, por medio de incentivos económicos y no económicos definidos en la Ley

de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley n° 9518 del 25 de enero de 2018 (Artículo 1).

Dentro del reglamento se estipula el procedimiento para el trámite de las exoneraciones mencionadas en la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico, este se detalla a continuación:

2.5.17 Procedimiento de Exoneración

Registro en EXONET

Todo interesado en gestionar las exoneraciones del impuesto general sobre las ventas, el impuesto selectivo de consumo, el impuesto sobre el valor aduanero y del impuesto a la propiedad para vehículos eléctricos, deberá previamente registrarse en el Sistema EXONET para trámite de exoneraciones por Internet, ante el Departamento de Gestión de Exenciones de la Dirección General de Hacienda del Ministerio de Hacienda (Artículo 13 Reglamento de la Ley n°9518).

Gestión de la solicitud de exoneración.

El interesado que se ha registrado previamente en EXONET, consignará por ese medio en el formulario correspondiente, la información requerida relacionada con el trámite de exención, debiendo estar al día en sus obligaciones tributarias conforme al artículo 62 de la Ley N° 4755: "Código de Normas y Procedimientos Tributarios", reformado mediante artículo 1° de la Ley N° 9069 y en sus obligaciones obrero-patronales al tenor de lo dispuesto en la Ley N° 17 "Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS)" (Artículo 14 del Reglamento de la Ley n°9518).

Constancia de vehículo eléctrico.

El Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, recibirá las solicitudes de exención vía Internet y revisará que los vehículos a exonerar sean eléctricos o cero emisiones y nuevos, conforme a la Ley n° 9518, con base en la competencia establecida en el inciso g) del artículo 5 de la mencionada ley, y emitirá la constancia en un plazo no mayor a diez días hábiles.

Para poder emitir la constancia, se podrá solicitar al interesado la documentación necesaria que demuestre la condición de vehículo eléctrico (Artículo 15 del Reglamento de la Ley n°9518).

Traslado de la solicitud al Departamento de Gestión de Exenciones.

Una vez comprobada fehacientemente la condición del vehículo conforme a la Ley n° 9518, se trasladará la solicitud al Departamento de Gestión de Exenciones para la revisión correspondiente (Artículo 16 del Reglamento de la Ley n°9518).

Revisión en el Departamento de Gestión de Exenciones.

1. El Departamento de Gestión de Exenciones revisará la conformidad de la solicitud con la legislación respectiva y emitirá la autorización de exención en un plazo máximo de un mes natural.
2. En caso de encontrarse inconsistencias en la solicitud, se devolverá la misma al interesado o bien al Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial para aclarar o adicionar la información consignada, dentro de un plazo máximo de diez días hábiles (Artículo 17 del Reglamento de la Ley n°9518).

Plazo de resolución de solicitudes reingresadas a trámite.

Cuando se trate de solicitudes devueltas por el Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial o bien por el Departamento de Gestión de Exenciones, con el fin de aclarar o adicionar la información presentada, el

plazo para la resolución del trámite se suspenderá y continuará su cómputo a partir del reingreso de la gestión (Artículo 18 del Reglamento de la Ley n°9518).

Exoneración del Impuesto Sobre la Propiedad de Vehículos.

Los propietarios de vehículos eléctricos o cero emisiones, con una antigüedad menor a cinco años, podrán solicitar para el período que corresponda, por medio del formulario respectivo con base en la recomendación del Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, mencionada en el artículo 150 de este Reglamento, a efectos de la exoneración del Impuesto Sobre la Propiedad de Vehículos creado mediante artículo 9 de la Ley N° 7088 de 30 de noviembre de 1987.

A los efectos indicados, el Departamento de Gestión de Exenciones, deberá consultar la base de datos del Registro Nacional para comprobar la debida inscripción del automotor y la coincidencia de características con el bien exonerado originalmente.

Los propietarios de vehículos eléctricos o cero emisiones, con una antigüedad menor a cinco años, nacionalizados como nuevos anteriormente a la vigencia de la Ley 9518, deberán contar con la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial, para obtener la exoneración del Impuesto sobre la Propiedad de Vehículos, beneficio otorgado en el presente artículo.

De ser procedente emitirá la autorización correspondiente consignando el porcentaje de exoneración respectiva de acuerdo con las condiciones indicadas en el artículo 13 de la citada ley.

La exoneración del 100% del impuesto, se concederá con base en la proporción establecida en el artículo 6° de este Decreto, a saber, un 100% en el período fiscal en que adquirió el vehículo o bien lo que reste del período fiscal en que se adquirió el vehículo y el resto de los porcentajes (80%, 60%, 40% y 20%) para los cuatro períodos fiscales siguientes (Artículo 19 del Reglamento de la Ley n°9518).

2.5.18 Decreto Modificación al Reglamento de la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico.

Modifica el procedimiento para constatar que un vehículo es eléctrico. Anteriormente, se requería de una verificación por automóvil, ahora se realizará por modelo para hacer más eficiente el trámite.

Para poder emitir la constancia, el Órgano Fiscalizador de Revisión Técnica del Consejo de Seguridad Vial consultará si el modelo se encuentra previamente registrado como vehículo eléctrico; de no encontrarse, se solicitará la documentación necesaria por modelo que demuestre esta condición.

El decreto también deroga artículos que se referían a materia que se reglamentará en otra normativa: exoneración de repuestos, de equipos para ensamblaje y de partes de centro de recarga.

2.5.20 Vehículos Eléctricos en Costa Rica

La Ley 9518 de Incentivos y Promoción para el transporte eléctrico establece en su Artículo 21 Oferta de vehículos eléctricos: “El Ministerio de Ambiente y Energía mantendrá una lista de los modelos ofrecidos en el país por los importadores de vehículos eléctricos, cuyas marcas representadas tengan vehículos eléctricos en

sus inventarios nacionales” Por lo tanto, en cumplimiento con el artículo citado se publica el siguiente listado con los datos de los vehículos eléctricos enviados por las importadoras.

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DISPONIBLES EN EL PAÍS (febrero 2019)							
Marca	Modelo	Estilo (sedán, SUV, hatchback...)	Potencia	Autonomía (km por carga)	Indicar el ciclo (NEDC o WLTP)	Peso Bruto	Tipo de Tracción
Mitsubishi	i-Miev	Hatchback	49Kw	160	NEDC	1.450kg	4x2 delantera
BMW	i3	Hatchback	170 hp /125 kw	335	NEDC	1345 kg	4x2
BMW	i3s	Hatchback	184 hp / 135 kw	325	NEDC	1365 Kg	4x2
HYUNDAI	IONIQ EV	SEDAN	88 Kw	250 KM (aproximado)	NEDC	1880 Kg	Delantera 2WD

2.5.21 Expomóvil 2019

Para este evento se promocionaron los siguientes vehículos eléctricos:

Nissan LEAF

El modelo más ecoeficiente de Nissan es el LEAF, un vehículo 100% eléctrico completamente nuevo y disponible en la oferta de la Expomóvil 2019.

El LEAF es el carro eléctrico mayormente comercializado en el ámbito mundial con más de 400.000 unidades vendidas desde su lanzamiento.

En Costa Rica, la venta oficial de este modelo se inició este jueves 14 de marzo en Expomóvil, con la segunda generación del vehículo

Tipo:	Sedán
Tecnología:	100% eléctrico.
Autonomía:	389 km con carga completa en ciclo urbano. O 270 km en ciclo combinado.
Tiempo de carga:	Carga rápida del 80% en 40 minutos. Total de la batería en 11 horas.
Precio:	\$44.500 con exoneración.

BMW i3

La marca BMW presenta el modelo i3, que es completamente eléctrico. El vehículo ya se comercializa en Costa Rica. Empezó a venderse desde hace cuatro años pero la exoneración de impuestos alentó las ventas.

Durante el 2018 se vendieron 45 carros y en lo que va del 2019 la agencia ha comercializado 25 más. Con la llega a la Expomóvil es una de las principales apuestas de la marca.

El i3 es un vehículo tipo Sedán, para 4 pasajeros y pensado principalmente para transitar en la ciudad. Es un vehículo liviano –en fibra de carbono– lo que ayuda a que la batería dure más. Es la tercera generación del modelo.

Tipo:	Sedán
Tecnología:	100% eléctrico
Autonomía:	Hasta 350 km con una sola carga.
Tiempo de carga:	Carga rápida de 30 minutos, carga media de cuatro horas y completa de siete horas en 110 voltios.
Precio:	De \$49.900 con exoneración. Y \$65.000 sin exoneración.

Hyundai IONIQ

Hyundai es otra de las marcas que tendrá dentro de su oferta un vehículo completamente eléctrico. El ya conocido Hyundai IONIQ regresará a Expomóvil con uno de los precios más asequibles en el segmento.

El vehículo es de tipo Sedán y tiene capacidad para cinco pasajeros.

Tipo:	Sedán
Tecnología:	100% eléctrico.
Autonomía:	Hasta 245 kilómetros comprobados en la topografía costarricense.
Tiempo de carga:	0% en 23 minutos y 100% en 5 horas.
Precio:	\$33.695.

Audi e-tron

Audi también presentará un vehículo completamente eléctrico, con la diferencia de que será un SUV 4x4, un aspecto con lo que la marca espera diferenciarse de la competencia.

El e-tron será el primer vehículo de este tipo en llegar al mercado nacional que se abastece por completo de electricidad. En Costa Rica ya existen otros modelos de doble tracción, pero de tipo híbrido.

Tipo:	SUV 4x4.
Tecnología:	100% eléctrico.
Autonomía:	Más de 417 Km con la carga completa.
Tiempo de carga:	Carga rápida en 30 minutos. Total de la batería en nueve horas.
Precio:	\$90.000.

2.5.22 Ventajas y desventajas de los automóviles eléctricos

Ventajas:

Respeto al medio ambiente: el auto eléctrico no necesita de combustible para funcionar, simplemente convierte la electricidad que consume en energía gracias a su motor. De esta forma, es mucho más respetuoso con el medio ambiente, puesto que no emite gases nocivos, uno de los mayores problemas de contaminación de nuestros días.

Poco ruidoso: Esto puede ser un arma de doble filo, pero en principio, que el motor eléctrico sea menos ruidoso que el de gasolina es un aspecto bastante ventajoso,

puesto que la contaminación no solo es atmosférica, sino también acústica, y con este tipo de motores se evita el problema.

Motor igual de potente y más barato: Si se analizan y comparan motores eléctricos y de combustión interna de la misma potencia, seguramente nos sorprendamos al saber que los primeros son más baratos, más compactos e incluso más fiables, puesto que no necesitan apenas complementos. En el caso del motor tradicional, cualquier fallo en el sistema de refrigeración, del aceite o alguno de sus componentes puede dejar inutilizado el motor. El eléctrico carece de estos componentes, por lo que puede ser una alternativa mejor y más barata de producir y mantener.

No necesita marchas: El auto eléctrico no necesita marchas, puesto que su motor solo entenderá de una marcha continua, hasta una velocidad límite, que puede variar mucho según el modelo, por supuesto. Solo necesitará un simple mecanismo para poder diferenciar cuando estamos dando marcha atrás.

Distribución del espacio: Al ser más compacto y carecer de caja de marchas, el motor eléctrico puede descentralizarse, y en lugar de estar acoplado al capo, se puede situar en cada una de las cuatro ruedas, por ejemplo, siendo sincronizado por software. De ahí que aparezcan modelos con menos “morro”, ya que no necesitan una parte delantera tan voluminosa, aunque algunas marcas siguen utilizando este diseño para asemejarlos más a los autos tradicionales.

Más eficiencia, menos consumo, más ahorro: Los carros eléctricos tienen una eficiencia cercana al 90%, que comparada con el simple 30% de los tradicionales, es realmente abrumadora. Esto quiere decir, que el coche consumirá menos, o, mejor dicho, consumirá “mejor” y necesitará menos energía para realizar el mismo

esfuerzo. Por supuesto, todo esto puede traducirse por un mayor ahorro para nuestros bolsillos, ya que la energía eléctrica, aunque cara, tampoco llega al extremo de la gasolina.

Desventajas:

Poca autonomía: las baterías actuales que hacen funcionar a los motores eléctricos son “pequeñas”, es decir, no pueden asumir una gran cantidad de electricidad, solo la suficiente como para mover el auto durante unos kilómetros, generalmente 100-150 por recarga completa. Un tanque de gasolina puede durarnos mucho más sin tener que repostar. Además, la recarga eléctrica no es tan rápida como llenar un tanque de gasolina. Se necesitan horas para completar una batería de auto eléctrico, algo inadmisibles si necesitamos llegar a un sitio “rápidamente.”

Red de recarga inexistente: Si se va por la carretera y se está a punto de quedarse sin gasolina, seguramente se encontrará una gasolinera muy cerca. En cambio, encontrar puntos de recarga para los vehículos eléctricos sigue siendo extremadamente complicado hoy; a pesar de que las ciudades, ayuntamientos, etc. están tratando de solventar este problema.

Poca potencia: Aunque este aspecto se está solventando a pasos agigantados en los últimos años, la mayoría de los coches eléctricos que se venden al público en general no son demasiado potentes, y esto es un doble problema, tanto para el propio auto, que no podrá ser demasiado grande ni pesado, como para el conductor, que no podrá conducir a la velocidad que desea en ciertas autovías o carreteras grandes.

Alto precio de las baterías: los automóviles electrónicos han tenido un precio bastante alto en estos últimos años, aunque últimamente se está rebajando

bastante, sobre todo gracias al sistema de alquiler de baterías, en lugar de comprarlas con el propio auto. La batería es uno de los elementos fundamentales del vehículo eléctrico, y su precio es bastante alto, teniendo en cuenta que su vida útil no supera los siete años en el mejor de los casos. Por tanto, algunas marcas como Renault han decidido abaratar el precio del auto y venderlo “sin” batería, o mejor dicho, con la batería alquilada por el cliente a cambio de una cuota mensual. Esto permitirá que el comprador tenga siempre una batería en perfecto estado, aún dentro de diez años.

Contaminación inicial: Aunque es cierto que el auto eléctrico en sí no genera emisiones nocivas al medioambiente, también es verdad que la energía eléctrica debe obtenerse de alguna forma, y que al “fabricarla” si que se genera contaminación, aunque seguramente, en menor medida que en la combustión de la gasolina en un motor. De todos modos, esto nos hace ver que el auto eléctrico tampoco es una alternativa 100% limpia, ya que seguramente, no exista ninguna de este tipo.

¿Qué pasa si falla?: El auto eléctrico es tan susceptible de fallar o estropearse como el tradicional. La diferencia es que si queremos reparar nuestro auto de toda la vida podemos acudir a alguno de los muchos talleres que seguramente haya cerca de nuestra casa. Sin embargo, no es tan sencillo encontrar talleres para estos autos eléctricos, ya que al no estar tan implementados como los autos tradicionales, los talleres prefieren dedicarse a estos. Es complicado encontrar a verdaderos profesionales dentro de este sector en los que podamos confiar nuestro vehículo igual que lo hacemos ahora a cualquier taller tradicional, y más aún encontrar

repuestos para nuestro vehículo eléctrico, que seguramente tengan que venir de otro país, con el gasto que eso supone.

2.5.23 Listado de electrolinerías

CNFL.

Plantel Anonos.

Agencia Metropolitana.

ICE.

Edificio Central, Sabana.

Plaza Real, Alajuela.

ESPH.

Paseo de las Flores.

Agencia ESPH, San Francisco.

Con eléctricas.

Bajo de los Rodríguez.

Grupos inmobiliarios.

Avenida Escazú.

Multiplaza Escazú.

Multiplaza del Este.

Representantes de Marcas.

BMW Escazú.

BMW Uruca.

BMW Curridabat.

2.5.24 Guía para la Emisión de Constancia de Vehículo Eléctrico

Objeto y alcance

Emitir Constancias de Vehículo Eléctrico para el trámite de exoneración económica, a aquellos vehículos que habiéndola solicitado mediante los canales reglamentarios, cumplen con la totalidad de los requisitos dispuestos en la Ley Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico N° 9518 y su reglamento.

Documentos de Referencia

Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico N° 9518.

Reglamento de incentivos para el Transporte Eléctrico N° 41092-MINAE-H-MOPT.

Definiciones y acrónimos

ATFV: Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular.

Automóvil con tecnología de cero emisiones: Todo vehículo automotor impulsado con energía cero emisiones contaminantes y que no contenga motor de combustión.

Constancia de Vehículo Eléctrico: Aval técnico emitido por la ATFV, de que el automotor es eléctrico, cero emisiones y nuevo; y que no contiene motor de combustión.

EXONET: Sistema de Información Electrónico para la gestión y trámite de las solicitudes de exención de tributos del Ministerio de Hacienda, de conformidad con el Reglamento de Creación, Decreto Ejecutivo N° 31611-H del 07 de octubre de 2003, que se exige la utilización de dicho sistema.

Vehículo eléctrico: Todo vehículo automotor impulsado con energía cien por ciento eléctrica y que no contenga motor de combustión.

Vehículo nuevo: Aquel vehículo que se importa sin uso desde el país de donde es originario o desde un tercer país y corresponde al modelo del año o del año siguiente, o a un modelo de años anteriores que no haya sido inscrito o registrado en el país de origen o de exportación.

Requisitos del COSEVI para el trámite de la Constancia de Vehículo Eléctrico Nuevo

Certificación de fábrica de que el vehículo se clasifica de acuerdo con lo indicado en la Ley N° 9518 Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico y su reglamento, (vehículo impulsado con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones, que no contenga motor de combustión y que sea un vehículo nuevo). La certificación deberá estar escrita en español o, en caso de que no sea así, deberá adjuntarse una traducción oficial. Este documento deberá estar debidamente apostillado, de acuerdo con la Ley N° 8923, publicada en la Gaceta N° 47 del 8 de marzo del 2011. Caso contrario, deberá estar debidamente autenticada por la autoridad competente en cualquiera de los consulados de Costa Rica en el país de origen y deberá ser refrendado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Original o copia de factura y conocimiento de embarque (BL), en caso de no tener los originales presentar copias certificadas por un Notario Público.

Plazo para resolver

De acuerdo con el artículo 15 del Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico N°41092-MINAE-H-MOPT, el COSEVI dispone de diez días hábiles para tramitar las Constancias de Vehículo Eléctrico mediante la plataforma de EXONET.

En caso de que la información provista en los requisitos mencionados sea insuficiente para determinar con certeza que se trata de un vehículo eléctrico nuevo, conforme lo establecido en la ley y su reglamento, el COSEVI podrá solicitar la documentación adicional que considere necesaria e incluso podrá hacer una revisión física del vehículo.

Cuando el interesado tramite la exoneración con información falsa o alterada, se procederá conforme a derecho corresponde.

El COSEVI no es responsable de que la información remitida por el usuario sea falsa, alterada o modificada para su beneficio.

Datos del vehículo:

- a. Marca del vehículo automotor.
- b. Designación o estilo.
- c. Código de modelo.
- d. Partida arancelaria.
- e. El año del modelo del vehículo automotor.
- f. Tipo carrocería (automóvil, vehículo familiar, *station wagon*, propósitos múltiples 4x2 o 4x4, pickup 4x2 o 4x4, panel 4x2 o 4x4, microbús, buseta, autobús o carga pesada u otros) cuando aplique.
- g. Tipo de fuente de energía: electricidad, hidrógeno, aire comprimido, etcétera.
- h. Número de identificación Vehicular (VIN) cuando aplique.

Requisitos del Ministerio de Hacienda

- a. Solicitud de exoneración de Vehículo Eléctrico Nuevo realizada por el usuario por medio del sistema EXONET, cumpliendo con todos los requisitos establecidos por el Ministerio de Hacienda.
- b. Personería jurídica con no más de tres meses de expedida en caso de personas jurídicas o copia certificada por notario público de documento de identidad en caso de personas físicas.
- c. Encontrarse al día el pago de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro social, conforme lo establece el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social. Lo anterior será revisado en línea, sin embargo, en caso de inconsistencia se procederá a solicitar constancia expedida por la CCSS.
- d. Estar al día con la situación tributaria en el Ministerio de Hacienda. Lo anterior será revisado en línea, sin embargo, en caso de inconsistencia se procederá a solicitar constancia expedida por el Ministerio de Hacienda.

2.5.24 Ley General de Aduanas

Ley número 7557 aprobada el 20 de octubre de 1995 y vigente desde el 1 de julio de 1996 y sus reformas. Fue publicada en La Gaceta 212 del 8 de noviembre de 1996 y modificada por medio de la Ley 8.373 del 18 de agosto de 2003.

Esta ley establece el marco regulatorio para emitir los procedimientos aduaneros, que permitan la correcta aplicación de la normativa, utilizando los sistemas informáticos para intercambiar información en la autorización de los trámites aduaneros que se realicen entre los operadores del comercio y el Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica.

Asimismo, establece facultades de control al Servicio Nacional de Aduanas, para realizar una efectiva vigilancia de las operaciones aduaneras y dispone de las formalidades, para notificar los resultados de las auditorías realizadas y además contiene el régimen sancionatorio.

Esta ley es la que dicta como deben de realizarse todos los procesos aduaneros según su artículo 1 tiene como ámbito de aplicación, lo siguiente:” La presente ley regula las entradas y las salidas, del territorio nacional, de mercancías, vehículos y unidades de transporte; también el despacho aduanero y los hechos y actos que deriven de él o de las entradas y salidas, de conformidad con las normas comunitarias e internacionales, cuya aplicación esté a cargo del Servicio Nacional de Aduanas.”

De acuerdo con el artículo 2 de esta LGA: “El territorio aduanero es el ámbito terrestre, acuático y aéreo en los cuales el Estado de Costa Rica ejerce la soberanía completa y exclusiva. Podrán ejercerse controles aduaneros especiales en la zona en que el Estado ejerce jurisdicción especial, de conformidad con el artículo 6 de la Constitución Política y los principios del derecho internacional”. “Los vehículos, las unidades de transporte y las mercancías que ingresen o salgan del territorio aduanero nacional, estarán sujetos a medidas de control propias del Servicio Nacional de Aduanas y a las disposiciones establecidas en esta ley y sus reglamentos. Asimismo, las personas que crucen la frontera aduanera, con mercancías o sin ellas o quienes las conduzcan a través de ella, estarán sujetas a las disposiciones del régimen jurídico aduanero” (Artículo 2 LGA).

2.5.25 Obligación tributaria aduanera

La obligación tributaria aduanera surge de una relación jurídica-aduanera, la cual estará constituida por los derechos, los deberes y las obligaciones de carácter tributario aduanero, que surgen entre el Estado, los particulares y otros entes públicos, como consecuencia de las entradas y salidas, potenciales o efectivas de mercancías, del territorio aduanero (Artículo 52 LGA).

La obligación aduanera está constituida por el conjunto de obligaciones tributarias y no tributarias que surgen entre el Estado y los particulares, como consecuencia del ingreso o la salida de mercancías del territorio aduanero. La obligación tributaria aduanera es el vínculo jurídico que surge entre el Estado y el sujeto pasivo por la realización del hecho generador previsto en la ley y está constituida por los derechos e impuestos exigibles en la importación o exportación de mercancías. Salvo si se dispone lo contrario, se entenderá que lo regulado en esta ley respecto del cumplimiento de la obligación tributaria aduanera, será aplicable a sus intereses, multas y recargos de cualquier naturaleza. Las obligaciones no tributarias comprenden las restricciones y regulaciones no arancelarias, cuyo cumplimiento sea legalmente exigible (Artículo 53 LGA).

El sujeto activo de la obligación tributaria aduanera es el Estado, acreedor de todos los tributos cuya aplicación le corresponde a la aduana. El sujeto pasivo es la persona compelida a cumplir con la obligación tributaria aduanera, como consignatario, consignante de las mercancías o quien resulte responsable del pago, en razón de las obligaciones que le impone la ley (Artículo 54 LGA).

El hecho generador de la obligación tributaria aduanera es el presupuesto estipulado en la ley para establecer el tributo y su realización origina el nacimiento de la obligación. Ese hecho se constituye:

a) Al aceptar la declaración aduanera, en los regímenes de importación o exportación definitiva y sus modalidades.

b) En el momento en que las mercancías causen abandono tácito COSEVI al aceptar su abandono voluntario.

c) En la fecha:

1. de la comisión del delito penal aduanero;

2. del decomiso preventivo, cuando se desconozca la fecha de comisión, o

3. del descubrimiento del delito penal aduanero, si no se puede determinar ninguna de las anteriores.

d) Cuando ocurra la destrucción, la pérdida o el daño de las mercancías, o en la fecha en que se descubra cualquiera de estas circunstancias, salvo si se producen por caso fortuito o fuerza mayor.

En los regímenes temporales o suspensivos, el momento de la aceptación de la declaración al régimen determinará los derechos e impuestos aplicables, a efecto de establecer el monto de la garantía, cuando esta corresponda. En caso de cambio de un régimen temporal o suspensivo a uno definitivo, se estará a lo dispuesto en el inciso a) anterior. En los delitos penales aduaneros se aplicará el régimen tributario vigente a la fecha de comisión del delito penal aduanero, a la fecha del decomiso preventivo de las mercancías, cuando no pueda determinarse la fecha de comisión, o a la fecha en que se descubra el delito penal aduanero, cuando las mercancías no sean decomisadas preventivamente ni pueda determinarse la fecha

de comisión. Cuando las condiciones tributarias, las condiciones arancelarias o los derechos contra prácticas desleales de comercio internacional sean objeto de modificaciones, después de la fecha en que las mercancías hayan sido embarcadas en el país de procedencia, según lo certifique el representante legal del transportista debidamente acreditado en el país o en el puerto de embarque, mediante instrumento otorgado ante notario público del lugar, legalizado en la forma debida por medio del procedimiento consular, el declarante podrá optar por el nuevo régimen tributario o por el anterior, en el momento de declarar las mercancías a un régimen aduanero definitivo, siempre que se declaren antes del plazo de quince días hábiles contado desde el arribo de las mercancías a puerto aduanero. Esta disposición no será aplicable si se trata de regulaciones no arancelarias o cambiarias (Artículo 55 LGA).

2.5.26 Clasificación arancelaria

Clasificación

En el lenguaje arancelario o estadístico, clasificar es encontrar la exacta posición de una mercancía o clase de ellas, en determinado esquema de clasificación (nomenclatura) el cual tiene cuatro características básicas: simple, preciso, completo y uniforme.

La nomenclatura

La Nomenclatura “es la enumeración descriptiva, ordenada y metódica de mercancías, según reglas o criterios técnico-jurídicos, formando un sistema completo de clasificación.” (Organización de Estados Americanos, Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (NCCA), 1976:1)

2.5.27 Arancel (Sistema Arancelario)

Herramienta basada en una nomenclatura que establece las tarifas que deben pagar las mercancías para su consumo en el país (importación).

Consta de:

Código numérico 00. 00. 00. 00. 00

Capítulo Partida Subpartida. Inciso subinciso.

DESCRIPCION (Epígrafe o texto de partida).

TARIFA % DAI (Derechos Arancelarios de Importación).

Es por ello que el presente curso se basa en la Nomenclatura vigente a nivel internacional para clasificar las mercancías, denominada Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (S.A.), base de nuestro Arancel de Importación "Sistema Arancelario Centroamericano" S.A.C en el cual centraremos la atención por brindar un manejo adecuado y uniforme, que sirva como instrumento y herramienta para la correcta clasificación de las mercancías.

2.5.28 Merceología

Ciencia del conocimiento de las mercancías objeto del Comercio Internacional.

Propósito de la Merceología:

Esencialmente busca establecer la identidad de la mercancía.

Aquí es donde debo señalar lo interesante del tema del uso de la Merceología como un método para hacerlo de manera técnica y profesional y teniendo un nivel de certeza mucho mayor.

Para establecer la identidad de una mercancía se hace dando respuesta a las preguntas siguientes cuando se está frente a ella.

¿Qué es?

¿De qué está hecha?

¿Para qué sirve??

¿Cómo funciona?

¿Cuál es su presentación?

Clasificación

Clasificar es el proceso de asignar a una mercancía, el inciso (o fracción) arancelaria que le corresponde, de conformidad con el Sistema Arancelario Centroamericano¹¹.

Un inciso arancelario es un código. En Costa Rica, este inciso se compone de ocho dígitos:

Primeros dos dígitos = capítulo

Dos siguientes = partida

Otros dos = subpartida

Restantes = inciso

Ejemplo [49.11.10.10]

[49.11]10.10: indica que la mercancía se encuentra en el capítulo 49, posición 11= papeles impresos. 49.11 [10]10: indica que la mercancía son impresos publicitarios, catálogos comerciales y similares. 49.11.10 [10]: el segundo 10 indica que son catálogos para usos explicativos de manejo e información de máquinas y medicamentos.

Los seis primeros dígitos son universales, es decir que en cualquier parte del mundo en donde se utilice el Sistema Armonizado, el 4911 10 es la misma mercancía que en Costa Rica.

Cada inciso arancelario determina no solamente de qué mercancía se trata, sino que también la asocia a porcentajes de derechos arancelarios e impuestos internos (que se recaudan en el nivel aduanero) y que deben aplicarse sobre el valor aduanero de la mercancía. Si el importador tiene motivos para dudar de la clasificación arancelaria de una mercancía, antes, durante o después del sometimiento al régimen elegido, tiene la posibilidad de solicitar un criterio a la autoridad aduanera.

Dentro de las partidas aplicables a Ley 9518:

8703.80.00.00.00

8703.80.00.00.10 Nuevos.

8703.80.00.00.20 Usados.

8711.60.00.00.10

8704.90.00.00.10

8703.10.00.00.10

8702.40.00.00.10 cambios en partidas.

Según Quesada (2018): “Han existido problemas al momento de llenar las variables del DUA, ya que los agentes cometen errores al llenar las características del Vehículo eléctrico.” Estas son similares a las de un vehículo normal.

2.5.29 Impuestos Aduaneros en Costa Rica

Algunos Impuestos a la Importación:

DAI

Son los Derechos Arancelarios con los que se tasan todas las mercancías que ingresan al territorio aduanero centroamericano. Se expresa en término Ad Valorem

2.5.30 LEY 6946

Ley de Emergencia Nacional: Es un impuesto del 1% sobre el valor aduanero de las mercancías importadas. Firmada en 1984.

Selectivo de Consumo

Grava la importación y la transferencia del dominio de mercancías específicas. Las tasas son variables y selectivas, al afectar solamente ciertos tipos de mercancías.

INDER

Impuesto Instituto de Desarrollo Rural: Grava las bebidas alcohólicas (excepto vino), cervezas, bebidas carbonatadas, refrescos gaseosos y cigarrillos.

Cervezas

El impuesto del IFAM forma parte del cálculo del INDER

Gaseosas

El impuesto específico forma parte del cálculo del INDER.

Impuestos específicos Impuesto que carga las unidades de medida de una mercancía con un valor determinado

Jabones de
Tocador

Bebidas
alcohólicas

Combustibles

Bebidas NO
Alcohólicas
Envasada

IFAM

Impuesto Instituto de Fomento y Asesoría Municipal: Impuesto sobre los licores y cervezas.

Ventas

Impuesto sobre la venta de todas las mercancías, para su cálculo se incluyen TODOS los impuestos y cargos.

Ganancia Estimada

Impuesto presuntivo para calcular el Imp. Ventas.

Notas Técnicas

Es importante mencionar que estas partidas requieren de notas técnicas algunas de la 46 y otras de la 245:

NT	Descripción	Dependencia
45 Importación	Declaración Jurada sobre eficiencia energética.	Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (MINAET), Dirección Sectorial de Energía.
246 Importación	Constancia emitida por el MINAET de que el vehículo reúne las características de ser un vehículo eléctrico o ser impulsado por celdas de combustible (de hidrógeno) o por aire comprimido o es un híbrido-eléctrico; según Decreto 33096-H-MINAEMOPT.	Ministerio del Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (MINAET), Dirección de Gestión de Calidad Ambiental

Estas notas son de cumplimiento obligatorio por lo que no son negociables, y si no se cumplen no se puede continuar con el procedimiento aduanero.

2.5.31 Valoración Aduanera

El GATT

El GATT, acrónimo de *General Agreement on Tariffs and Trade* (Acuerdo general sobre comercio y aranceles) es un tratado multilateral, creado en la Conferencia de La Habana, en 1947, firmado en 1948, por la necesidad de establecer un conjunto de normas comerciales y concesiones arancelarias, y está considerado como el precursor de la Organización Mundial de Comercio. El GATT era parte del plan de regulación de la economía mundial tras la Segunda Guerra Mundial, que incluía la reducción de aranceles y otras barreras al comercio internacional.

El funcionamiento del GATT se basa en las reuniones periódicas de los estados miembros, en las que se realizan negociaciones tendientes a la reducción de aranceles, según el principio de reciprocidad. Las negociaciones se hacen miembro a miembro y producto a producto, mediante la presentación de peticiones acompañadas de las correspondientes ofertas.

El GATT y la Organización Mundial del Comercio (OMC)

En 1994 el GATT fue actualizado para incluir nuevas obligaciones sobre sus signatarios. Uno de los cambios más importantes fue la creación de la OMC. Los 75 países miembros del GATT y la Comunidad Europea se convirtieron en los miembros fundadores de la OMC el 1 de enero de 1995. Los otros 52 miembros del GATT reingresaron en la OMC durante los 2 años posteriores. Desde la creación de la OMC, 21 naciones no miembros del GATT ingresaron y 28 están actualmente negociando su membresía. De los miembros originales del GATT, sólo Yugoslavia no reingresó a la OMC. Las partes contratantes que fundaron la OMC oficialmente

dieron por finalizados los términos del acuerdo del “GATT 1947” el 31 de diciembre de 1995.

Diferencia entre el GATT y la OMC

El GATT es un sistema de reglas fijadas por naciones mientras que la OMC es un organismo internacional. La OMC expandió su espectro desde el comercio de bienes hasta el comercio del sector de servicios y los derechos de la propiedad intelectual. A pesar de haber sido diseñada para servir acuerdos multilaterales, durante varias rondas de negociación del GATT, particularmente en la Ronda Tokio, los acuerdos bilaterales crearon un intercambio o comercio selectivo y causaron fragmentación entre los miembros. Los arreglos de la OMC son generalmente un acuerdo multilateral cuyo mecanismo de establecimiento es el del GATT. Sin embargo, los cambios más relevantes se pueden enumerar como siguen: Mayor número de miembros, el GATT carecía de una base institucional, mientras que la OMC tiene una estructura bien definida y en función de sus acciones; ampliación del ámbito de aplicación de las actividades comerciales reguladas por la OMC y es por ello que se puede decir que este es el foro más grande en temas de comercio. Por último, después de llegar la casos de la protección al derecho de autor y los nuevos derechos informáticos en prácticas comerciales.

El GATT Establece las siguientes normas de valoración en aduana:

Artículo 1

1. El valor en aduana de las mercancías importadas será el valor de transacción, es decir, el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando éstas se venden para su exportación al país de importación, ajustado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) que no existan restricciones a la cesión o utilización de las mercancías por el comprador, con excepción de las que:

- i) impongan o exijan la ley o las autoridades del país de importación;
- ii) limiten el territorio geográfico donde puedan revenderse las mercancías; o
- iii) no afecten sustancialmente al valor de las mercancías;

b) que la venta o el precio no dependan de ninguna condición o contraprestación cuyo valor no pueda determinarse con relación a las mercancías a valorar;

c) que no revierta directa ni indirectamente al vendedor parte alguna del producto de la reventa o de cualquier cesión o utilización ulteriores de las mercancías por el comprador, a menos que pueda efectuarse el debido ajuste de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8; y

d) que no exista una vinculación entre el comprador y el vendedor o que, en caso de existir, el valor de transacción sea aceptable a efectos aduaneros en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2.

2. a) Al determinar si el valor de transacción es aceptable a los efectos del párrafo 1, el hecho de que exista una vinculación entre el comprador y el vendedor en el sentido de lo dispuesto en el artículo 15 no constituirá en sí un motivo suficiente para considerar inaceptable el valor de transacción. En tal caso se examinarán las circunstancias de la venta y se aceptará el valor de transacción siempre que la vinculación no haya influido en el precio. Si, por la información obtenida del importador o de otra fuente, la Administración de Aduanas tiene razones para creer que la vinculación ha influido en el precio, comunicará esas razones al importador y le dará oportunidad razonable para contestar. Si el importador lo pide, las razones se le comunicarán por escrito.

b) En una venta entre personas vinculadas, se aceptará el valor de transacción y se valorarán las mercancías de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 cuando el importador demuestre que dicho valor se aproxima mucho a alguno de los precios o valores que se señalan a continuación, vigentes en el mismo momento o en uno aproximado:

i) el valor de transacción en las ventas de mercancías idénticas o similares efectuadas a compradores no vinculados con el vendedor, para la exportación al mismo país importador;

ii) el valor en aduana de mercancías idénticas o similares, determinado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5;

iii) el valor en aduana de mercancías idénticas o similares, determinado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6;

Al aplicar los criterios precedentes, deberán tenerse debidamente en cuenta las diferencias demostradas de nivel comercial y de cantidad, los elementos enumerados en el artículo 8 y los costos que soporte el vendedor en las ventas a compradores con los que no esté vinculado, y que no soporte en las ventas a compradores con los que tiene vinculación.

c) Los criterios enunciados en el apartado b) del párrafo 2 habrán de utilizarse por iniciativa del importador y sólo con fines de comparación. No podrán establecerse valores de sustitución al amparo de lo dispuesto en dicho apartado.

Artículo 2

1. a) Si el valor en aduana de las mercancías importadas no puede determinarse con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, el valor en aduana será el valor de transacción de mercancías idénticas vendidas para la exportación al mismo país de importación y exportadas en el mismo momento que las mercancías objeto de valoración, o en un momento aproximado.

b) Al aplicar el presente artículo, el valor en aduana se determinará utilizando el valor de transacción de mercancías idénticas vendidas al mismo nivel comercial y sustancialmente en las mismas cantidades que las mercancías objeto de la valoración. Cuando no exista tal venta, se utilizará el valor de transacción de mercancías idénticas vendidas a un nivel comercial diferente COSEVI en cantidades diferentes, ajustado para tener en cuenta las diferencias atribuibles al nivel comercial COSEVI a la cantidad, siempre que estos ajustes puedan hacerse sobre la base de datos comprobados que demuestren claramente que aquéllos son razonables y exactos, tanto si suponen un aumento como una disminución del valor.

2. Cuando los costos y gastos enunciados en el párrafo 2 del artículo 8 estén incluidos en el valor de transacción, se efectuará un ajuste de dicho valor para tener en cuenta las diferencias apreciables de esos costos y gastos entre las mercancías importadas y las mercancías idénticas consideradas que resulten de diferencias de distancia y de forma de transporte.

3. Si al aplicar el presente artículo se dispone de más de un valor de transacción de mercancías idénticas, para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas se utilizará el valor de transacción más bajo.

Artículo 3

1. a) Si el valor en aduana de las mercancías importadas no puede determinarse con arreglo a lo dispuesto en los artículos 1 y 2, el valor en aduana será el valor de transacción de mercancías similares vendidas para la exportación al mismo país de importación y exportadas en el mismo momento que las mercancías objeto de valoración, o en un momento aproximado.

b) Al aplicar el presente artículo, el valor en aduana se determinará utilizando el valor de transacción de mercancías similares vendidas al mismo nivel comercial y sustancialmente en las mismas cantidades que las mercancías objeto de la valoración. Cuando no exista tal venta, se utilizará el valor de transacción de mercancías similares vendidas a un nivel comercial diferente y en cantidades diferentes, ajustado para tener en cuenta las diferencias atribuibles al nivel comercial COSEVI a la cantidad, siempre que estos ajustes puedan hacerse sobre la base de datos comprobados que demuestren claramente que aquéllos son razonables y exactos, tanto si suponen un aumento como una disminución del valor.

2. Cuando los costos y gastos enunciados en el párrafo 2 del artículo 8 estén incluidos en el valor de transacción, se efectuará un ajuste de dicho valor para tener en cuenta las diferencias apreciables de esos costos y gastos entre las mercancías importadas y las mercancías similares consideradas que resulten de diferencias de distancia y de forma de transporte.

3. Si al aplicar el presente artículo se dispone de más de un valor de transacción de mercancías similares, para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas se utilizará el valor de transacción más bajo.

Artículo 4

Si el valor en aduana de las mercancías importadas no puede determinarse con arreglo a lo dispuesto en los artículos 1, 2 y 3, se determinará según el artículo 5, y cuando no pueda determinarse con arreglo a él, según el artículo 6, si bien a petición del importador podrá invertirse el orden de aplicación de los artículos 5 y 6.

Artículo 5

1. a) Si las mercancías importadas, u otras idénticas o similares importadas, se venden en el país de importación en el mismo estado en que son importadas, el valor en aduana determinado según el presente artículo se basará en el precio unitario a que se venda en esas condiciones la mayor cantidad total de las mercancías importadas o de otras mercancías importadas que sean idénticas o similares a ellas, en el momento de la importación de las mercancías objeto de valoración, o en un momento aproximado, a personas que no estén vinculadas con aquellas a las que compren dichas mercancías, con las siguientes deducciones:

- i) las comisiones pagadas o convenidas usualmente, o los suplementos por beneficios y gastos generales cargados habitualmente, en relación con las ventas en dicho país de mercancías importadas de la misma especie o clase;
- ii) los gastos habituales de transporte y de seguros, así como los gastos conexos en que se incurra en el país importador;
- iii) cuando proceda, los costos y gastos a que se refiere el párrafo 2 del artículo 8; y
- iv) los derechos de aduana y otros gravámenes nacionales pagaderos en el país importador por la importación o venta de las mercancías.

b) Si en el momento de la importación de las mercancías a valorar o en un momento aproximado, no se venden las mercancías importadas, ni mercancías idénticas o similares importadas, el valor se determinará, con sujeción por lo demás a lo dispuesto en el apartado a) del párrafo uno de este artículo, sobre la base del precio unitario a que se vendan en el país de importación las mercancías importadas, o mercancías idénticas o similares importadas, en el mismo estado en que son importadas, en la fecha más próxima después de la importación de las mercancías objeto de valoración pero antes de pasados noventa días desde dicha importación.

2. Si ni las mercancías importadas, ni otras mercancías importadas que sean idénticas o similares a ellas, se venden en el país de importación en el mismo estado en que son importadas, y si el importador lo pide, el valor en aduana se determinará sobre la base del precio unitario a que se venda la mayor cantidad total de las mercancías importadas, después de su transformación, a personas del país de importación que no tengan vinculación con aquellas de quienes compren las mercancías, teniendo debidamente en cuenta el valor añadido en esa transformación y las deducciones previstas en el apartado a) del párrafo 1.

Artículo 6

1. El valor en aduana de las mercancías importadas determinado, según el presente artículo se basará en un valor reconstruido. El valor reconstruido será igual a la suma de los siguientes elementos:

a) el costo o valor de los materiales y de la fabricación u otras operaciones efectuadas para producir las mercancías importadas;

b) una cantidad por concepto de beneficios y gastos generales igual a la que suele añadirse tratándose de ventas de mercancías de la misma especie o clase que las

mercancías objeto de la valoración efectuadas por productores del país de exportación en operaciones de exportación al país de importación;

c) el costo o valor de todos los demás gastos que deban tenerse en cuenta para aplicar la opción de valoración elegida por el miembro en virtud del párrafo 2 del artículo 8.

2. Ningún Miembro podrá solicitar o exigir a una persona no residente en su propio territorio que exhiba, para su examen, un documento de contabilidad o de otro tipo, o que permita el acceso a ellos, con el fin de determinar un valor reconstruido. Sin embargo, la información proporcionada por el productor de las mercancías al objeto de determinar el valor en aduana con arreglo a las disposiciones de este artículo podrá ser verificada en otro país por las autoridades del país de importación, con la conformidad del productor y siempre que se notifique con suficiente antelación al gobierno del país de que se trate y que éste no tenga nada que objetar contra la investigación.

Artículo 7

1. Si el valor en aduana de las mercancías importadas no puede determinarse con arreglo a lo dispuesto en los artículos 1 a 6 inclusive, dicho valor se determinará según criterios razonables, compatibles con los principios y las disposiciones generales de este acuerdo y el artículo VII del GATT de 1994, sobre la base de los datos disponibles en el país de importación.

2. El valor en aduana determinado según el presente artículo no se basará en:

a) el precio de venta en el país de importación de mercancías producidas en dicho país;

- b) un sistema que prevea la aceptación, a efectos de valoración en aduana, del más alto de dos valores posibles;
- c) el precio de mercancías en el mercado nacional del país exportador;
- d) un costo de producción distinto de los valores reconstruidos que se hayan determinado para mercancías idénticas o similares de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6;
- e) el precio de mercancías vendidas para exportación a un país distinto del país de importación;
- f) valores en aduana mínimos;
- g) valores arbitrarios o ficticios.

3. Si así lo solicita, el importador será informado por escrito del valor en aduana determinado de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo y del método utilizado a este efecto.

Artículo 8

1. Para determinar el valor en aduana de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, se añadirán al precio realmente pagado o por pagar por las mercancías importadas:

- a) los siguientes elementos, en la medida en que corran a cargo del comprador y no estén incluidos en el precio realmente pagado o por pagar de las mercancías:
 - i) las comisiones y los gastos de corretaje, salvo las comisiones de compra;
 - ii) el costo de los envases o embalajes que, a efectos aduaneros, se consideren como formando un todo con las mercancías de que se trate;
 - iii) los gastos de embalaje, tanto por concepto de mano de obra como de materiales;

b) el valor, debidamente repartido, de los siguientes bienes y servicios, siempre que el comprador, de manera directa o indirecta, los haya suministrado gratuitamente o a precios reducidos para que se utilicen en la producción y venta para la exportación de las mercancías importadas y en la medida en que dicho valor no esté incluido en el precio realmente pagado o por pagar:

i) los materiales, piezas y elementos, partes y artículos análogos incorporados a las mercancías importadas;

ii) las herramientas, matrices, moldes y elementos análogos utilizados para la producción de las mercancías importadas;

iii) los materiales consumidos en la producción de las mercancías importadas;

iv) ingeniería, creación y perfeccionamiento, trabajos artísticos, diseños, y planos y croquis realizados fuera del país de importación y necesarios para la producción de las mercancías importadas;

c) los cánones y derechos de licencia relacionados con las mercancías objeto de valoración que el comprador tenga que pagar directa o indirectamente como condición de venta de dichas mercancías, en la medida en que los mencionados cánones y derechos no estén incluidos en el precio realmente pagado o por pagar;

d) el valor de cualquier parte del producto de la reventa, cesión o utilización posterior de las mercancías importadas que revierta directa o indirectamente al vendedor.

2. En la elaboración de su legislación cada miembro dispondrá que se incluya en el valor en aduana, o se excluya del mismo, la totalidad o una parte de los elementos siguientes:

a) los gastos de transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación;

b) los gastos de carga, descarga y manipulación ocasionados por el transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación; y

c) el costo del seguro.

3. Las adiciones al precio realmente pagado o por pagar previstas en el presente artículo sólo podrán hacerse sobre la base de datos objetivos y cuantificables.

4. Para la determinación del valor en aduana, el precio realmente pagado o por pagar únicamente podrá incrementarse de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 9

1. En los casos en que sea necesaria la conversión de una moneda para determinar el valor en aduana, el tipo de cambio que se utilizará será el que hayan publicado debidamente las autoridades competentes del país de importación de que se trate, y deberá reflejar con la mayor exactitud posible, para cada período que cubra tal publicación, el valor corriente de dicha moneda en las transacciones comerciales expresado en la moneda del país de importación.

2. El tipo de cambio aplicable será el vigente en el momento de la exportación o de la importación, según estipule cada uno de los miembros.

Según el artículo 251 de la LGA la Normativa aplicable en materia de valoración aduanera. Explica que, para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas o internadas, estén o no exentas o libres de derechos arancelarios o demás tributos a la importación, Costa Rica se regirá por las disposiciones del Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, así como por las del presente título y la normativa nacional e internacional aplicable.

Nacionalización

Instante en que ocurre el pago de los derechos de internación y de los impuestos internos aplicables, tales como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), entre otros, que habilitan al importador para ingresar bienes al país.

Declaración aduanera

Las mercancías internadas o dispuestas para su salida del territorio aduanero, cualquiera que sea el régimen al cual se sometan, serán declaradas conforme a los procedimientos y requisitos de esta Ley y sus reglamentos, mediante los formatos autorizados por la Dirección General de Aduanas. Con la declaración se expresa, libre y voluntariamente, el régimen al cual serán sometidas las mercancías; además, se aceptan las obligaciones que el régimen impone. Para todos los efectos legales, la declaración aduanera efectuada por un agente aduanero se entenderá realizada bajo la fe del juramento. El agente aduanero será responsable de suministrar la información y los datos necesarios para determinar la obligación tributaria aduanera, especialmente respecto de la descripción de la mercancía, su clasificación arancelaria, el valor aduanero de las mercancías, la cantidad, los tributos aplicables y el cumplimiento de las regulaciones arancelarias y no arancelarias que rigen para las mercancías, según lo previsto en esta ley, en otras leyes y en las disposiciones aplicables. Asimismo, el agente aduanero deberá consignar, bajo fe de juramento, el nombre, la dirección exacta del domicilio y la cédula de identidad del consignatario, del importador o consignante y del exportador, en su caso. Si se trata de personas jurídicas, dará fe de su existencia, de la dirección exacta del domicilio de sus oficinas principales y de su cédula jurídica.

Para los efectos anteriores, el agente aduanero deberá tomar todas las previsiones necesarias, a fin de realizar correctamente la declaración aduanera, incluso la revisión física de las mercancías (Artículo 86 de la LGA).

(*) La declaración aduanera deberá venir acompañada por los siguientes documentos:

a) El original de la factura comercial, salvo en casos de excepción debidamente reglamentados.

b) Un certificado de origen de las mercancías, emitido por la autoridad competente al efecto, cuando proceda.

c) El conocimiento de embarque.

d) Una copia o fotocopia de la declaración aduanera o del documento de salida de las mercancías exportadas, emitido por el exportador o expedidor, que incluya el valor real de la mercancía, el nombre del importador, el peso bruto y neto, así como el número del contenedor, cuando proceda.

e) La demás documentación establecida legal y reglamentariamente.

Declaración única de importación definitiva

En el Reglamento de la Ley General de Aduanas se establece disposiciones generales sobre la declaración aduanera.

Destinación a un régimen aduanero.

La solicitud de un régimen aduanero se efectuará mediante la presentación de una declaración aduanera ante la aduana bajo cuyo control se encuentren las mercancías. La declaración aduanera deberá sustentarse en los documentos e información que exigen el CAUCA, el RECAUCA, la Ley, este reglamento y demás legislación, que demuestren el cumplimiento de las regulaciones tributarias,

arancelarias y no arancelarias y demás requisitos y formalidades legales y reglamentarias exigidas para aplicar el régimen que se solicita. La declaración aduanera original y los documentos en que se sustenta serán conservados por el auxiliar autorizado para presentar la declaración, y estarán a disposición de la autoridad aduanera quien podrá requerirlos en cualquier momento (Artículo 237 RGLA).

Tramitación de la declaración aduanera y otras solicitudes y gestiones.

Tendrán prioridad, los despachos de mercancías perecederas o de fácil descomposición, los envíos urgentes en razón de su naturaleza o por responder a una necesidad debidamente justificada, los envíos de socorro y aquellos que expresamente autorice la Dirección General, mediante disposiciones de alcance general. La autoridad aduanera deberá instar el inicio de los procedimientos disciplinarios correspondientes cuando se produjeran atrasos injustificados en la tramitación de las declaraciones aduaneras, solicitudes y gestiones (Artículo 238 de RGLA).

Representación mediante agente aduanero.

La declaración aduanera presentada por un agente aduanero se presumirá efectuada con consentimiento del consignatario, en el caso de una importación o del consignante, en caso de una exportación (Artículo 239 RGLA).

Calculo de impuestos

Para el cálculo del valor del vehículo se usará el valor CIF en aduanas para los vehículos importados y el valor de fabricación para los vehículos ensamblados o producidos en territorio nacional.

Dependiendo del valor del vehículo recibirá las exoneraciones de ciertos porcentajes en los impuestos a pagar. Para determinar dicho % de exoneración se utilizará la siguiente tabla:



crhoy.com
Publicado en

Exoneración según valor de ingreso del vehículo

Monto exonerado del valor CIF del vehículo eléctrico	Exoneración del impuesto general sobre las ventas	Exoneración del impuesto selectivo de consumo	Exoneración del impuesto sobre el valor aduanero
Los primeros \$30.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	100% de exoneración	100% de exoneración	100% de exoneración
De \$30.001 hasta \$45.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	50% de exoneración	75% de exoneración	100% de exoneración
De \$45.001 hasta \$60.000 del valor CIF del vehículo eléctrico.	0% de exoneración	50% de exoneración	100% de exoneración
De \$60.001 en adelante.	0% de exoneración	0% de exoneración	0% de exoneración

Fuente: Moción de texto sustitutivo
publicado en crhoy.com

Control Aduanero

El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de

mercancías del territorio nacional, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior (Artículo 22 LGA).

Existen diferentes clases de controles, según la LGA, el control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente (Artículo 23 LGA).

El control permanente

Se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.

Control inmediato

Se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori

Se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta ley.

2.5.32 Proceso Fiscalizador

Dirección de fiscalización

Con base en el Artículo 26 del RGLA, es competencia de la Dirección de Fiscalización, el supervisar, fiscalizar, verificar y evaluar el cumplimiento de las disposiciones aduaneras y de comercio exterior, en lo que corresponda, antes, durante y con posterioridad al despacho aduanero de las mercancías, según lo establecido en el Plan Anual de Fiscalización. La Dirección de Fiscalización estará a cargo de un director y, para el ejercicio de las funciones, se dividirá en cinco departamentos:

- a) Departamento de Fiscalización Interna.
- b) Departamento de Fiscalización Externa.
- c) Departamento de Denuncias y Operativos Especiales.
- d) Departamento de Laboratorio Aduanero y Estudios Especiales.
- e) Departamento de Verificación de Origen.

La Dirección de Fiscalización podrá solicitar a la Dirección General de Aduanas la definición de áreas funcionales necesarias para el mejor cumplimiento de sus competencias.

Según el Artículo 26 bis. Del RGLA las Funciones de la Dirección de Fiscalización son las siguientes funciones:

- a) Dirigir la fiscalización de las operaciones aduaneras realizadas por las empresas de comercio exterior, con el fin de constatar la veracidad, suficiencia y exactitud de la información consignada en los registros aduaneros, así como la veracidad de los

elementos determinantes de la obligación tributaria aduanera, a partir de los criterios de riesgo determinados por la Dirección de Gestión de Riesgo.

b) Dirigir la fiscalización de aquellos casos que por su complejidad, requieran del desarrollo de actuaciones fiscalizadoras especiales, impulsando las actuaciones de investigación del fraude complejo.

c) Dirigir la fiscalización del cumplimiento de los deberes y obligaciones establecidas en la normativa aduanera, así como los trámites y operaciones que realizan los Auxiliares de la Función Pública Aduanera, de acuerdo con lo establecido en el Plan Anual de Fiscalización.

d) Guiar la fiscalización del cumplimiento por parte de los funcionarios aduaneros de las disposiciones legales, procedimientos y demás directrices establecidas en el régimen jurídico aduanero.

e) Informar a la Dirección General el incumplimiento por parte de los funcionarios del Servicio, de las directrices e instrucciones emitidas, a efectos de que se proceda como corresponda.

f) Dirigir la fiscalización de las condiciones de permanencia, uso o destino de las mercancías que, con posterioridad a su levante o retiro, se encuentran sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, de conformidad con lo establecido en el Plan Anual de Fiscalización.

g) Dirigir la realización de estudios físico químicos, técnicos y merceológicos de las mercancías importadas o exportadas por los operadores de comercio exterior, los ingresos y salidas de materia prima y productos, mermas y desperdicios de las mercancías ingresadas a regímenes de perfeccionamiento y liberatorios de pago de tributos.

- h) Conducir la realización de estudios específicos originados por denuncias que le sean trasladadas por la Dirección de Gestión de Riesgo, así como retroalimentar periódicamente a esa Dirección sobre los resultados obtenidos.
- i) Ejecutar actuaciones de fiscalización en todo el territorio aduanero nacional, en coordinación con otras autoridades, cuando corresponda.
- j) Presentar ante la autoridad judicial competente, la denuncia originada por la investigación de la comisión de delitos aduaneros, infracciones administrativas y tributarias aduaneras.
- k) Coordinar con instituciones públicas o privadas, en el territorio nacional o extranjero, la obtención de información de interés para sus fiscalizaciones.
- l) Colaborar con la Dirección Normativa en la actualización de intereses de los informes que haya remitido a esa Dirección.
- m) Dirigir la verificación de la aplicación de los convenios internacionales que incidan en los elementos que conforman la obligación tributaria aduanera.
- n) Planificar, organizar y ejecutar las actuaciones de la Dirección de Fiscalización.
- o) Certificar la documentación o información que se custodie en esta Dirección y sus Departamentos.
- p) Brindar información detallada a la Dirección de Gestión de Riesgo, así como recomendar, con la debida justificación, la inclusión o exclusión de sujetos o mercancías a fiscalizar.
- q) Colaborar con las actividades de capacitación de la Dirección General.
- r) Otras que de acuerdo con su competencia, le encomiende el Director General de Aduanas.

Órgano nacional de valoración y verificación aduanera

Según el artículo 22 del RGLA, le compete verificar, controlar, investigar, recuperar y recopilar información de los asuntos relacionados con la valoración aduanera de las mercancías.

El Órgano Nacional de Valoración y Verificación Aduanera estará a cargo de un Director y, para el ejercicio de sus funciones, dispondrá de dos departamentos:

- a) Departamento Control Inmediato del Valor en Aduana.
- b) Departamento Control Posterior del Valor en Aduana. El Órgano Nacional de Valoración y Verificación Aduanera podrá solicitar a la Dirección General de Aduanas la definición de áreas funcionales necesarias para el mejor cumplimiento de sus competencias.

De acuerdo con el Artículo 23 del RGLA, algunas de las funciones de la Dirección del Órgano Nacional de Valoración y Verificación Aduanera. En el ejercicio de su competencia serán las siguientes funciones:

- a) Verificar el cumplimiento y la correcta aplicación de las normas vigentes en materia de valoración aduanera.
- b) Emitir directrices e instrucciones al Servicio Nacional de Aduanas para la correcta aplicación de las normas vigentes en materia de valoración aduanera.
- c) Investigar los elementos que deben ser declarados para una correcta determinación del valor en aduana.
- d) Recopilar y recuperar información sobre valores, mercancías sensibles, características de los mercados, prácticas de comercio internacional, conceptos y normativa de valoración y otros que se requieran, para la correcta aplicación de la materia de valoración aduanera.

e) Promover la suscripción y aplicación de convenios internacionales que incidan en la valoración de las mercancías y procurar su adecuada implantación y cumplimiento por parte del Servicio.

f) Verificar, evaluar y controlar la aplicación de las directrices e instrucciones emitidas en materia de valoración aduanera, así como la correcta aplicación de las normas vigentes en esa materia, por parte de las dependencias del Servicio.

2.5.33 Situación de los autos eléctricos en el presente (2019)

Inversión de instituciones públicas.

El Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados gastará más de 100 millones de colones en la compra de 5 automóviles eléctricos con el fin de cumplir con una directriz del Gobierno, pero gastará 200 millones de colones más en la adquisición de más vehículos durante este 2019.

Dudas sobre el IVA

Existió ciertas dudas sobre que los autos eléctricos deberían pagar el 13% del IVA ya que, Según el Director de Tributación, Carlos Vargas (2019) al sustituir el impuesto de ventas por el IVA, las exoneraciones dejarían de existir, razón por la que se envió una consulta ante la Procuraduría General de la República. Sin embargo, hacienda luego público que la Ley 9518 se encuentra entre las exenciones vigentes del IVA.

2.5.3.4 Propuesta para mejorar el actual en la importación de Automóviles Eléctricos

Guía para la óptima aplicación del Procedimiento Aduanero aplicado a la importación de Automóviles y demás vehículos eléctricos.

Con base en el estudio anterior sobre la aplicación del procedimiento Aduanero que se realiza por parte del Ministerio de Hacienda y demás instituciones públicas y privadas (agencias, importadores y demás), se lograron obtener resultados que evidencian una serie de fallas que deben atacarse y resolverse de la manera más pronta y óptima, para ello se detallara los pasos a tomar en cada sector y así tener una guía de referencia.

Ambiente general del Gobierno

Es subrealista pensar que una iniciativa va a tener un gran auge de la nada, sin realizar promociones o inversiones que den a conocer dicho tema, en el caso de la Energía Eléctrica el gobierno se jacta de que Costa Rica es un país verde y los autos eléctricos es la tendencia por seguir a nivel mundial, pero si analizamos los esfuerzos que se han hecho hasta el momento estos son mínimos. Los Centros de Recarga no están disponibles en gran cantidad ni en todas las zonas del país, las campañas de promoción del transporte eléctrico no han sido las ideales, además en estos momentos esta energía es en su mayoría accesible solo para personas que tengan ingresos relativamente altos ya que en el caso de nuevos las exoneraciones van a partir de un costo de \$30 000 del Valor CIF del vehículo, mientras que en el caso de usados se exonera el Impuesto Selectivo de Consumo, que corresponde al

30% sobre el valor CIF en Aduana, únicamente a vehículos con un valor no mayor a \$30.000.

Actualmente, existe una discriminación entre autos nuevos y usados, ya que estos últimos deben de cumplir con plazos mucho más extensos y trámites adicionales.

Problemas en el Departamento del Ministerio de Hacienda

En la parte Aduanera existen ciertas debilidades que principalmente se originan de la creación de la Ley 9518, ya que en ella se establece un procedimiento atípico y complejo, el cual consiste en la aplicación de diferentes exoneraciones a los vehículos eléctricos dependiendo de su Valor CIF. Esto es todo un dilema para el TICA ya que el sistema no está diseñado para aplicar diferentes porcentajes de exoneraciones. Por este motivo, la liquidación en estos momentos debe realizarse manualmente y no por el sistema como en la importación de cualquier otro tipo de mercancía.

Situación en el MINAE

El MINAE según la Ley 9518 establece que debe ser la institución encargada de poner en práctica campañas e iniciativas que promuevan el uso de energía eléctrica sin embargo los esfuerzos realizados hasta el momento se encuentran en sus inicios por lo que no se puede afirmar que ya se cumple con campañas masivas que llamen la atención de los usuarios y potenciales importadores. De acuerdo con funcionarios de esa institución, actualmente se realizan charlas en diferentes lugares como universidades, instituciones públicas y privadas.

MOPT

Por otro lado, el MOPT en su plataforma virtual establece los requisitos necesarios para realizar la emisión de que en un vehículo es eléctrico, a través de dicha constancia se aplican las respectivas exoneraciones y el trámite de nota técnica en la ventanilla única de PROCOMER.

INA

Esta institución ya graduó a una cantidad mayor de cien mecánicos especializados en autos eléctricos y su objetivo es abrir más cursos, los cuales permitan seguir graduando mas expertos en el tema, la apertura de cursos depende de la demanda y despegue de la energía eléctrica en el país.

Este mercado laboral actualmente es escaso en el país por lo que no resulta satisfactorio ni muy atractivo para las personas interesadas en especializarse en mecánica en automóviles eléctricos.

Poca demanda de Importadores

La importación de vehículos eléctricos no ha dado los resultados esperados hasta el momento, lo máximo que ha ingresado son motocicletas u otro tipo como carritos de golf; sin embargo, automóviles convencionales no se han comprado mucho, el gobierno por su parte ha invertido en cambios en la flotilla de algunas instituciones públicas como el AYA o el ICE, además de instituciones autónomas, pero en las carreteras nacionales es muy poco probable observar al menos un auto diario que funcione bajo esta modalidad.

Los costos de estos vehículos son sumamente altos por lo que eso complica que todos los sectores puedan comprarlos; por ello, se puede decir que los beneficios solo lo están disfrutando un sector adinerado. Así pues, al momento las ofertas de

las agencias en el país son de modelos de autos muy pequeños en capacidad por lo que a un conductor no le resulta atractivo hacer el cambio de un auto grande con combustible fósil donde puede cargar todas sus cosas, a uno pequeño e incómodo, se debe tener en cuenta que un auto los usuarios no solo los utilizan para ir a su trabajo, sino que también para vacacionar o transportar ciertos utensilios.

Agentes Aduaneros

El proceso actual ha sido confuso para los agentes aduaneros ya que muchos tienen dudas sobre la liquidación manual y sobre si ciertos vehículos eléctricos reciben también los beneficios que establece la Ley 9518, por lo que existe un problema grave de ejecución por parte de los auxiliares de la función pública.

Paso n°1

El gobierno lo primero que debe realizar es invertir en mayor infraestructura en el tema de energía de eléctrica si de verdad quiere que este proyecto despegue y se convierta en una realidad, deben existir mayores centros de recarga como lo establece la Ley 9518.

La instalación de cada centro de recarga tiene un costo superior a los \$10 000. Por eso es importante lograr alianzas estratégicas de instituciones públicas con privadas para satisfacer estas inversiones. En el país existen poco más de setenta conectores, aunque la gran mayoría son de carga media o lenta; es decir, se tarda no menos de tres horas en completar la carga de la batería.

Además, estos están concentrados en la Gran Área Metropolitana y algunos pocos en zonas alejadas.

A nivel mundial Costa Rica es considerado como un país “verde”, esa transformación comenzó al decidir tratar los recursos naturales como un valor más

de su economía y crear la Certificación para la Sostenibilidad Turística. Los hoteles fueron los primeros en obtenerla, pero otros sectores, como el restaurantero e, incluso, las empresas de renta de autos, se sumaron rápidamente.

El 99% de la energía del país que concentra 6% de la biodiversidad mundial se obtiene de fuentes renovables y su política pública prohíbe buscar petróleo, desarrollar la minería a cielo abierto y cazar con fines deportivos o lucrativos.

Las condiciones están dadas para desarrollar una actividad que le daría más valor al país en su papel de amigable con el ambiente, ya que al usar autos eléctricos se evita el uso de combustibles de fósiles, lo cual ayudaría en gran medida, ya que estos gases se convierten en una en una de las principales fuentes de contaminación atmosférica debido a que contribuyen a aumentar el efecto invernadero y, en consecuencia, al calentamiento global.

La meta del Gobierno es sustituir toda la flotilla vehicular actual por eléctrica, involucrando también transporte público y privado, está claro que para esto hay que realizar muchas acciones que permitan convertir esta iniciativa en realidad.

Paso n°2

Implementar una mejora en el software del TICA que permita que los agentes aduaneros puedan aplicar la liquidación mediante el sistema y no manual como se realiza actualmente. Lo cual hace más complejo y confuso el proceso de importación para este tipo de mercancías.

El sistema TICA (Tecnología de Información para el Control Aduanero) se estableció en Costa Rica gracias a una donación del Gobierno Uruguayo, este surgió con el objetivo de lograr la simplificación de los trámites aduanales, la mejora de tiempos

para tramitación y la reducción de costos a los clientes ligados por servicios de taxi, papelería.

Debido a que la Ley 9518 establece diferentes porcentajes de exoneración dependiendo del valor CIF se genera un gran problema en el TICA ya que el sistema no está diseñado para aplicar una fórmula tan complicada y diferente dependiendo del Valor CIF de la mercancía.

No se puede promocionar la importación de una mercancía sin que exista una clara aplicación tributaria de hecho el Ministerio de Hacienda ha tenido muchos problemas para desalmacenar los autos eléctricos de las aduanas, ya que existe gran confusión en la parte de exoneraciones. Inclusive, se ha tenido que someter a las mercancías a regímenes diferentes al de importación definitiva para que así no haya ningún retraso en su desalmacenaje.

Realizando la inversión en infraestructura y teniendo la herramienta del TICA apta para aplicar las exoneraciones correspondientes no existiría problemas para manejar las importaciones de autos eléctricos, porque existiría certeza y confianza para realizar los procedimientos pertinentes en esta materia.

Paso n°3

Es importante que el gobierno y los sectores privados interesados realicen campañas más fuertes de promoción sobre el uso de la energía eléctrica para que rompan con las incertidumbres que existe por parte de los importadores en esta materia, además el gobierno necesita ejecutar mayor capacitación en la parte aduanera, ya que muchos agentes se han encontrado con problemas en la parte de DUAS (TICA) y otros procesos necesarios para la importación de la mercancía.

Esta situación se puede mejorar de la siguiente forma:

- Incluir la Energía Eléctrica en Expo Móviles.
- Realizar Campañas en Televisión y Radio Nacional.
- Brindar asesoría personalmente a lo largo de las siete provincias del país.
- Reforzando las charlas que da el MINAE sobre el tema y fortaleciendo la siguiente página <https://web.energia.go.cr/> creada por ellos con el fin de brindar asesoría a los interesados en el tema de vehículos eléctricos.

En la actualidad, las personas interesadas tienen muchas dudas con las autonomías de estos vehículos, ya que piensan que no son aptos para distancias largas o zonas montañosas. Sin embargo, todo se da debido a la desinformación acerca del tema, muchos inclusive no conocen los beneficios tributarios y no tributarios (no restricción vehicular, entre otras), que pueden recibir por usar este tipo de energía. Es cierto que la ley está ahí y estipula todo lo que se debe conocer para importar vehículos eléctricos pero esa debe darse a conocer en forma masiva y no solo con charlas en la GAM como se ha hecho hasta el momento.

En mi calidad de docente de la especialidad en el Ministerio de Educación Pública me encantaría dar a conocer el tema a los jóvenes mediante charlas y actividades pedagógicas, para así inculcarles el uso de un tipo de energía amigable con el ambiente y que se espera sea una tendencia fuerte a largo plazo.

Otro punto importante es capacitar a los funcionarios aduaneros tanto el personal interno del Ministerio de Hacienda, así como agentes aduaneros y aforadores, ya que existen muchas dudas por parte de estos participantes, que los conlleva a cometer errores en la realización del procedimiento aduanero correspondiente.

Paso °4

El Gobierno debe proponer un proceso que no sea tan discriminatorio con respecto a usados ya que los automóviles eléctricos de ese tipo no reciben los mismos beneficios fiscales (exoneraciones) que uno nuevo. Además, que deben de cumplir con ciertos trámites diferentes por ser usados lo cual lleva a pérdida de tiempo y atrasos factor que cuesta muy caro en el comercio.

La situación actual del país tanto económicamente como socialmente es delicada, con la entrada en vigencia del IVA a diferentes bienes y servicios muchas personas verán afectada su economía, la crisis fiscal, el alto desempleo por estas y otras razones es ilógico pensar que la población esta apta a comprar autos eléctrico nuevos ya que estos tienen un costo muy elevado por lo cual la opción de usados sería un poco más viable. Es claro que los usados no pueden recibir exactamente las mismas exoneraciones que los nuevos, pero si sería importante realizar un equilibrio que permita que todas las personas tengan acceso a esta tecnología.

Paso n°5

Es importante capacitar a la población sobre cómo funciona la energía eléctrica por el momento son pocos o nulos los talleres que se especializan en autos eléctricos, apenas en noviembre del año pasado se graduaron más de 100 personas por parte del INA, no se puede ofrecer un servicio si no hay especialistas en el tema, esa situación es sumamente contradictorio; además, es importante brindar asesoría a los usuarios de esta clase de vehículos.

Actualmente el INA ofrece cursos a mecánicos para que se especialicen en la reparación de vehículos eléctricos e híbridos; sin embargo, este curso solo imparte en Alajuela. Esta iniciativa comenzó desde el 2014.

Cada comprador debería recibir un manual donde le indique los cuidados que debe tener, por ejemplo a la hora de cargar dicho vehículo; así extender lo más posible la vida útil de la batería del automóvil. Además de los cuidados con los diferentes climas existentes en el país y que tienen implicación en el funcionamiento del vehículo.

3.1 Marco Metodológico

3.1.1 Enfoque

La recopilación y análisis de datos es la parte fundamental de la investigación, ya que da una visión, orienta y ayuda a comprender sobre cómo se encuentra la realidad del tema a investigar.

El enfoque mixto tiene como cualidad brindar estadísticas y recolección de datos que permite el enriquecimiento de la investigación, ya que es más positivista, busca la verdad y es más interpretativo, además da una vista más amplia al tener que generar explicaciones y así producir un mayor entendimiento del fenómeno que está bajo estudio.

En la presente investigación se necesitan recopilar estadísticas sobre la importación definitiva de vehículos eléctricos, por lo que esos datos conforman el enfoque cuantitativo.

Por su parte el enfoque cualitativo se ve reflejado en las cualidades o características de los vehículos eléctricos, ya que la aplicación de los beneficios tributarios es solo para aquellos vehículos definidos como eléctricos, los cuales deben de cumplir con una serie de especificaciones, además de que es importante recolectar opiniones de los importadores de como es el proceso para la importación de estas mercancías,

ya que han existido problemas con el TICA. Por lo tanto, es importante conocer esas cualidades que causan deficiencia en el procedimiento.

La combinación de estos dos enfoques conforma el mixto dentro de la investigación.

3.1.2 Tipo de investigación

Cuando se realiza un trabajo de investigación, se debe de tener claro ciertos puntos claves, entre estos el tipo de investigación que estamos realizando. Los tipos de investigación son métodos que nos ayudan a comprender cuál es el objetivo de nuestra investigación, para así saber de qué manera lo vamos a realizar y limitar la investigación para no perder nuestro propósito.

La presente investigación tiene diversos tipos, pues no se enfoca en uno solo en específico.

En primer lugar, es exploratoria ya que la importación de vehículos eléctricos en Costa Rica es un tema nuevo, el cual comenzó apenas a finales del año pasado, por lo que el tema ha sido poco estudiado, además al implementarse una modalidad especial en el régimen de importación definitiva, resulta un procedimiento innovador para las agencias e importadores interesados en estas mercancías.

En segundo lugar, resulta una investigación descriptiva, pues se definirán las variables relacionadas al tema en este caso el manual y procedimiento especial estipulado por el Ministerio de Hacienda para esta modalidad especial.

En tercer lugar, es explicativa, ya que dentro de la misma se detallará paso a paso todo el proceso requerido para la importación de los vehículos eléctricos, así como los beneficios tributarios y no tributarios que recibirán los consignatarios de estas mercancías.

3.1.3 Formulación de hipótesis

Los errores en la tramitología se dan por fallas humanas o por deficiencias en el TICA.

Las exoneraciones tributarias se dan para incentivar la importación de Vehículos eléctricos.

La aplicación para las exoneraciones tributarias y no tributarias es lenta por la burocracia del país.

3.1.4 Definición de variables

Título: Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, períodos 2017-2018.

Pregunta Problema:

Objetivo General: Analizar la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la legislación actual con el fin de determinar si se cumple con las normas vigentes durante los períodos 2017-2018.

Objetivos específicos	Variable	Definición Conceptual	Indicador	Técnica	Instrumento	Sujeto o fuente de información
1- Analizar el procedimiento del régimen de Importación y la Ley 9518 aplicado a la importación de vehículos eléctricos.	Régimen de Importación Ley 9518.		Conceptos Manual	Observación. Documental. Entrevistas.	Guía de observación. Cuestionario.	Libros e información de la web.

Título: Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, períodos 2017-2018.

Pregunta Problema: ¿Cómo se podría fortalecer el procedimiento aduanero aplicado a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la Resolución DGA DGT 021 2018?

Objetivo General: Analizar la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la legislación actual con el fin de determinar si se cumple con las normas vigentes durante los períodos 2017-2018.

Objetivos específicos	Variable	Definición Conceptual	Indicador	Técnica	Instrumento	Sujeto o fuente de información
2-Identificar el proceso para determinar la obligación tributaria aduanera y la nacionalización realizada a los vehículos eléctricos en su Importación.	Obligación. Tributaria. Aduanera. Nacionalización		Concepto. Características. Tipos.	Entrevista con expertos.	Cuestionario.	Departamento de Exenciones del Ministerio de Hacienda. Importadores. Auxiliares de la función pública.

Pregunta Problema:

Objetivo General: Analizar la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de Vehículos eléctricos, de acuerdo con la legislación actual con el fin de determinar si se cumple con las normas vigentes durante los períodos 2017-2018.

Objetivos específicos	Variable	Definición Conceptual	Indicador	Técnica	Instrumento	Sujeto o fuente de información
3- Proponer una guía que permita la óptima aplicación del procedimiento aduanero aplicado a la importación de vehículos eléctricos	Guía Proceso Fiscalizador	Una guía puede ser el documento que incluye los principios o procedimientos para encauzar una cosa o el listado con informaciones que se refieren a un asunto específico (Porto y Merino, 2012). La fiscalización consiste en examinar una actividad para comprobar si cumple con las normativas vigentes. Pérez Porto y Ana Gardey (2008).	Manual.	Encuestas.	Cuestionarios.	Importadores . Agencias.

3.1. 5 Población y muestra

3.1.5.1 Población

Está conformada por todos los importadores de vehículos eléctricos que se den en el período 2017- 2018, en todas las aduanas del país, ya que la importación de esta mercancía es relativamente poca en comparación con otra clase productos. Además, dentro de la población están todos los distintos auxiliares que participen en ese proceso de Importación. Algunos de los importadores son: la Agencia Datsum, Grupo Q, Bavarian Motors y Grupo Automotriz.

3.1.5.2 Muestra

Los importadores que realizaron sus trámites en la Aduana Central, puesto que en esta es donde se han dado el mayor ingreso de los automóviles eléctricos.

3.1.6 Técnicas e instrumentos

3.1.6.1 Observación documental

Por otro lado, tenemos la observación documental, como sabemos la observación consiste en visualizar detalladamente lo que ocurre, con el fin de desarrollar algo mejor, pero la observación documental es basada por obtener diversa información de diferentes sitios como libros, revistas y bibliografías. En esta técnica se utiliza fichas bibliográficas, las cuales tienen como función principal citar y tener en cuenta las fuentes que se ha utilizado anteriormente para poder desarrollar una investigación. Durante esta técnica se debe llevar un procedimiento importante que consiste en revisar y retener la fuente bibliográfica visitada después se logra integrar esta con un fichero donde lleva una organización concreta de la bibliografía. En esta técnica, se enfatiza una lectura selectiva de cada fuente visitada organizando una ficha de trabajo en los cuales se anotarán los puntos más importantes de dicha fuente.

3.1.6.2 Guía de instrumento

Es un instrumento utilizado para evaluar los desempeños de las personas del alrededor el cual permite al profesor a observar las actividades que los estudiantes desarrollan de una forma diferente integrándose con los demás compañeros.

Una guía de instrumentos se desarrolla con diversos puntos importantes, los cuales son:

Encabezado.

Nombre del evaluado y del evaluador.

Fecha en donde se va aplicar la observación.

Lista de columnas con ítems y respuestas de Sí o NO.

Escala de observación.

Espacio para agregar las observaciones extra.

Registro Anecdótico:

Proyecto:		Observador:	
Sitio Web:		Escena:	
Hora inicio:		Observaciones o comentarios:	
Hora final:			
Información encontrada:			

La observación documental es utilizada para ayudar al investigador a realizar un tipo de escaneo en la documentación y adjuntar toda la información necesaria en un fichero que facilita una serie de datos a la persona y hace menos complejo el proceso.

En la actualidad se pueden encontrar diferentes técnicas e instrumentos que nos permite recolectar información del tema que deseamos desarrollar, pero las técnicas más comunes que podamos utilizar serían:

Encuesta: Es un proceso investigativo cuantitativo que nos permite obtener datos o información importante para poder desarrollar un trabajo de investigación cuyo propósito principal es comparar la información entre personas de acuerdo con una serie de preguntas basado en un tema específico el cual cada persona puede tener la oportunidad de marcar una respuesta y al final comparar resultados.

Es importante saber que esta técnica de investigación posee diversas características que nos orienta para poder aplicarla correctamente.

La información recopilada se llega a obtener de una observación indirecta de los hechos a través de las respuestas recopilada por los encuestados, pero la mayoría información adquirida mediante esta técnica en algunas ocasiones no refleja la realidad.

El interés que posee en el investigador no es una persona concreta que contesta el conjunto de preguntas que se encuentra en la encuesta, sino a la población que pertenece, es de ahí donde se necesita utilizar diferentes técnicas de muestreos correctamente apropiado.

Es caracterizado por la recopilación de diversos datos sobre diferentes temas de investigación.

Con base en dichas diferentes características es posible encontrar que existen varios tipos de encuesta de acuerdo con el tema por investigar, pero los más utilizados son:

Encuestas descriptivas: Este tipo de encuesta tiene como propósito reflejar actitudes, valores o condiciones presentes, los cuales descubren en qué situación se encuentra la población en el momento que la encuesta es aplicada.

Encuesta analítica: Este tipo de encuesta se enfoca en describir y desarrollar los puntos importantes de una situación. En este tipo de encuesta las hipótesis que se utiliza pueden contener por lo menos dos variables las que se observa y luego se fórmula explicativamente.

Instrumento

Por otro lado, en esta técnica se utiliza un instrumento que ayudará para la recopilación de datos y análisis de la información para poder desarrollar la encuesta de una forma correcta, dicho instrumento es el cuestionario.

El cuestionario es un formulario que tiene diversas preguntas que están relacionadas con un tema específico. En este instrumento se pueden encontrar preguntas cerradas, de elección múltiple y abiertas.

Preguntas cerradas: Son aquellas preguntas donde el encuestado solo tiene la opción de responder con un sí o no, verdadero o falso, de acuerdo o en desacuerdo, positivo o negativo mediante este tipo de pregunta la información a través del encuestado es muy limitada.

Preguntas de elección múltiple: Son aquellas preguntas que le brinda al encuestado diferentes opciones de respuestas donde le permite a la persona a tener diferentes puntos de vista por elegir.

Preguntas abiertas: Son aquellas preguntas cuando el encuestado tiene la libertad de responder con sus propias palabras lo que se le está preguntando. Este tipo de pregunta tiene como ventaja la mayor información que se puede recopilar desde el punto de vista que tiene la persona en la encuesta.

Entrevista

Entrevista es un término que está vinculado al verbo entrevistar (la acción de desarrollar una charla con una o más personas con el objetivo de hablar sobre ciertos temas y con un fin determinado).

La entrevista puede tener una finalidad periodística y desarrollarse para establecer una comunicación indirecta entre el entrevistado y su público. En este sentido, la entrevista puede registrarse con un grabador para ser reproducida en radio o como archivo de audio, grabarse con filmadora para captarla en vídeo o transcribirse en un texto.

Las entrevistas pueden ser estructuradas o no estructuradas, según el tipo de preguntas que se desarrollan y su finalidad.

Presentación y análisis de los resultados:

Entrevista n°1

Entrevistado: José Carballo, Director de Cámara Costarricense Automotriz.

Fecha: 06/02/2019.

Lugar: Venta de autos.

1. ¿Cuál es su opinión sobre la Ley 9518?

La Ley 9518 solo da Incentivos para Vehículos Nuevos (Se intentó involucrar usados, pero no se dio). Ley totalmente discriminatoria ya que la mayoría de personas no pueden pagar \$30 000 mil dólares o más por un auto.

2. ¿Cuál es su perspectiva sobre el Decreto a Vehículos Usados?

Representa un atraso no un incentivo, puesto que ese decreto de exoneración del impuesto del selectivo de consumo ya existía desde la administración de 1997 de José maría Figueres, la actual administración utilizó el mismo documento y se

pusieron una serie de trámites burocráticos en las diferentes instituciones ese no tarda menos de cuarenta y cinco días; ello representa una desmotivación para un pequeño empresario.

Diferencias entre usados y nuevos

A los autos nuevos se le exoneran todos los impuestos dependiendo de su valor, los usados siempre deben de pagar una carga impositiva de alrededor de un 18%, un auto convencional paga una carga tributaria de un 52,29% (lo cual representa una pequeña motivación).

3. ¿Cuáles son las ventajas de estos autos?

Son de alta necesidad para cuidar el ambiente.

Son contaminantes los accesorios de los eléctricos.

Las baterías están hechas de litio.

Ahorro del consumidor en combustible.

Casi no tienen mantenimiento, ya que no tiene caja de cambios.

Eléctrico (no existen fajas, ni lubricantes).

Dependiendo de la temperatura el uso del auto es más eficiente.

Las baterías tienen una vida útil de diez a doce años (el costo de ellas ha bajado).

4. Explique cuál ha sido la inversión del Estado en materia eléctrica.

ICE comenzó a construir electrolineras, también hoteles o lugares turísticos,

Las electrolineras se dividen en tres:

L1 110 kilowates, tarda de ocho a diez horas en cargar.

L2 220, tarda la mitad.

L3 440 (hay muy pocas) cuarenta minutos tarda en cargar, actualmente no hay en el país.

Las instituciones públicas han tardado en involucrarse en el proceso, MINAE apenas tiene placas especiales, Instituciones bancarias están comenzando a dar créditos para motivar el uso de esta tecnología eléctrica, Falta mucha inversión hay marcas como Toyota que todavía no han fabricado un auto eléctrico.

Modelos usados que se importan en el país.

Nissan Leaf (liderato a nivel mundial de mayor consumo),

Spart.

BMW.

La oferta y demanda es escasa, falta de campaña masiva e la necesidad de usar un auto eléctrico, decreto desmotivativo a los importadores por tiempo largo en papeleo.

Debilidades en la promoción del uso de transporte eléctrico

Falta de propaganda.

Falta de conocimiento.

Desconfianza en la autonomía de las baterías.

Discriminación entre nuevos y usados.

Entrevista n°2

Entrevistado: Roberto Baldizon, Jefe Departamento de Procedimientos Aduaneros

Fecha: 13/02/2019.

Lugar: Ministerio de Hacienda, San José.

1. ¿Cómo es el procedimiento aduanero para la importación de vehículos eléctricos?

Los vehículos usados deben cumplir el reglamento de la Ley de Tránsito,

La liquidación es manual tanto para usado y nuevos se espera que para marzo este implementado en el sistema (la fórmula ya está en pruebas), cualquier persona puede realizar la importación solo el agente aduanero debe estar habilitado, el

importador da todos los datos, el agente de aduanas hace la liquidación manual y la aduana lo verifica, todos los documentos se presentan electrónicamente como en otro tipo de mercancía, se adjuntan al DUA, notas técnicas se realiza por la plataforma de Procomer (Sistema de Ventanilla Única).

Si sale un criterio de riesgo se le hace reconocimiento físico como revisión previa para determinar si es eléctrico una institución pública lo realiza, ya que se estaban declarando vehículos híbridos como eléctricos, aduanas solo verifica que el MINAE emita un documento constatando que es un auto eléctrico.

2. ¿Cuáles son las debilidades en el TICA para esta modalidad?

Forma complicada, pues dependiendo del valor se le calculan diferentes porcentajes en otras mercancías ya existe un valor preestablecido y sobre ese se calculan los tributos. Se está trabajando para optimizar el sistema y evitar la liquidación manual que se da actualmente.

Pago de la OT se realiza electrónicamente. Es igual que con cualquier mercancía. El comportamiento de importación ha decrecido a pesar de la exoneración, su explosión se dio en ferias donde las agencias querían traerlos para expo móviles.

3. ¿Cómo es el proceso de Exoneración?

Valor CIF (costo, seguro y flete) se realiza la exoneración. Los impuestos se cobran de la totalidad del Valor Aduanas. Las importaciones de vehículos no están negociados en ningún TLC.

El interesado debe solicitar las notas de exención en el departamento de exenciones de la Dirección General, (interesado debe presentar una serie de documentos, la Aduana lo que verifica es que esa nota de exoneración exista cuando se tramita el DUA).

Aduana revisar principalmente la liquidación del impuesto.

Vehículos eléctricos (se le aplican los controles aduaneros como a cualquier mercancía)

4. ¿Explique el procedimiento de Valoración para este tipo de Automóviles?

En el caso de vehículos Costa Rica no Aplica GATT (lo que se hace es verificar contra el Registro de Tributación del valor de los vehículos (CARTICA), no existe valor de factura. Entonces, Tributación efectúa un estudio del valor de los vehículos y los pública entonces se toma ese valor (valor fiscal) y se compara con el de transacción y se escoge el valor que sea mayor de acuerdo con la categoría tributaria que tenga el vehículo.

Entrevista n°3

Entrevistado: Lilliana Águilar, Directora Ejecutiva de Aivema.

Fecha:18/02/2019.

Lugar: Oficinas de Aivema, Guachipelín, Escazú.

1. ¿Qué opina sobre la iniciativa de vehículos eléctricos en el país?

Desde José María Figueres se le empezaron aplicar exoneraciones a los vehículos eléctricos, sin distinción entre nuevos y usados. Para el 2012 surgió un artículo que dicta que los vehículos amigables no tienen restricción, los eléctricos es una tecnología costosa además de la falta de infraestructura, fallaron en la reglamentación para la Expomóvil del año 2018 tuvieron que someterlos a importación temporal. No hay un crecimiento amplio sobre la importación de estos vehículos, el decreto de vehículos usados esta impugnado por AIVEMA, debido a que no hubo audiencia para la exoneración. Se estaban importando vehículos usados eléctricos en pérdidas totales.

2. ¿Cuál es su visión a futuro de esta Iniciativa eléctrica?

El mercado se enfoca en tendencias de vehículos híbridos, no hay vehículos eléctricos en todas las gamas. Costa Rica no ha implementado la normativa que regula las omisiones, todos los días entran vehículos con tecnologías obsoletas.

El avance de la tendencia va en comienzo, por ejemplo, Brasil que es fabricante proyecta un impacto a veinte años de automóviles eléctricos: por lo tanto, lo que establece la Ley 9518 es contradictorio, ya que según esta se espera que en cinco años allá una gran demanda.

En Costa Rica ingresan automóviles de combustibles fósiles de veinte y veinticinco años al país, si acaso ingresa uno eléctrico por día, se debería montar la infraestructura y luego las exoneraciones, se dicta una política y no se ha consultado la disponibilidad de eléctricos, por el momento está muy limitado según consultas de Aivema.

3. ¿Para usted Costa Rica es un país verde?

El país se pinta como verde por promover este tema de vehículos eléctricos, sin embargo se deben mejorar otras cosas como por ejemplo:

Mejorando parámetros de CO₂, parámetros de emisiones es de los años 90.

Debe haber visión integral.

Para Bajas emisiones debe haber calidad de combustibles

Regulando los ingresos de vehículos muy viejos

Cuanto más antigua la unidad, se pagan menos trámites o requisitos para circular (marchamo, derecho de circulación, entre otros), si se compra uno nuevo se le cobra más por estos rubros lo cual representa una desmotivación e inconsistencia, si se quiere implantar una modalidad amigable con el ambiente.

Entrevista n°4

Entrevistado: Francisco Gómez Bueno, Dirección de Energía MINAE.

Fecha: 11/03/2019.

Lugar: Oficinas de MINAE, San José

1- ¿Cómo es la parte de las notas técnicas?

Mediante el decreto n# MOPT- MINAE se vela por el cumplimiento de la nota técnica 245, estas dos instituciones trabajan en conjunto para el trámite de dicha nota.

2- ¿Por qué existe discriminación con usados?

Pueden venir con la batería muy usada y en Costa Rica no existe forma de desecharlas; por lo tanto, el beneficio tributario es menor en comparación con nuevos

3- ¿El impacto de la importación de vehículos eléctricos nuevos ha sido el esperado?

No, principalmente se han exonerado autos de lujo.

4- ¿Que ha pasado con los demás decretos y reglamentos que establece la ley?

Se está trabajando en ello y estamos a la espera de la publicación de los decretos de exoneración de los repuestos y electrolineras; sin embargo, el proceso para la publicación de un reglamento no es tan sencillo, ya que debe existir una aprobación de varios sectores interesados.

¿Considera que se deben mejorar otros sectores y no solo los combustibles fósiles?

Claro, actualmente existe un proyecto de pasar las calderas a eléctricas.

5- ¿Cuáles son las ventajas y desventajas de esta tecnología?

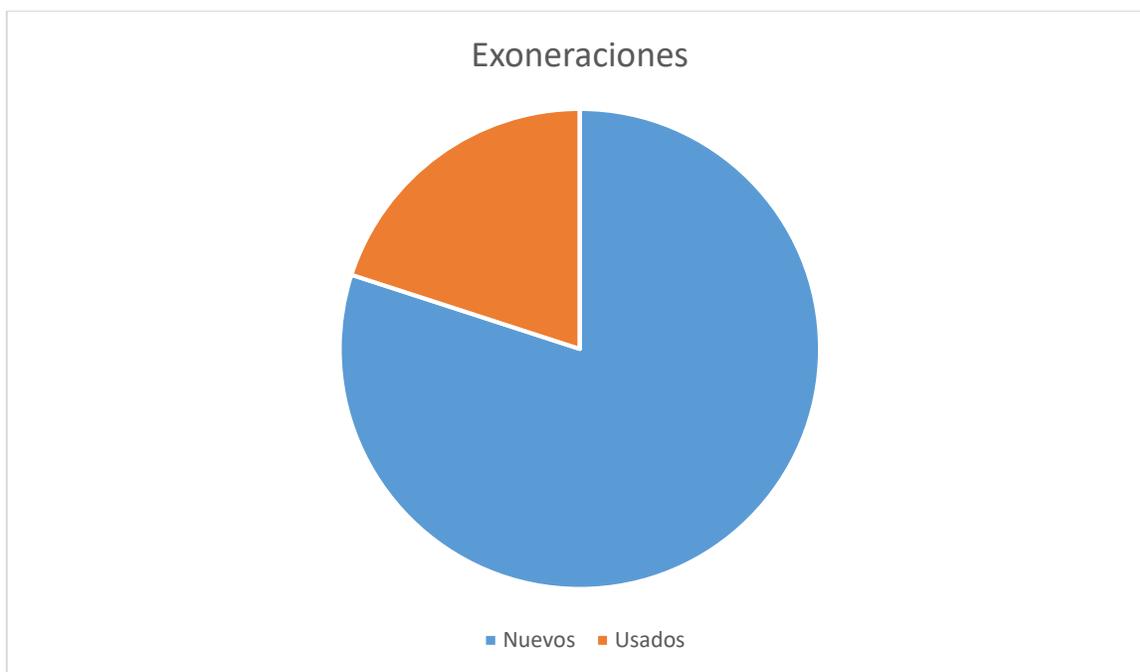
No se presentan gastos en piezas como un auto convencional.

Ahorro de combustibles.

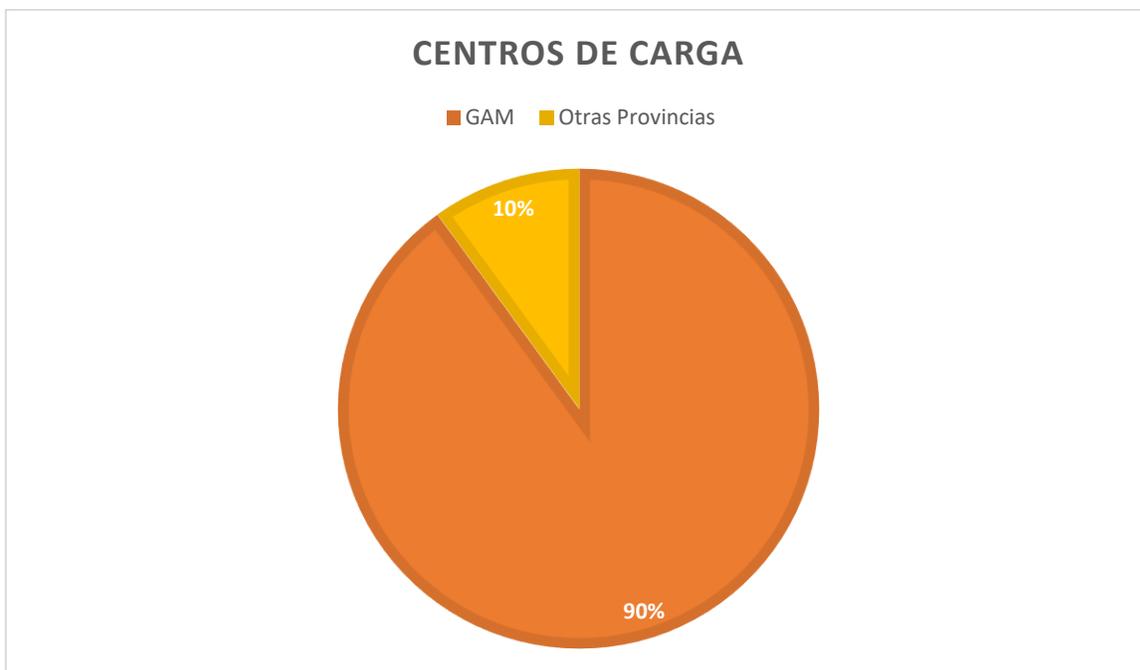
Mejora en el ambiente.

Su principal desventaja es la autonomía de las baterías.

4.1 Presentación, análisis e interpretación de resultados



En el gráfico anterior se evidencia que los autos nuevos eléctricos reciben más exoneraciones que los autos usados. En un principio la Ley 9518 solo hablaba de la importación de autos eléctricos nuevos; sin embargo, al pasar el tiempo se publicó un decreto para autos usados eléctricos, aunque estos no reciben las mismas exoneraciones. Es claro que los beneficios no pueden ser iguales debido al costo elevado de los nuevos; sin embargo, la brecha es muy amplia en beneficios situación que desmotiva la importación de automóviles eléctricos usados, se debe tener en cuenta que el país atraviesa una crisis económica como para pensar que la mayoría tienen la capacidad de pagar muchos millones por esta tecnología.



Una de las principales quejas de los usuarios e interesados en el uso de automóviles eléctricos es la falta de centros de carga en las zonas alejadas, ya que principalmente la mayoría como muestra el gráfico se concentra en la GAM, muchos fueron creados por el gobierno o por inversión privada; pues, por ejemplo, algunos se encuentran en centros comerciales.

Listado de centros de carga:

CNFL.

Plantel Anonos.

Agencia Metropolitana.

ICE.

Edificio Central, Sabana.

Plaza Real, Alajuela.

ESPH.

Paseo de las Flores.

Agencia ESPH, San Francisco.

Con eléctricas.

Bajo de los Rodríguez.

Grupos inmobiliarios.

Avenida Escazú.

Multiplaza Escazú.

Multiplaza del Este.

Representantes de Marcas.

BMW Escazú.

BMW Uruca.

BMW Curridabat.



Las emisiones de CO₂ y otros gases contaminantes son uno de los principales factores por los cuales se continúa acelerando el cambio climático y se agudizan otros graves problemas medioambientales. Por ende, los autos eléctricos tienen claras ventajas frente a los autos de combustible tradicionales, en cuanto a ahorro en consumo, respeto al medio ambiente,

Los automóviles eléctricos no son solamente menos contaminantes desde el punto de vista de los llamados gases invernadero, sino que además favorecen el ahorro económico y propician una menor contaminación acústica, al emplear motores más silenciosos que los tradicionales de combustión.



Como lo muestra el gráfico anterior estas tres Instituciones públicas trabajan en conjunto durante el proceso de importación de automóviles eléctricos. En primer lugar, el MOPT establece una serie de procedimientos para realizar una emisión de que un vehículo es eléctrico, esa constancia es tomada como referencia en el MINAE para emitir las notas técnicas correspondientes, así como otorgar las placas verdes. Por su parte el Ministerio de Hacienda toma como base las actuaciones del MOPT y MINAE para aplicar las diferentes exoneraciones dependiendo del valor CIF, establecidas en la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico.



Como se muestra en el cuadro la importación de vehículos eléctricos recibe ciertos beneficios a parte de las exoneraciones tributarias dependiendo de su valor, esto el gobierno lo realiza, con el fin de promover el uso y aplicación de esta tecnología en el país. Sin embargo, todavía hay mucho por hacer en este tema como el realizar campañas masivas de información donde se dé a conocer esta clase de beneficios que se pueden recibir por el uso de esta tecnología amigable con el ambiente.

5,1 Conclusiones

En materia aduanera el Ministerio de hacienda no cuenta con una modificación en el sistema TICA que permita realizar la liquidación de manera sistemática como en la importación de cualquier otro tipo de mercancía. Al darse esta situación actualmente la liquidación debe realizarse manualmente generando atrasos en los tiempos, lo cual podría llegar a ocasionar pérdidas monetarias. Este problema en el TICA se da que según la ley dependiendo del Valor CIF de la mercancía se aplican porcentajes diferentes de exoneración en algunos impuestos que deben pagar las mercaderías.

Actualmente existe una discriminación entre automóviles eléctricos nuevos y usados ya que los primeros tienen muchas más exoneraciones y además de que las realizaciones de sus trámites de importación son más fáciles en comparación con los autos usados. Esto como consecuencia genera una desmotivación en la importación de automóviles usados.

Los beneficios que se pueden obtener por importar un auto eléctrico no se han dado conocer o promocionar de la manera más idónea, ya que muchos importadores desconocen las exoneraciones y beneficios no arancelarios que pueden recibir, además de ellos, los agentes aduaneros también tienen dudas al momento de realizar los trámites para la importación.

La infraestructura actual no es la adecuada en esta materia, puesto que, por ejemplo, no se hallan muchos centros de carga o talleres que brinden arreglos a los automóviles eléctricos a lo largo del territorio nacional.

La Ley 9518 establece una serie de obligaciones que deben ser cumplidas por las instituciones públicas sin embargo no todas se han cumplido como lo establece la ley; por tanto, todavía existen vacíos en algunos entes.

5.2 Recomendaciones

Se recomienda implementar en el sistema TICA un software que permita la modificación para realizar la liquidación por medio del sistema en la importación de Vehículos eléctricos. Agilizando así los trámites aduaneros. Esta mejora en el sistema es fundamental para aplicar de forma correcta las exoneraciones establecidas en la Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico.

El gobierno debe equiparar los beneficios en la importación de automóviles eléctricos nuevos y usados, para así promover más el uso de esta tecnología amigable con el ambiente. Es claro que los beneficios no pueden ser iguales, ya que los autos nuevos tienen muchas más garantías que los usados, pero sí debe existir una brecha menos larga como la actual. Así pues, la mayoría de la población no tiene suficiente dinero para pagar por un auto eléctrico nuevo que sea cómodo y grande.

El gobierno y las empresas privadas interesadas en promover el uso de automóviles eléctricos deben realizar campañas más fuertes a nivel nacional para dar a conocer los beneficios que pueden obtener los importadores. Es importante aprovechar las ferias y expo móviles que realizan diferentes sectores privados.

El gobierno debe invertir más dinero en infraestructura para que las condiciones estén dadas para los importadores y pueden utilizar sin ningún problema la tecnología eléctrica en sus automóviles. Una de las principales quejas de los usuarios es la falta de centros de carga ya que la mayoría se encuentran solo en la GAM.

El gobierno debe fiscalizar que las instituciones públicas involucradas en la importación de vehículos eléctricos cumplan las obligaciones que establece la Ley 9518, ya que el cumplimiento de estas es clave para que el proceso se lleve a cabo de manera exitosa.

Referencias Bibliográficas

Arrieta, E. (2018). ***País se convertiría en basurero de autos eléctricos, según Aivema.*** Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/pais-se-convertiria-en-basurero-de-autos-electricos-segun-aivema>

Giusti, G. (2018). ***INA ya graduó a 108 mecánicos especializados en vehículos eléctricos.*** Recuperado de <https://ojoalclima.com/ina-ya-gradu-a-108-mecanicos-especializados-en-vehiculos-electricos/>

Gobierno CR (2018). ***Costa Rica ya tiene Ley de Incentivos y Promoción del Transporte Eléctrico.*** Recuperado de <http://gobierno.cr/costa-rica-ya-tiene-ley-de-incentivos-y-promocion-del-transporte-electrico/>

Leandro, G. (2017). ***Aprobada exoneración a la importación de vehículos eléctricos.*** Recuperado de <http://consortiumlegal.com/blog/2017/12/18/aprobada-exoneracion-la-importacion-vehiculos-electricos/>

Leitón, P. (2018). ***Cuatro agencias están listas para ofrecer autos eléctricos exonerados apenas rija ley.*** Recuperado de <https://www.nacion.com/economia/consumo/cuatro-agencias-estan-listas-para-ofrecer-autos/5WMYJNIMDBBQRGVD27T56RB7VM/story/>

Ministerio de Hacienda (2018) **Resolución DGA-DGT-021-2018**. Recuperado de

http://www.hacienda.go.cr/docs/5b6495ca16ac6_RES-DGA-%20DGT-021-2018%20Procedimiento%20para%20Vehiculos%20Electricos%20version%20final%2020%20de%20julio%20de%202018.pdf

Rodríguez, A. (2018). **Exenciones fiscales se digitalizan**. Recuperado de

<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/exenciones-fiscales-se-digitalizan/7B6R32OM5RDZPLDBJZTAOTYJOQ/story/>

Rodríguez, O. (2018). **Exoneración de autos eléctricos rige desde este martes**

6 de febrero. Recuperado de

<https://www.nacion.com/economia/negocios/exoneracion-de-autos-electricos-rige-desde-este/ZOOAOKRCMBABHEGV7HIKCEIEOI/story/>

Salazar, D. (2018). **Hacienda nacionaliza vehículos eléctricos, tras viacrucis**

por exoneraciones. Recuperado de <https://ojoalclima.com/hacienda-nacionaliza-vehiculos-electricos-tras-viacrucis-por-exoneraciones/>

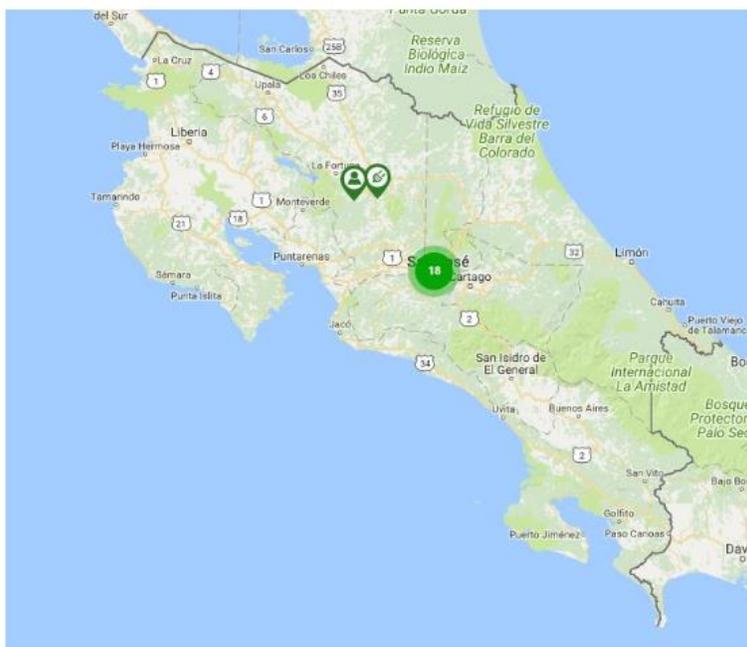
Salto, D. (2017). **Vehículos eléctricos**. Recuperado de

<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/vehiculos-electricos/WDO2YYR7MZGRDF22SDPBBAEESI/story/>

Anexos

Anexo I

Mapa con la ubicación de los puntos de recarga en Costa Rica (electromaps.com)



Anexo II

Estadísticas de importación de vehículos eléctricos. Período 2017-2018.

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS. IMPORTACION MENSUAL DE VEHICULOS NUEVOS Y USADOS, SEGÚN PARTIDAS ²⁷ 8703 Y 8704, 2017- 2018											
MES	ESTADO	PARTIDA	2017			2018			VARIACION % 2018 - 2017		
			CANTIDAD	VALOR ADUANERO (US\$)	IMPUESTOS (¢ colonos)	CANTIDAD	VALOR ADUANERO (US\$)	IMPUESTOS (¢ colonos)	CANTIDAD	VALOR ADUANERO (US\$)	IMPUESTOS (¢ colonos)
ENERO	NUEVO	8703	3,448	49,228,335	13,998,731,910	3,204	46,062,876	13,130,499,721	-7.1%	-6.4%	-6.2%
		8704	749	15,334,229	3,499,262,513	779	17,502,392	3,688,997,162	4.0%	14.1%	5.4%
	Suma NUEVO	4,197	64,562,565	17,497,994,423	3,983	63,565,268	16,819,496,883	-5.1%	-1.5%	-3.9%	
	USADO	8703	1,747	8,528,034	3,016,892,161	1,553	7,639,350	2,693,780,652	-11.1%	-10.4%	-10.7%
		8704	154	999,788	323,187,756	168	1,233,456	405,936,742	9.1%	23.4%	25.6%
Suma USADO	1,901	9,527,823	3,340,079,916	1,721	8,872,805	3,099,717,394	-9.5%	-6.9%	-7.2%		
TOTAL ENERO			6,098	74,090,387	20,838,074,339	5,704	72,438,073	19,919,214,277	-6.5%	-2.2%	-4.4%
FEBRERO	NUEVO	8703	2,993	44,241,704	12,591,216,442	3,054	46,083,920	12,679,363,378	2.0%	4.2%	0.7%
		8704	717	15,894,736	3,648,346,424	730	15,280,128	3,602,328,340	1.8%	-3.9%	-1.3%
	Suma NUEVO	3,710	60,136,440	16,239,562,866	3,784	61,364,049	16,281,691,718	2.0%	2.0%	0.3%	
	USADO	8703	1,736	8,879,661	3,134,391,856	1,427	7,282,760	2,514,189,684	-17.8%	-18.0%	-19.8%
		8704	150	1,210,397	372,808,347	134	1,007,360	329,385,511	-10.7%	-16.8%	-11.6%
Suma USADO	1,886	10,090,058	3,507,200,203	1,561	8,290,120	2,843,575,195	-17.2%	-17.8%	-18.9%		
TOTAL FEBRERO			5,596	70,226,497	19,746,763,069	5,345	69,654,169	19,125,266,912	-4.5%	-0.8%	-3.1%
MARZO	NUEVO	8703	5,310	79,761,169	22,776,599,024	3,982	62,333,673	18,035,230,064	-25.0%	-21.8%	-20.8%
		8704	928	19,299,336	4,828,299,627	841	19,261,195	4,631,307,445	-9.4%	-0.2%	-4.1%
	Suma NUEVO	6,238	99,060,505	27,604,898,651	4,823	81,594,869	22,666,537,509	-22.7%	-17.6%	-17.9%	
	USADO	8703	2,340	11,714,576	4,140,317,067	1,527	7,528,076	2,633,432,309	-34.7%	-35.7%	-36.4%
		8704	176	1,199,550	403,285,096	165	1,214,031	373,740,962	-6.3%	1.2%	-7.3%
Suma USADO	2,516	12,914,126	4,543,602,164	1,692	8,742,107	3,007,173,271	-32.8%	-32.3%	-33.8%		
TOTAL MARZO			8,754	111,974,632	32,148,500,815	6,515	90,336,975	25,673,710,780	-25.6%	-19.3%	-20.1%
ABRIL	NUEVO	8703	4,632	70,172,767	20,387,450,322	4,024	60,558,831	17,607,036,507	-13.1%	-13.7%	-13.6%
		8704	913	21,123,061	4,736,451,167	838	16,712,696	4,152,580,732	-8.2%	-20.9%	-12.3%
	Suma NUEVO	5,545	91,295,828	25,123,901,489	4,862	77,271,526	21,759,617,239	-12.3%	-15.4%	-13.4%	
	USADO	8703	2,173	10,850,495	3,802,475,562	1,815	9,310,053	3,187,192,285	-16.5%	-14.2%	-16.2%
		8704	165	983,393	302,770,399	191	1,259,618	389,616,070	15.8%	28.1%	28.7%
Suma USADO	2,338	11,833,887	4,105,245,960	2,006	10,569,671	3,576,808,355	-14.2%	-10.7%	-12.9%		
TOTAL ABRIL			7,883	103,129,716	29,229,147,449	6,868	87,841,197	25,336,425,594	-12.9%	-14.8%	-13.3%
MAYO	NUEVO	8703	3,884	55,894,269	16,469,406,063	2,959	45,911,599	13,098,780,703	-23.8%	-17.9%	-20.5%
		8704	886	19,804,867	4,515,501,305	717	17,187,288	3,771,151,954	-19.1%	-13.2%	-16.5%
	Suma NUEVO	4,770	75,699,136	20,984,907,367	3,676	63,098,887	16,869,932,657	-22.9%	-16.6%	-19.6%	
	USADO	8703	2,639	12,921,456	4,647,275,070	1,864	9,771,080	3,324,012,708	-29.4%	-24.4%	-28.5%
		8704	236	1,631,913	504,629,033	191	1,211,907	393,079,799	-19.1%	-25.7%	-22.1%
Suma USADO	2,875	14,553,369	5,151,904,102	2,055	10,982,987	3,717,092,508	-28.5%	-24.5%	-27.9%		
TOTAL MAYO			7,645	90,252,505	26,136,811,470	5,731	74,081,874	20,587,025,164	-25.0%	-17.9%	-21.2%
JUNIO	NUEVO	8703	3,025	45,265,420	13,195,890,730	2,599	38,658,627	11,251,362,548	-14.1%	-14.6%	-14.7%
		8704	718	14,595,661	3,094,084,062	678	14,536,768	3,244,550,962	-5.6%	-0.4%	4.9%
	Suma NUEVO	3,743	59,861,081	16,289,974,792	3,277	53,195,395	14,495,913,510	-12.4%	-11.1%	-11.0%	
	USADO	8703	2,289	11,434,907	4,091,401,000	1,634	8,214,553	2,838,370,489	-28.6%	-28.2%	-30.6%
		8704	184	1,764,832	502,412,141	166	1,310,273	381,703,336	-9.8%	-25.8%	-24.0%
Suma USADO	2,473	13,199,739	4,593,813,141	1,800	9,524,826	3,220,073,825	-27.2%	-27.8%	-29.9%		
TOTAL JUNIO			6,216	73,060,820	20,883,787,933	5,077	62,720,221	17,715,987,335	-18.3%	-14.2%	-15.2%
JULIO	NUEVO	8703	2,782.00	40,661,764	11,879,528,910	2,485.00	38,029,147	10,823,383,092	-10.7%	-6.5%	-8.9%
		8704	652.00	14,195,585	3,096,370,694	542.00	11,973,726	2,524,143,587	-16.9%	-15.7%	-18.5%
	Suma NUEVO	3,434	54,857,349	14,975,899,604	3,027	50,002,873	13,347,526,679	-11.9%	-8.8%	-10.9%	
	USADO	8703	1,951	9,704,207	3,430,064,187	1,712	9,394,320	3,137,591,849	-12.3%	-3.2%	-8.5%
		8704	174	1,474,386	383,442,288	164	1,189,740	373,596,219	-5.7%	-19.3%	-2.6%

JULIO	NUEVO	8703	2,782.00	40,661,764	11,879,528,910	2,485.00	38,029,147	10,823,383,092	-10.7%	-6.5%	-8.9%
		8704	652.00	14,195,585	3,096,370,694	542.00	11,973,726	2,524,143,587	-16.9%	-15.7%	-18.5%
	Suma NUEVO		3,434	54,857,349	14,975,899,604	3,027	50,002,873	13,347,526,679	-11.9%	-8.8%	-10.9%
	USADO	8703	1,951	9,704,207	3,430,064,187	1,712	9,394,320	3,137,591,849	-12.3%	-3.2%	-8.5%
		8704	174	1,474,386	383,442,288	164	1,189,740	373,596,219	-5.7%	-19.3%	-2.6%
Suma USADO		2,125	11,178,593	3,813,506,474	1,876	10,584,060	3,511,188,068	-11.7%	-5.3%	-7.9%	
TOTAL JULIO			5,559	66,035,943	18,789,406,078	4,903	60,586,933	16,858,714,746	-11.8%	-8.3%	-10.3%
AGOSTO	NUEVO	8703	2,311	36,401,133	10,591,208,876	2,255	35,249,219	9,616,364,190	-2.4%	-3.2%	-9.2%
		8704	639	13,652,637	3,272,254,666	517	12,866,038	2,411,869,846	-19.1%	-5.8%	-26.3%
	Suma NUEVO		2,950	50,053,770	13,863,463,542	2,772	48,115,257	12,028,234,035	-6.0%	-3.9%	-13.2%
	USADO	8703	2,173	10,577,042	3,803,885,774	1,445	8,047,282	2,728,380,692	-33.5%	-23.9%	-28.3%
		8704	196	1,228,223	412,832,868	129	1,078,812	340,476,451	-34.2%	-12.2%	-17.5%
Suma USADO		2,369	11,805,265	4,216,718,642	1,574	9,126,094	3,068,857,143	-33.6%	-22.7%	-27.2%	
TOTAL AGOSTO			5,319	61,859,035	18,080,182,184	4,346	57,241,351	15,097,091,179	-18.3%	-7.5%	-16.5%
SEPTIEMBRE	NUEVO	8703	3,568	53,312,694	15,338,410,941	2,951	44,973,793	12,981,904,130	-17.3%	-15.6%	-15.4%
		8704	846	17,692,765	4,103,543,901	720	16,467,031	3,717,613,903	-14.9%	-6.9%	-9.4%
	Suma NUEVO		4,414	71,005,459	19,441,954,842	3,671	61,440,824	16,699,518,032	-16.8%	-13.5%	-14.1%
	USADO	8703	1,827	9,079,719	3,187,482,098	1,262	6,744,435	2,320,870,605	-30.9%	-5.8%	-27.2%
		8704	173	1,072,114	352,969,862	139	1,079,535	318,945,073	-19.7%	0.7%	-9.6%
Suma USADO		2,000	10,151,833	3,540,451,960	1,401	7,823,969	2,639,815,678	-30.0%	-22.9%	-25.4%	
TOTAL SEPTIEMBRE			6,414	81,157,292	22,982,406,802	5,072	69,264,793	19,339,333,710	-20.9%	-14.7%	-15.9%
OCTUBRE	NUEVO	8703	3,568	50,850,063	14,604,410,967	3,495	54,793,290	15,508,619,646	-2.0%	7.8%	6.2%
		8704	790	16,540,201	3,562,627,231	783	16,402,261	3,878,713,373	-0.9%	-0.8%	8.9%
	Suma NUEVO		4,358	67,390,264	18,167,038,198	4,278	71,195,551	19,387,371,020	-1.8%	5.6%	6.7%
	USADO	8703	1,677	7,835,979	2,760,673,612	1,420	7,500,122	2,565,701,884	-15.3%	-4.3%	-7.1%
		8704	149	854,727	272,186,581	169	1,380,771	388,920,829	13.4%	61.5%	42.9%
TOTAL OCTUBRE			6,027	78,235,241	21,167,901,401	5,867	80,076,444	22,341,993,733	-5.1%	5.3%	5.4%

TOTAL OCTUBRE			6,027	78,235,241	21,167,901,401	5,867	80,076,444	22,341,993,733	-5.1%	5.3%	5.4%
NOVIEMBRE	NUEVO	8703	5,327	74,815,265	21,566,082,064	3,707	54,902,719	17,070,169,999	-30.4%	-26.6%	-20.8%
		8704	1,073	22,853,733	4,623,276,869	698	15,559,059	3,524,378,197	-34.9%	-31.9%	-23.8%
	Suma NUEVO		6,400	97,668,998	26,189,358,933	4,405	70,461,778	20,594,548,195	-31.2%	-27.9%	-21.4%
	USADO	8703	1,805	8,240,023	2,855,533,666	1,475	7,152,812	2,496,591,403	-18.3%	-13.2%	-12.6%
		8704	166	1,088,701	361,008,963	148	989,528	312,465,642	-10.8%	-9.1%	-13.4%
Suma USADO		1,971	9,328,724	3,216,542,629	1,623	8,142,340	2,809,057,046	-17.7%	-12.7%	-12.7%	
TOTAL NOVIEMBRE			8,371	106,997,722	29,405,901,562	6,028	78,604,118	23,403,605,241	-28.0%	-26.5%	-20.4%
DICIEMBRE	NUEVO	8703	3,318	49,168,062	13,992,564,802	2,398	36,665,573	11,135,798,925	-27.7%	-25.4%	-20.4%
		8704	640	16,342,127	3,175,639,004	430	8,499,901	1,930,740,419	-32.8%	-48.0%	-39.2%
	Suma NUEVO		3,958	65,510,189	17,168,203,806	2,828	45,165,474	13,066,539,344	-28.5%	-31.1%	-23.9%
	USADO	8703	1,697	7,751,938	2,709,347,747	1,169	5,838,624	2,037,946,356	-31.1%	-24.7%	-24.8%
		8704	213	1,218,262	428,853,710	132	1,175,129	327,910,527	-38.0%	-3.5%	-23.5%
Suma USADO		1,910	8,970,200	3,138,201,456	1,301	7,013,754	2,365,856,883	-31.9%	-21.8%	-24.6%	
TOTAL DICIEMBRE			5,868	74,480,389	20,306,405,262	4,129	52,179,228	15,432,396,226	-29.6%	-29.9%	-24.0%
TOTAL	NUEVO	8703	44,166	649,772,646	187,391,501,051	37,113	564,223,267	162,938,512,901	-16.0%	-13.2%	-13.0%
		8704	9,551	207,328,939	46,155,657,462	8,273	182,248,483	41,078,413,920	-13.4%	-12.1%	-11.0%
	Suma NUEVO		53,717	857,101,585	233,547,158,514	45,386	746,471,750	204,016,926,821	-15.5%	-12.9%	-12.6%
	USADO	8703	24,054	117,518,036	41,579,739,799	18,303	94,423,467	32,478,060,916	-23.9%	-19.7%	-21.9%
		8704	2,136	14,726,286	4,620,387,042	1,896	14,130,161	4,335,777,161	-11.2%	-4.0%	-6.2%
Suma USADO		26,190	132,244,322	46,200,126,841	20,199	108,553,627	36,813,838,077	-22.9%	-17.9%	-20.3%	
TOTAL ENERO A DICIEMBRE			79,907	989,345,907	279,747,285,355	65,585	855,025,377	240,830,764,898	-17.9%	-13.6%	-13.9%

¹⁴ 8703: Vehículos autom3viles.

8704: Veh3culos para el transporte de mercanc3as.

Fuente: Registro de Importaciones, Sistema TICA, 2017 - 2018 ER/DGT/DGA

Anexo III

Distintivo para automóviles eléctricos



Anexo IV



Anexo V



Anexo VI

Instalación de nuevos centros de carga



Anexo VII

Cuadro de variables

