

Universidad Técnica Nacional

Administración Aduanera

Sede Central

Análisis de las regulaciones no arancelarias del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT y su incidencia en el ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense bajo el régimen de importación definitiva durante el año 2020

Trabajo Final de graduación para optar por el grado académico de Licenciatura en Administración Aduanera

Gabriel Rodríguez Ramírez

Emanuel Arrieta Villagra

Alajuela, septiembre, 2022

Dedicatorias

A mi madre Cinthya Ramírez Rojas, mucho de lo que soy hoy en día es gracias a ella; sin dejar de lado a mi papá Freddy Rodríguez Torres que hoy en día no está con nosotros, pero siempre me motivó a seguir estudiando y preparándome, esta dedicatoria en especial la envío al cielo en su honor como muestra característica de sus enseñanzas de nunca darse por vencido.

También dedicárselo a esos compañeros y colegas que han depositado su confianza en mi persona y me han enseñado en mi formación profesional, a mi compañero de tesis Emanuel, por el esfuerzo en este proceso para lograr la meta.

Gabriel Rodríguez Ramírez, 2022

A mi madre por estar ahí siempre, a mi padre por enseñarme el valor del trabajo, a mis hermanos por ser ese apoyo incondicional, a los profesores por su dedicación, a esos compañeros y superiores que han trabajado a mi lado y han sido mi escuela, y a mi compañero de tesis Gabriel por el apoyo y esfuerzo mostrado durante el presente trabajo.

Emanuel Arrieta Villagra, 2022

Agradecimientos

En primer lugar, el agradecimiento para la Universidad Técnica Nacional, nuestra alma mater, por abrirnos las puertas, nutrir nuestro aprendizaje, acompañar nuestra formación y poner a nuestra disposición profesores de excelencia, que son guía y ejemplo como personas y profesionales.

Un agradecimiento especial a nuestros tutores Luis Gilberto Martínez Sandoval y Steven Herrera Oviedo por su apoyo y acompañamiento durante la realización del presente trabajo, a los lectores Pedro Fernández Bermúdez y Liliana Villalobos Murillo por sus aportes y asesoramiento.

También queremos agradecer a los auxiliares de la función pública aduanera, pertenecientes a instituciones públicas y privadas, profesionales aduaneros, representantes gremiales, empleados públicos y demás profesionales que aportaron información, conocimiento y experiencia para la presente investigación.

Rodríguez y Arrieta, 2022

Tabla de Contenidos

Capítulo I	9
1.1 Justificación	10
1.2 Estado de la cuestión	17
1.3 Planteamiento del problema	23
1.3.1 Enunciado.....	23
1.4 Hipótesis de la investigación	25
1.5 Objetivo General.....	27
1.5.1 Objetivos específicos	27
Capítulo II	29
2.1 Marco Conceptual.....	30
2.1.1 Regulaciones No Arancelarias.....	30
2.1.2 Importación.....	32
2.1.3 Inspección.....	34
2.1.4 Marco legal / Marco Normativo.....	35
2.1.5 Procedimiento.....	37
2.2 Marco Legal.....	39
Capítulo III	42
3.1 Enfoque de la Investigación.....	43

3.2	Tipo de Investigación.....	43
3.3	Sujetos de Información.....	45
3.4	Fuentes de Información.....	46
3.5	Población y Muestra.....	48
3.5.1	Población.....	48
3.5.2	Muestra.....	49
3.6	Instrumentos de Recolección de Datos.....	49
3.7	Diseño del Estudio.....	50
3.8	Variables.....	51
	Capítulo IV.....	57
	4.1 Impacto del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito en las importaciones de vehículos usados al Territorio Aduanero Costarricense durante el año 2020.....	61
	4.1.1 Cantidad de vehículos Usados Importados.....	61
	4.1.2 Cantidad de Impuestos Recaudados.....	64
	4.1.3 Revisiones Inmediatas Físicas y Documentales (Aforos Asignados).....	66
	4.2 Procedimiento de inspección previa de nacionalización, participación de las diferentes entidades y funcionarios involucrados en dicho procedimiento implementado.....	70
	4.2.1 Fases del procedimiento de inspección previa a nacionalización.....	72
	4.2.2 Primera fase del procedimiento de inspección previa a nacionalización. ...	73

4.2.3 Segunda fase del procedimiento de inspección previa a nacionalización.	83
4.2.4 Plazos de la inspección previa a nacionalización (IPN).....	90
4.2.5 Actores Involucrados en la inspección previa a nacionalización.....	91
4.2.5.1 Revisión Técnica Vehicular (RTV) S y C S.A.....	91
4.2.5.2 Ministerio de Hacienda.	92
4.2.5.3 MOPT // COSEVI.....	94
4.2.5.4 Agentes o Agencias de aduanas.	95
4.2.5.5 Depósitos aduaneros y puertos de ingreso.....	97
4.2.5.6 Importadores de vehículos usados.	98
4.2.6 Control aduanero sobre el IPN.	101
4.2.7 Reclamos y proceso recursivo contra la Inspección Técnica.....	102
4.3 Marco Legal y Normativo que regula el procedimiento establecido en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT.	104
4.3.1 Constitución Política de la República de Costa Rica.	104
4.3.2 Ley N° 3155 y sus reformas, Ley por la que se crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en sustitución del Ministerio de Obras Públicas.....	106
4.3.3 Ley General de la Administración Pública N° 6227.....	107
4.3.4 Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley No 7472.....	108
4.3.5 Ley General de Aduanas, Ley No 7557.....	111

4.3.6 Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto Ejecutivo N° 25270-H.	113
4.3.7 Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que circulen por las vías públicas, decreto Ejecutivo N.º 30184-MOPT del 06 de febrero de 2002 y sus reformas.....	114
4.3.8 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N ° 9078 del 04 de octubre de 2012 y sus reformas, artículos: 2 inciso 87), 3, 5 y 24.....	115
4.3.9 Decreto Ejecutivo N° 40136-MOPT.	118
4.3.10 Directriz Dirección General de Aduanas DGA-003-2018.....	121
4.3.11 Modificación y Adición a la Directriz DGA-003-2018	123
4.3.12 CIRCULAR-DGA-DGT-048-2018.	132
4.3.13 Directriz DGA-001-2019.....	133
4.3.14 Resolución Dirección General de Aduanas de Alcance General RES- DGA-397- 2019, de fecha 29 de octubre de 2019.....	134
4.3.15 Manual de procedimientos para la ejecución del Decreto Ejecutivo N° 41837-HMOPT, así como el listado de anotaciones que impiden la importación para la inscripción de vehículos usados.....	135
4.4 Normas que son objeto de mejora en el procedimiento aduanero ajustado al reglamento de estudio, facilitando los procesos de importación en su ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense.	137
4.4.1 Accesos a información por medios digitales.....	138

4.4.2 Proceso de Revisión Documental de la IPN	140
4.4.3 Inspección física del vehículo in situ	144
4.4.4 Reclamos y proceso recursivo contra la inspección técnica	146
4.4.5 De los controles Aduaneros.....	149
Capítulo V	152
5.1 Conclusiones	153
5.2 Recomendaciones	160
5.3 Referencias Bibliográficas	170
Cronograma de actividades.....	199

Índice de tablas

Tabla N° 1 Sujetos Fuentes de Información.....	45
Tabla N° 2 Cuadro de análisis de las variables.....	51

Índice de figuras

Figura N° 1 Cantidad de Vehículos Usados Importados del periodo 2017-2020	62
Figura N° 2 Totalización en porcentaje de Vehículos Usados importados periodo 2017- 2020.....	63
Figura N° 3 Cantidad de Impuestos Recaudados en Vehículos Usados Periodo 2017- 2020.....	65
Figura N° 4 Cantidad de Revisiones Físicas y documentales en Vehículos Usados	

Periodo 2017-2020 (Aforos rojos).....	68
Figura N° 5 Lista de anotaciones en títulos de propiedad e historial registral que imposibilitan la importación de vehículos usados a Costa Rica.....	77
Figura N° 6 Informe de Inspección previa a Nacionalización aceptado	87
Figura N° 7 Informe de Inspección previa a Nacionalización rechazado	88
Figura N° 8 Cuadro de aplicación de ajustes en tarifas de revisión Técnica.....	120
Figura N° 9 Leyendas o anotaciones que imposibilitan importación de vehículos usados directriz DGA-003-2018	122
Figura N° 10 Leyendas o anotaciones que imposibilitan importación de vehículos usados Modificación y Adición directriz DGA-003-2018	124

Capítulo I

Introducción

1.1 Justificación

El crecimiento poblacional y sus nuevas demandas, las limitantes del transporte público y en particular, la búsqueda de la optimización del tiempo que implica desplazarse de un punto a otro y las distintas necesidades de transporte de los ciudadanos, han encontrado como una alternativa viable y autónoma, la adquisición de un medio de transporte propio mediante la compra de un vehículo usado. En un escenario de mercado globalizado, el uso de medios digitales, ha facilitado la expansión de la oferta y demanda de bienes y servicios y ya prácticamente se superó la exclusiva posibilidad presencial para adquirir y vender, de tal manera que sin distingo de tamaño del bien, considerando el interés del usuario, sus posibilidades y sus necesidades, se importa, una caja de camisas, un vehículo usado, como un electrodoméstico de segunda mano, en espacios de tiempo más cortos, colocando en acuerdo a un vendedor y a un comprador que convienen, precio, flete, tiempo de entrega, entre otros aspectos.

En el mercado internacional son muchas las opciones para comprar un vehículo automotor, con determinadas características y con variedad de precios. En Estados Unidos, país de donde los costarricenses adquieren la mayor cantidad de autos usados, prácticamente hay subasta los siete días de la semana, y los intermediarios no siempre viajan a tierra estadounidense, sino que contratan a un agente con licencia (Dealer), y al momento de la compra están conectados por video llamada resolviendo en tiempo real si la opción vehicular que se está subastando reúne las expectativas, incluso considerando las exigencias del cliente final ya contactado, o bien, calculando lo que más se demanda en el país.

Lo mismo puede hacer ocasionalmente una persona interesada en adquirir un vehículo si dispone de la ayuda de personas en dicho país. Resuelve a nivel personal o en la intimidad de su familia, verifica oferta en estados como Miami, Carolina del Norte, Kansas, Texas y compra su vehículo realizando el viaje o con la ayuda de amigos o parientes residentes en Estados Unidos.

Muchos de estos autos disponibles en este país y en otros, pueden no estar en óptimas condiciones o presentar alteraciones que constituyen un riesgo para la seguridad vial, el medio ambiente y un perjuicio económico para quien lo adquiere. En respuesta a esta situación y con el fin de generar un cambio sistemático, el gobierno costarricense ha implementado una serie de nuevas medidas regulatorias y políticas más eficientes para el control del ingreso de vehículos usados al territorio aduanero nacional.

La importación de vehículos ha sido una constante haciendo uso del sistema aduanero y se convirtió en las primeras dos décadas de la presente centuria, en un rubro importante de ingresos para el erario público. Según el portal del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), en 2018 se importaron una totalidad de 109767 automotores nuevos y usados.

Esta actividad comercial con otros países ha brindado la posibilidad a la población costarricense de adquirir un medio de transporte importado a un precio relativamente menor de lo que tendría que desembolsar si decide comprarlo en el mercado local. Dado que en el país no se dispone de industria automovilística, no hay empresas fabricantes de autos, la dependencia del exterior para hacerse de este bien es más que evidente, de ahí la importancia de que lo adquirido reúna algunos requisitos.

En el caso de los autos nuevos existe una asociación denominada Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA), instancia privada de pocos miembros, pero cuyo músculo económico les ha permitido importar por décadas con escasa o muy poca competencia, salvo en los últimos lustros en los que importadores de autos usados intensificaron la llegada de más automotores ante la demanda en el territorio nacional, así como la entrada en el mercado de autos nuevos provenientes de China, país de origen del que se tenía poca referencia en la importación de autos.

En la actualidad se importan vehículos de orígenes y con procesos de ensamblaje diversos, algunos de los cuales se producen enteramente en un país o se fabrican a partir de componentes y partes hechas en varios países, obteniendo el mismo producto final, un automotor, con características de calidad y en procura de un costo de producción lo más bajo posible.

Esa posibilidad de comercialización, acceso a mercados extranjeros con distintos países del mundo, le ha permitido al país ser socio comercial de algunos, facilitando la entrada y salida de bienes y servicios. Por años, los importadores de autos usados mantuvieron relaciones comerciales con proveedores de autos usados en Estados Unidos, decisiones en las que imperó facilidades de mercado, como rutas de mayor demanda para transporte de mercancías, cercanía portuaria, costo y tiempo de traslado de los bienes. Los consumidores nacionales se han inclinado por obtener beneficios económicos y variedad para escoger dentro de una flota de autos usados que se contabiliza por miles en Norteamérica, y no limitarse a la decisión de terceros en cuanto a la oferta de modelos disponible en el país.

Cuando un vehículo usado se adquiere mediante una compra local a otro titular en el país sin que el mismo sea importado directamente por el adquiriente, esa compra y venta se realiza con base en precios de referencia que los dicta el mercado local, y mediante mutuo acuerdo, las partes fijan el precio de venta, que por lo general se define según referencia de vehículos similares, por el año, y también por el estado general del bien y condiciones registrales.

Cuando un importador de vehículos usados revende el vehículo en el mercado local, esa venta incluye un margen de ganancia estimada, una vez considerados los costos involucrados en la importación y operación logística, todo lo cual se incluye en el costo del producto final.

Dado que el precio de compra en el exterior no es comparable con lo que representa el desembolso en Costa Rica, algunos importadores adquieren el vehículo usado para uso personal sin fines de lucro, reduciendo costos, ampliando las opciones del bien deseado, escogiendo entre vehículos relativamente modernos o casi nuevos por un precio que no se compara con lo que costaría apropiárselo en Costa Rica.

Esta dinámica ha ensanchado la participación de más agentes económicos y el resurgimiento de otros negocios adicionales como la compra de partes de motor, repuestos de carrocerías, entre otros, de manera que las relaciones comerciales implican la adquisición de cantidades mayores de vehículos usados enteros o en partes.

El mercado de importación de vehículos usados es tan amplio que brindó oportunidad de negocio a nuevos emprendedores por medio de la instalación de ventas locales de autos usados, desarrollándose un segmento de clientes que los adquieren y

se encargan de revender los vehículos a precios siempre accesibles en el mercado local manteniendo márgenes de utilidad. Esto incluso ha representado que cantones como Grecia, Guápiles, en la entrada de San Ramón sobre la carretera interamericana, Palmares y otros, se hayan constituido en locaciones de referencia para quien está interesado en adquirir un auto y le interesa revisar una gama mayor en un mismo lugar.

En el mercado nacional se tiene claro conocimiento de que comprar un auto en Costa Rica es caro si se compara con Panamá, por ejemplo, país en donde lo que se cancela por tasa impositiva de impuestos para nacionalizar un vehículo es casi de un 25% menor.

Según el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la OMA (1988), los “Automóviles de Turismo y demás Vehículos Automóviles Concebidos Principalmente para el Transporte de Personas (Excepto los de la partida 87.02), Incluidos los de Tipo familiar (“Break” o “StationWagon”) y los de carreras, se clasifican en la partida arancelaria 8703, tomando como ejemplo los nuevos y usados de modelos de hasta seis años anteriores cuyo inciso arancelario a nivel nacional es el N.º 870321510011, todos los cuales deben cancelar en Costa Rica los siguientes impuestos: 13% sobre el valor agregado, 30% de impuesto selectivo de consumo, 1% dispuesto en la Ley 6946 y 25% de margen de valor agregado.

A partir de estos datos es posible estimar en cifras económicas, la importancia que este ingreso representa para el Estado. No en vano previo a las actuales condiciones de pandemia en 2020, la importación de automotores no había disminuido, y en particular para los consumidores, el mercado de vehículos usados de menor valor que se ajusten

a las diferentes realidades presupuestarias se ha mantenido como una opción de suma consideración.

Si bien es cierto la alternativa del mercado de autos usados es importante para los consumidores y el Estado, debe privar la seguridad de los ciudadanos, el medio ambiente y la protección al consumidor, en apego irrestricto a lo dispuesto en el artículo 50 de la Constitución Política y otras disposiciones normativas de menor rango, pero de acatamiento obligatorio.

Es atribución y responsabilidad de los funcionarios de aduanas, realizar inspecciones minuciosas a cada vehículo que se procura nacionalizar, revisiones documentales y físicas por medio de las cuales se autoriza o niega el ingreso según las condiciones encontradas. Con el fin de clarificar el procedimiento que norma la autorización para la nacionalización, el gobierno costarricense impulsó en años recientes nueva normativa en pro de mejorar el procedimiento y coordinación de los diferentes actores involucrados, a efecto de cumplir a cabalidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

En el estudio se procura conocer a profundidad, como es el funcionamiento de lo incorporado en el reglamento implementado con el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT. Al conocer con claridad el procedimiento y requisitos exigibles, es factible identificar las implicaciones que estas nuevas medidas conlleva y su desenvolvimiento en la tramitología Aduanera, en virtud de que los agentes involucrados son, objeto de menor recaudación de impuestos en el caso del Estado, y de una posible contracción de la dinámica de importación que se venía presentando de autos usados por el otro.

Se torna relevante ahondar en los aspectos legales, y si lo dispuesto en el citado decreto ejecutivo provoca una desincentivación a la actividad de importación definitiva de vehículos usados para su comercialización, lo cual se puede traducir además en el procedimiento y tiempos en el despacho Aduanero, o si por el contrario, la línea de actuación gubernamental colocó a las diferentes partes en estado de satisfacción del debido proceso y sin afectación al derecho de la libre empresa en igualdad de condiciones, sin dejar de lado el estudio de lo establecido por la Organización Mundial de Comercio sobre el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio entrelazándolo en el análisis del tema de Investigación.

Desde el punto de vista teórico en el estudio se establece la consulta a referencias bibliográficas debidamente publicadas referentes a la disciplina de Administración Aduanera y conexas, luego se establece un guion de exposición en el que se concatene con su aplicabilidad práctica para validar los resultados.

Los mismos representan una posibilidad objetiva de interpretar si lo resuelto por las autoridades del Poder Ejecutivo responde al interés de lo que en legislación se conoce como interés difuso, es decir, el derecho que como ciudadano o como Estado se tiene para hacer pública una afectación al ambiente, en razón del alcance que la palabra ambiente puede tener, o si las razones que fundamentan esta puntual disposición responden en su naturaleza a otro tipo de intereses afectando en consecuencia la operatividad Aduanera e importación de vehículos Usados.

No obstante, se vuelve imperante analizar lo supra citado, los alcances pretendidos serán poder identificar ciertos aspectos de posible mejora no estipulados en el reglamento para una facilitación en la operatividad Aduanera e importación de

vehículos Usados, considerando que esta investigación nace de una regulación de índole no arancelaria que la dicto el Gobierno de Costa Rica mediante Decreto Ejecutivo, es decir de origen legal, la cual se ve reflejada en el día a día con su aplicabilidad y requisitos técnicos, documentales y de calidad. Por lo tanto, la idea es aportar al ámbito de Administración Aduanera mediante la investigación Propuesta según los diferentes puntos antes expuestos.

Como proceso de investigación, se rige por una guía metodológica establecida y auspiciada bajo el concurso de un tutor, especialista asignado por la UTN con quien se trabaja durante varios meses a través de la presentación de avances en los que se integran las recomendaciones puntuales mientras se avanza en el proceso. Se enuncia el problema y se trabaja alrededor de cuatro propósitos específicos hasta llegar a las conclusiones una vez realizada la sistematización teórica y elaborado el trabajo de campo.

1.2 Estado de la cuestión

Para la presente investigación se realizó una revisión de temáticas relacionadas con las importaciones de vehículos usados y la normativa que regula dicha práctica, considerando referencias nacionales e internacionales:

En el periódico digital CentralAmericaData.com se publicó el 22 de diciembre de 2020 la noticia titulada: “Industria automotriz se recupera a medias”, en donde se informa una disminución en las importaciones de vehículos durante el año 2020, las mismas significan solo un 45% con respecto a lo reportado en el 2019, según la noticia una de las principales causales sería la crisis económica generada por el brote del Covid19.

En el sitio web news.un.org de la Organización de las Naciones Unidas se publicó el 26 de octubre de 2020 la noticia: “La importación de vehículos usados de mala calidad contamina los países en desarrollo.”, en donde se informa que entre el año 2015 y el 2018 fueron enviados por medio de exportaciones 14 millones de vehículos usados, muchos de los cuales ya eran modelos de hasta 20 años de antigüedad y no fueron sujetos a controles sobre emisiones de gases, el destino de estos vehículos son países en desarrollo en donde los controles para su uso en carreteras son mínimos, esta falta de controles genera una alerta importante para el medio ambiente por la gran cantidad de contaminación que se genera por medio del transporte público sobre todo cuando existe complicidad por falta de medidas efectivas. El origen de estos vehículos son países que han hechos esfuerzos por mejorar las condiciones de su parque automotor sin embargo, al no sacar de circulación las unidades deficientes y más bien enviarlas a otros países, termina por ser un esfuerzo inválido a nivel ambiental.

Carolina Isabel Abello Araya en su Tesis de grado para la Universidad de Chile, que lleva por título: “Vulneraciones y fallas en el proceso de inscripción de camiones y tracto camiones, por orden judicial en Chile: análisis del procedimiento establecido en el artículo n°49 de la ley de tránsito.”, expone una serie de falencias en el proceso de autorización y registro de camiones y tracto camiones, principalmente relacionadas con inspecciones superficiales insuficientes que han permitido el ingreso de unidades con alteraciones inconsistentes para su adecuado funcionamiento.

Pedro Andrés Arreaga Sellan en su Tesis para la Universidad de Guayaquil del 4 de septiembre de 2019 que lleva por nombre “Medidas No-Arancelarias (Mnas) y su incidencia en el Sector Automotriz Del Ecuador Periodo 2015-2018”, expresa que existen

también otras medidas que no son de índole arancelario, que son utilizadas por los países para impedir o detener el flujo de ciertas mercancías que pueden dañar la salud de sus habitantes y constituir un riesgo su comercialización para las industrias internas, la investigación se aborda desde el enfoque cuantitativo y cualitativo.

Santiago Juárez Guevara en su Tesis de Grado para la Universidad Técnica Nacional titulada “Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de automóviles eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, períodos 2017-2018” el autor realiza una investigación sobre una nueva normativa aplicada a la importación de Vehículos Eléctricos con el fin de conocer a detalle el proceso y marco legal que la regula, la cual es una regulación no arancelaria y expone que no existía certeza de su adecuado procedimiento y requisitos, donde involucra además el sector de vehículos usados.

En el periódico La Nación del 13 de febrero de 2019 se publicó la noticia: “Importadores de autos usados se quejan por nuevas directrices para ingreso de vehículos al país Hacienda asegura que quiere garantizar la seguridad de los compradores de estos autos y que por eso, endureció el ingreso a aquellos que no están del todo en buenas condiciones.”, en donde se expone la molestia e incertidumbre de los importadores de vehículos usados en cuanto a las nuevas medidas adoptadas por el Ministerio de Hacienda en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) que pretenden regularizar las condiciones de los automotores que ingresan al país, esto con el fin de proteger al consumidor y su seguridad.

En el periódico Diario Extra del 28 de enero de 2019 se publicó la siguiente noticia “ 1,000 carros importados no pueden salir de Aduanas” la noticia expone criterios de los

importadores de vehículos Usados que pueden generar confusión para los diversos actores involucrados en el proceso de nacionalización de vehículos, como lo son las leyendas o anotaciones indicadas en los títulos de propiedad de origen que imposibilitan su nacionalización , además de una Inconformidad por el procedimiento de consulta web del Vin number en una página que es suministrada por su competidor directo AIVEMA.

David Alejandro Gómez Figueroa de la Universidad de Guayaquil, en su tesis de grado “Análisis de las incidencias de las medidas arancelarias y no arancelarias sobre el sector comercializador de vehículos livianos motorizados en el Ecuador, periodo 2011-2016”, explica las diferentes variables que inciden en el comercio de vehículos livianos en Ecuador, a raíz de que dicho país es productor de vehículos y con el fin de equilibrar en cierta forma la balanza comercial el gobierno ha implementado medidas arancelarias y no arancelarias con el fin de restringir en cierta medida las importaciones y a su vez proteger la producción nacional.

Daniel Fernando Cuero Victoria y Juan Pablo Roa en su artículo expuesto para la Fundación Universitaria Católica (Unicatólica) el cual se titula “Logística en la importación y Nacionalización de Vehículos en Colombia” fue presentado en 2017 y los autores exponen cómo es necesario agilizar y optimizar procedimientos a la hora de importar vehículos, el cual se vuelve una tarea primordial para reducir costos y tiempos lo cual puede traducirse en una desventaja ante el comercio mundial.

En el artículo titulado “La importación de automóviles usados y su repercusión en el parque vehicular y en las emisiones de dióxido de carbono en México” presentado por la Universidad Nacional Autónoma de México, durante el XXI Congreso Internacional de

Contaduría, Administración e Informática; se investigó como el aumento en las importaciones de vehículos usados principalmente provenientes de Estados Unidos han envejecido el parque automotor mexicano y cómo esto repercute directamente en un aumento en las emisiones de dióxido de carbono. En este artículo publicado en 2016 también se realiza una valoración de los decretos establecidos para la regularización de estas importaciones y la efectividad de los mismos.

En el periódico digital La Republica.Net se publicó el día 23 de junio de 2016 la noticia “Importadores Impugnarán la prohibición para traer autos viejos”. En la nota se menciona las intenciones del Estado de regular la importación de Vehículos viejos, donde se andaba en busca de emitir lineamientos para ayudar a mejorar la flota vehicular costarricense, reducir las emisiones de gases contaminantes y mejorar la seguridad vial en Costa Rica.

Mayra Alejandra Chávez Merchán en su tesis de grado para la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil presentada en 2015, lleva por título: “Restricciones arancelarias y su incidencia en las importaciones de vehículos livianos en el puerto de Guayaquil en el periodo 2008 -2014”, explica cómo el gobierno ecuatoriano en busca de mejorar los ingresos tributarios y proteger la producción nacional ha tomado medidas para incrementar la tasa impositiva de ciertos bienes considerados no esenciales como son los vehículos automotores, se analizan las consecuencias económicas que han tenido estas restricciones de tipo arancelarias desde imposición.

En junio de 2015, Madelein Gabriela Aguilar Neira e Ingrid Mayerli Mancera Vanegas, en su trabajo de titulación para la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de

Guayaquil, que lleva por título: “Diagnóstico del impacto de las restricciones a las importaciones de vehículos en la economía ecuatoriana”, desarrollan una investigación con base en los efectos de los impuestos a la importación de vehículos, también se explica cómo estas medidas han fortalecido la industria ensambladora automotriz ecuatoriana, analiza a su vez cómo las variantes en los impuestos repercuten en los costos para el consumidor final y afectan la competitividad del mercado de vehículos importados.

Viridiana Urbina Ortiz en su Tesis para la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, presentada en agosto de 2009, lleva por nombre “Impacto de los automóviles usados de procedencia extranjera ilegal al cambio climático en el municipio de San Luis Potosí y zona Conurbada” manifiesta como la falta de políticas eficientes que regulen el ingreso de automóviles usados repercuten en aspectos políticos, sociales y económicos, así como su impacto en el medio ambiente contribuyendo en el cambio climático, exponiendo como causales la falta de interés, planificación y control por parte del Estado.

Hugo Roberto Rodríguez Vargas y Augusto Alberto Reaño Wong, en su proyecto profesional presentado en agosto de 2005 ante la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y que lleva por nombre “Sistema para la Verificación de la Gestión de Vehículos Usados en el Régimen Céticos”, se detalla el procedimiento para la importación de vehículos usados en Perú, el cual comienza con una solicitud de verificación de inspección que se realiza de manera anticipada al arribo del automotor, posterior al arribo, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria en coordinación con el importador realizan una primera revisión de los documentos y el estado del vehículo. Cuando la autoridad así lo determine se deben realizar reparaciones

en los talleres autorizados dentro de los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios (Ceticos), una vez se hayan realizado las mejoras la autoridad realizara una segunda revisión en donde determinara el valor final de la unidad y con base en esta valoración se determinan los impuestos a cancelar para la nacionalización.

1.3 Planteamiento del problema

1.3.1 Enunciado

Con la implementación del Reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT se implementaron y regularizaron una serie de requisitos y procedimientos para la importación de vehículos usados al territorio aduanero nacional. En este estudio se pretende mostrar la estructura y propósito de dicho reglamento, así como su incidencia a partir de su aplicación en aspectos como la cantidad de automóviles importados al país. Se realiza una interpretación del citado decreto con el fin de entender el proceso de inspección previa de nacionalización, que es a su vez la base de dicha norma y cómo se ha adaptado la misma, al procedimiento aduanero en relación con tiempos, funcionalidad y eficacia.

Además, se busca fundamentar, cómo ha sido la participación de los diferentes actores involucrados en el proceso. Si la implementación de la Norma Técnica ha facilitado a que se unifique y estandaricen procedimientos facilitando el despacho aduanero de los vehículos de la Aduana, o si por el contrario la percepción de los actores

involucrados y usuarios ha sido negativa desde su implementación en aras del propósito normativo en el Decreto Ejecutivo N° 41834-H-MOPT. Una vez realizada esta etapa, con fundamento, se interpreta si la disposición podría ser objeto de mejora con ajustes no contemplados al momento de su elaboración, aprobación y ahora reflejados con su implementación en el quehacer diario de los procesos de importación definitiva de autos usados con fines de comercialización.

Otro aspecto por considerar para la comprensión del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT es conocer el marco legal y normativo que sustenta su puesta en marcha, en donde se involucran diferentes artículos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley General de la Administración Pública, Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley General de Aduanas y su reglamento y la Constitución Política de Costa Rica. Es a partir de la comprensión del origen y razón del decreto, así como su estructura que se identifica su funcionalidad, importancia e impacto.

Pregunta general

¿Cuáles regulaciones no arancelarias del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT inciden en la importación definitiva de vehículos usados con fines comerciales al territorio aduanero costarricense desde el año 2020?

Preguntas específicas

¿Qué impacto tiene la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT en las

importaciones de vehículos usados al Territorio Aduanero Costarricense durante el año 2020?

¿Qué particularidades tiene el procedimiento de inspección previa de nacionalización implementado en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837- H-MOPT, así como la participación de las diferentes entidades y funcionarios involucrados en dicho procedimiento?

¿Cuál es la relación regulatoria del marco legal y normativo con que se rige el procedimiento establecido en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837- H-MOPT?

¿Qué normas son objeto de mejora en el procedimiento aduanero ajustado al reglamento de estudio, facilitando los procesos de importación en su ingreso de vehículos usados al Territorio Aduanero Costarricense?

1.4 Hipótesis de la investigación

Hipótesis positiva

Los efectos de la implementación del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT han sido favorables pues han permitido controlar y regular de manera eficiente las importaciones de vehículos usados que generan con sus emisiones

problemas ambientales y mayores costos por mantenimiento, así como seguridad a las personas al importar automóviles en buenas condiciones siendo esto verificado en la inspección Previa de nacionalización. En promedio, en el quinquenio 2014-2019 la cantidad de autos usados con fines comerciales importados en el país no disminuyó de sesenta mil unidades anuales, monto que representa más de la mitad de las importaciones en dicho periodo incluyendo los automotores nuevos.

Hipótesis negativa

Los efectos de la implementación del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT han sido negativos pues han implementado una serie de obstáculos e incremento de costos y tiempos para las importaciones de vehículos usados. Según la Asociación de Importadores de Autos Usados, las ventas a partir de la aprobación del mencionado reglamento han disminuido en un 30%, reduciendo las posibilidades de adquisición de vehículos usados por incremento de costos, procedimientos y tiempos, generando incertidumbre para el negocio y desempleo para los colaboradores involucrados en esta actividad.

Hipótesis nula

Los efectos de la implementación del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT no han sido ni positivos ni negativos ya que no existe evidencia de mejoras ambientales y seguridad vial por sus efectos, ni de una marcada incidencia en

la importación definitiva de vehículos usados para comercialización y afectación en tiempos y costos en los procedimientos Aduaneros.

1.5 Objetivo General

Analizar las regulaciones no arancelarias del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT en cuanto a la incidencia del ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense bajo el régimen de importación definitiva durante el año 2020.

1.5.1 Objetivos específicos

Cuantificar el impacto del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT en las importaciones de vehículos usados al territorio aduanero costarricense durante el año 2020.

Examinar el procedimiento de Inspección Previa de nacionalización implementado en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, así como la participación de las diferentes entidades y funcionarios involucrados en dicho procedimiento.

Reconocer el marco legal y normativo que regula el procedimiento establecido en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT.

Identificar las normas que son objeto de mejora en el procedimiento aduanero ajustado al reglamento de estudio, facilitando los procesos de importación en su ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense.

Capítulo II

Marco Teórico

Marco teórico.

Planteado el problema de estudio – se propone objetivos y pregunta de investigación–, prosigue sustentar teóricamente el estudio, etapa que algunos autores también denominan elaboración del marco teórico. Para Hernández, Sampieri y Méndez (2009), es un compendio escrito de artículos, libros y otros documentos que describen el estado pasado y actual del conocimiento sobre el problema de estudio.

El marco teórico consiste en la fundamentación del estudio a través del análisis de las variables sujetas al planteamiento del problema, involucra el análisis del contexto y las diferentes fuentes de información que sustentan la investigación, se basa a su vez en el desarrollo de los objetivos y de las diferentes teorías y fuentes de información guiadas por los propósitos y metas de la investigación, de manera que su construcción es permanente durante el proceso.

2.1 Marco Conceptual.

2.1.1 Regulaciones No Arancelarias

Según Centro de Comercio Internacional (2020) define Regulaciones No Arancelarias como:

Son medidas de política comercial diferentes a las medidas comunes llamados aranceles que tienen el potencial de afectar el intercambio internacional de bienes. El efecto de las medidas no arancelarias puede ser el principal objetivo de la política (por ejemplo, cuotas o prohibiciones), o quizás solo el subproducto de otra política (por ejemplo, el control de calidad y los requerimientos de embalaje). (párr. 1).

Por otro lado, Según el Sistema de Información sobre Comercio Exterior (2021) es toda medida impuesta sobre los flujos de comercio que no sea una medida arancelaria. Algunas de estas medidas pueden constituirse en barreras no arancelarias.

Otra definición de Regulación No Arancelaria según One Core (2020), es que a diferencia de las regulaciones arancelarias (impuestos que se pagan), las regulaciones y restricciones no arancelarias son herramientas o reglas utilizadas por la Administración Pública para controlar la entrada, salida, circulación y tránsito de mercancías de comercio exterior.

En el diario El Exportador (2017) en su artículo: Las Barreras No Arancelarias en el Comercio Internacional: Definición y clasificación, define las barreras no arancelarias como las medidas establecidas por los gobiernos para controlar el flujo de mercancías entre los países, ya sea para proteger las industrias nacionales o para proteger la vida y la salud, en lo que respecta a medio ambiente, salud, sanidad animal y vegetal, o para asegurar a los consumidores la buena calidad de las mercancías que están adquiriendo, o en su caso darles a conocer las características de los mismos bienes susceptibles de comercio exterior.

En el portal digital del El Banco Nacional de Comercio Exterior S.N.C. (Bancomext), se definen las barreras arancelarias como las medidas establecidas por los gobiernos para controlar el flujo de mercancías entre los países, sea para proteger la planta productiva y las economías nacionales, o sea para preservar los bienes de cada país en lo que respecta a medio ambiente, sanidad animal y vegetal, o para asegurar a los consumidores la buena calidad de las mercancías que están adquiriendo o darles a conocer las características de las mismas. Estas resultan, por su naturaleza, más difíciles

de conocer, interpretar y cumplir, lo que ocasiona que en muchos casos no sean tan transparentes, ya que se originan en varias fuentes y no siempre resulta fácil su interpretación y, al igual que los aranceles, pueden ser modificadas en tiempos relativamente cortos.

Dado lo anterior, se puede interpretar como una regulación no arancelaria aquellas medidas que restringen o prohíben el comercio si no cumplen con ciertos requisitos establecidos. Cualquier medida impuesta de este tipo se impone directamente como afectación al número de bienes que fluctúan en el intercambio comercial, controlando la entrada, salida, tránsito o circulación de bienes particulares comúnmente con la intención de proteger cierto sector de la industria, como medida de protección de la salud, seguridad o del medio ambiente.

2.1.2 Importación

Según el artículo 111 de la Ley General de Aduanas se define el régimen de importación definitiva como, la entrada de mercancías de procedencia extranjera, que cumplan con las formalidades y requisitos legales, reglamentarios y administrativos para el uso y consumo definitivo, dentro del territorio nacional.

Por otro lado, la DGA (2009), indica que es el ingreso previo cumplimiento de requisitos arancelarios (pago de derechos aduaneros e impuestos) y no arancelarios (permisos de importación, por ejemplo), de mercancías procedentes del exterior, para su uso o consumo definitivo en el país.

Además, Universidad ICESI (2021) lo define como la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional. También se considera

importación la introducción de mercancías procedentes de Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios, al resto del territorio aduanero nacional.

En el artículo titulado Regímenes Aduaneros del sitio web Comercio y Aduanas (2022), se encuentra la siguiente definición: "El régimen de importación definitiva es el que se considera cuando las mercancías de procedencia extranjera tienen la finalidad de permanecer en el país por tiempo ilimitado y se realiza el procedimiento general de importación." (Ceballos, 2022).

En el Manual de Procedimientos Importación Definitiva (2000), se entiende por régimen de importación definitiva, la entrada de mercancías de procedencia extranjera, que cumpla con las formalidades y los requisitos legales, reglamentarios y administrativos para el uso y consumo definitivo dentro del territorio nacional.

En la Guía Aduanera de Costa Rica (2009) se define Importación definitiva como el ingreso, previo cumplimiento de requisitos arancelarios (pago de derechos aduaneros e impuestos) y no arancelarios (permisos de importación, por ejemplo), de mercancías procedentes del exterior, para su uso o consumo definitivo en el país.

Desde ese sentido se puede comprender como importación, al ingreso de mercancías provenientes del exterior al territorio Aduanero Nacional para ser sometidas a consumo o uso definitivo. Esta entrada de mercancías procedentes del extranjero debe someterse al cumplimiento de formalidades, requisitos y pago de derechos que regulen cada bien en particular según las características del mismo y regulación concerniente en el momento de su ingreso.

2.1.3 Inspección

Según Diccionario Panhispánico de Español Jurídico (2020) se define como, una actividad de control de los productos, las instalaciones, los procesos y los servicios con la finalidad de comprobar el grado de cumplimiento de los requisitos obligatorios o voluntarios que les sean de aplicación.

Por otro lado, el Servicio de Acreditación Ecuatoriano (SF) indica que, inspección implica realizar la constatación ocular o la comprobación de un producto, proceso, servicio o instalación o su diseño para evaluar su conformidad con unos requisitos en un momento determinado.

Además, desde el punto de vista de gestión calidad según la página 4PL México (2020), se indica que los Sistemas de Inspección sirven para examinar y medir las características de un producto, así como los componentes y materiales de que está elaborado, o de un servicio o proceso determinado, todo ello utilizando instrumentos de medición, patrones de comparación o equipos de pruebas y ensayos, todo con el fin de verificar si cumple o no con los requisitos especificados. Por tanto, sirven para confirmar que el sistema de calidad funciona según lo previsto. (párr.1).

En el sitio web junioraduanas.com (SF) se define la inspección aduanera como la actuación realizada por la autoridad aduanera competente, con el fin de determinar la naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos aduaneros, régimen aduanero y tratamiento tributario aplicable a una mercancía. Esta inspección cuando implica el reconocimiento de mercancías será física y cuando se realiza únicamente con base en la información contenida en la declaración y en los documentos que la acompañan, será documental.

El Diccionario Panhispánico del Español Jurídico (2020), define la inspección técnica de vehículos (ITV) como la que se realiza a un vehículo, con determinada periodicidad en función de su antigüedad, al objeto de comprobar sus condiciones sobre seguridad, protección del medioambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas.

Por lo tanto, se logra identificar como una inspección al proceso y procedimiento que se lleva a cabo para verificar que se cumplan con todos los requisitos establecidos y normativa vigente, a efectos de crear un control más exhaustivo en las actividades a realizar. La inspección es entonces un proceso de control y a su vez una evaluación de cumplimiento que permite examinar características esenciales de un bien, por medio de las cuales se pueden determinar variables como su naturaleza, estado, origen, valor, entre otras.

2.1.4 Marco legal / Marco Normativo

Según la Revista Enfoque Estratégico (2019), define marco legal como:

Es el conjunto de leyes, reglas, legislaciones y cualquier otro instrumento con rango y de carácter legal, que son utilizados de forma secuencial y coherente, los cuales una vez aplicados permiten sustentar todas las actuaciones y actividades en materia legal. Los instrumentos de aspecto legal que son considerados en el marco jurídico están estructurados en diferentes categorías o rangos. (párr.1).

Por otra parte, desde un punto de vista político, Ace Project (sf) plantea marco legal como “El marco legal nos proporciona las bases sobre las cuales las instituciones construyen y determinan el alcance y naturaleza de la participación política. El marco

legal de una elección, y especialmente los temas relacionados con la integridad de la misma, regularmente se encuentran en un buen número de provisiones regulatorias y leyes interrelacionadas entre sí". (Ace project, párr. 1).

En el sitio página digital UVR Correctores de Textos (2018), refiriéndose a este concepto señala que:

En tu Marco Legal debes colocar efectivamente el conjunto de leyes, normas y reglamentos que le dan fundamento a tu investigación. Sin embargo, no se trata de hacer una lista a secas, sino ir al contenido de las leyes y seleccionar aquellos artículos o acápites que guarden la más estrecha relación con tu tema de investigación y referenciar esa parte en tu Marco Legal. (párr.1).

Según el Colegio de Postgraduados mexicano (2016) un marco normativo se define como "Conjunto general de normas, criterios, metodologías, lineamientos y sistemas, que establecen la forma en que deben desarrollarse las acciones para alcanzar los objetivos propuestos en el proceso de programación-Presupuestación." (párr.1).

Según la página web del Grupo de Asesores de Negocios de México (s.f.), los marcos normativos son un conjunto de leyes, normas y reglamentos que son aplicables a las funciones o actividades que se planea llevar a cabo y que deben ser identificados para que las actividades se realicen de manera armónica, sin incurrir en riesgos de tipo legal.

En la página oficial de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (s.f.), se lee que en el marco normativo se encuentra el listado de las principales normas vigentes en las que se fundamenta el actuar de esta dependencia y que tiene a su cargo aplicar.

Dado lo expuesto, un marco legal es un conjunto de leyes y normativa que regula y especifica el proceder de una actividad en específico, creando deberes, derechos y sobre todo tipificando las conductas que son antijurídicas, es la legislación vigente que sustenta el actuar y la naturaleza de la participación de una institución y su fundamento legal. Por su parte el marco normativo se constituye por criterios, normas, metodología, lineamientos y sistemas que se utilizan para alcanzar objetivos específicos, también permite delimitar el actuar en cuanto a las funciones o actividades que realiza una institución.

2.1.5 Procedimiento

Según ISO 9000 (2016) se refiere a procedimiento como:

Un procedimiento es una forma específica para llevar a cabo una actividad o un proceso. Cuando se tiene un proceso que tiene que ocurrir en una forma específica, y se especifica cómo sucede, usted tiene un procedimiento. Un ejemplo de procedimiento puede ser un proceso de revisión de un contrato que puede que haya establecido con uno de sus clientes para dar la orden de compra, existe un conjunto definido de medias para revisar, aprobar y aceptar dicha orden, además la orden se registra y se distribuye de cierta forma en sus trabajadores. (párr.3).

Otra definición de Procedimiento, aplicado al campo administrativo según la Contraloría General de la República de Costa Rica (2019).

Con el concepto “procedimiento”, se piensa en un camino, una forma de hacer las cosas, un protocolo, un conjunto de actos que llevan a un determinado resultado, una secuencia de actos relacionados entre sí y encaminados a un único fin y, técnicamente,

se habla de formalidades y el debido proceso, lo que no puede ser ignorado por la administración que está sometida a estos.(CGR, 2019).

Según el sitio Web ConceptoDefinición (2021) el término procedimiento se define como:

Procedimiento, esta voz alude a la acción de proceder; es un término que proviene del latín «processus» que significa «avances, desarrollo, marcha», y esta deriva del verbo «procedere» que quiere decir «marchar o avanzar» formado por el prefijo «pro» (hacia delante) más el verbo «cedere» (andar, caminar, marchar). La palabra procedimiento puede definirse como, todo aquel método implementado guiado por una serie de paso ordenados en forma secuencial y plenamente clasificados según se necesite, para lograr un fin determinado o poder ejecutar algo en particular. Es decir es un sistema donde se realizan un grupo de operaciones en sucesión, para lograr obtener un resultado para una situación dada. (párr.1).

Según el Centro de Información Jurídica en Línea de la Universidad de Costa Rica, se entiende por procedimiento administrativo:

(...) el procedimiento administrativo implica toda aquella actuación que la Administración Pública debe llevar a cabo para dictar y ejecutar determinado acto administrativo; y por otra parte, desde el punto de vista restringido, viene a representar un conjunto de garantías a favor del administrado que en cierta forma limitan las prerrogativas de la Administración Pública.” (párr.1).

En el Diccionario Jurídico (s.f.) se encuentra la siguiente definición de procedimiento:

(...) mientras que el proceso es una sucesión de actos vinculados entre sí, respecto de un objeto común, que es la solución de una controversia entre partes,

el procedimiento es el conjunto de actos que se verifican en la realidad dentro de un proceso, que habrá sido instaurado a causa de un litigio. (parr.1).

Dado lo anterior, el concepto de procedimiento es esa planificación e implementación de una serie de pasos ordenados que lleva a alcanzar el fin o la meta propuesta. Un procedimiento define el método para ejecutar un conjunto de actos en forma sistemática siguiendo un debido proceso, indica cómo llevar a cabo cierta actividad delimitando la forma correcta de hacerlo y los pasos a seguir, es decir no es resultado de improvisación o ligereza.

2.2 Marco Legal

El Marco Legal está constituido por las normas jurídicas que amparan el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, además de algunas resoluciones, directrices, circulares y manuales que sustentan como base legal la investigación. El mismo se basa en la estructuración e implementación de una serie de requisitos y procedimientos con base en las normas que regulan la importación de vehículos al territorio aduanero nacional que ingresan por medio del régimen de importación definitiva y es aplicable a todos los automotores, remolques y semirremolques usados de primer ingreso, a partir de la siguiente normativa:

Constitución Política de la República de Costa Rica, artículos 50, 140 incisos 3), 8), 18), 20) y 146.

Ley General de la Administración Pública N° 6227, de 02 de mayo de 1978, artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 1) y 2) acápite b).

Ley por la que se crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, Ley N° 3155, de 05 de agosto de 1963 y sus reformas.

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 de 04 de octubre de 2012 y sus reformas, artículos: 2 inciso 87), 3, 5 y 24.

Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley No 7472.

Ley General de Aduanas, N° 7557 del 20 de octubre de 1995 y sus reformas, artículos: 6, 9 inciso f), 11, 55 inciso c), 56, 60, inciso d), 93, 93 bis, 157 y 178.

Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto Ejecutivo N° 25270-H del 14 de junio de 1996, artículo 7 inciso i).

Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que circulen por las vías públicas, decreto Ejecutivo N.º 30184-MOPT del 6 de febrero de 2002 y sus reformas.

Decreto Ejecutivo N° 40136-MOPT. del 21 de diciembre del año 2016.

Decreto Ejecutivo N° 41837-H-Mopt. del 10 de Julio del año 2019.

Manual de procedimientos para la ejecución del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, así como el listado de anotaciones que impiden la importación la inscripción de vehículos usados.

Resolución dirección general de Aduanas de Alcance General RES-DGA-397-2019, de fecha 29 de octubre de 2020.

Directriz dirección general de Aduanas DGA-003-2018, sus modificaciones y adiciones, de fecha 05 de julio de 2018.

Directriz dirección general de Aduanas DGA-001-2019, de fecha 17 de enero de 2019.

Circular dirección General de Aduanas CIRCULAR-DGA-DGT-048-2018, de fecha 21 de diciembre de 2018.

Capítulo III

Marco Metodológico

Marco Metodológico.

3.1 Enfoque de la Investigación.

El enfoque es de naturaleza cualitativo. Según los autores Bonilla y Rodríguez (2000), “Se orienta a profundizar casos específicos y no a generalizar... describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes.” (p.60). En este tipo de enfoque el interés se centra más por cualificar el fenómeno social en vez de cuantificaciones, esto porque en este tipo de investigación se persigue el entender la situación como un todo y no únicamente como descripción numérica.

Como parte del análisis interpretativo se realiza una revisión del contenido de la normativa legal implícita en la nueva regulación que se estudia. Se reconoce como parte sustantiva de la investigación conocer las dos posturas en relación con las implicaciones de esta nueva disposición.

3.2 Tipo de Investigación.

Esta investigación involucra cuatro tipos diferentes que se entremezclan para alcanzar una aproximación objetiva en el fenómeno que se estudia. Se particulariza por ser analítica, exploratoria, documental y jurídico descriptivo.

Expresa Bernal (2010), que las investigaciones que involucra el análisis de contenido, se trata de “(...) un proceso cognoscitivo que consiste en descomponer un objeto de estudio, separando cada una de las partes del todo para estudiarlas en forma individual.” (p.60). por tratarse de un tema que involucra múltiples aristas de interpretación, su carácter secuencial permite incorporar distintos componentes que complementan el propósito general.

Además, es una investigación exploratoria. Según Sampieri et al (2010), “Su propósito es iniciar con una investigación de tipo documental para conocer los antecedentes y el marco teórico-conceptual sobre el tema de estudio.” (p.43).

Este tipo de investigaciones abre espacio a nuevos estudios de mayor profundidad y tiene la particularidad de establecer las bases para nuevos lineamientos encontrados a la luz de ese primer acercamiento. Dado el corto espacio de tiempo desde la entrada en vigor del citado reglamento, no es identificable estudios a nivel de trabajos finales de graduación, por lo que parte de lo utilizado como referencia o es inédito o aparece publicado como insumo institucional.

Como se denota en diferentes secciones de la presente investigación, corresponde también al tipo documental. Esto porque se recurre al análisis de la información disponible sobre el tema para así realizar relaciones, posturas y conocer el estado actual del objeto de estudio. Según Cásares Hernández, et al (2005), la información que se obtiene o se consulta, aporta sustento teórico sobre el tema.

La importancia del método jurídico descriptivo de acuerdo a palabras de Witker (2008), es que “Utilizando el método de análisis es posible descomponer un problema jurídico en sus diversos aspectos, estableciendo relaciones y niveles que ofrecen una imagen de funcionamiento de una norma o institución jurídica.” (p.24).

Si bien la investigación es propia de Administración Aduanera, se utiliza como complemento elementos de orden jurídico, con lenguaje e interpretación legal, e incluso se hace uso de aspectos históricos y propios del discurso económico, además de

Comercio Exterior, en razón a qué se trata de una actividad de importación definitiva con fines comerciales.

3.3 Sujetos de Información

De acuerdo con los autores Ackerman y Com (2013), definen a los sujetos de información como informantes y establecen que debe seleccionarse

(...) el conjunto de personas a interrogar, además de los fenómenos, acontecimientos o situaciones que se desea conocer. La selección de los informantes está orientada a encontrar aquellos sujetos que puedan aportar más y mejor información en relación a lo que se intenta conocer o explicar.

Los informantes claves son aquellos que poseen conocimientos sustanciales para aportar. Su importancia proviene de su estatus en la comunidad, de sus capacidades comunicativas, de su memoria o de cualquier otra característica que les permita brindar elementos para entender en profundidad el escenario. (p.62).

En la siguiente tabla se describe el cargo y la institución que representa las personas consultadas y consideradas relevantes en esta investigación, una vez concluida la fase de campo.

Tabla N° 1

Sujetos Fuentes de Información de la Investigación

Institución	Nombre	Cargo
Aduana Santamaría	Sujeto anónimo 1 (Daniel Serrano Vargas)	Departamento Técnico

Aduana Santamaría	Sujeto anónimo 2 (Cesar Herrera Ugalde)	Departamento Técnico
Aduana Santamaría	Sujeto anónimo 3 (Adonay Alberto Chacón Morera)	Departamento Técnico
Aduana Santamaría	Sujeto anónimo 4 (José Lesmes Arce)	Departamento Técnico
Aduana Santamaría	Sujeto anónimo 5 (José Vargas Herrera)	Departamento Técnico
Aduana Santamaría	Sujeto anónimo 6 (Stevens Hernández Fonseca)	Departamento Técnico
Comercial Aduanera América S.A.	Mauricio Núñez González	Agencias o Agentes de Aduanas
Dnandy S.A	Manrique Soto González	Agencias o Agentes de Aduanas
Almacén Fiscal y General El Coco S.A.	Jorge Ulloa Chavarría	Almacén o Deposito Aduanero
Revisión Técnica Vehicular RTV S y C S.A.	Jennifer Hidalgo Villalobos	Departamento de Información
Agencia TAESA	Henry Valverde Esquivel	Agencias o Agentes de Aduanas
Asociación de Importadores de Autos Usados	José Fernando Vargas Porras	Presidente
Dirección General de Aduanas	Rafael Ángel Madrigal Rubí	Jefe del Departamento de Estadística y Registros

Fuente: Rodríguez y Arrieta, 2021 - 2022.

3.4 Fuentes de Información

Fuentes Primarias

Estas fuentes son de las cuales se obtiene información de manera directa, se le conoce como información de primera mano. Según Bernal (2010) “(...) se obtiene información primaria cuando se observan directamente los hechos.” (p.191). Por lo tanto, para el presente trabajo de investigación las fuentes primarias lo constituirán meramente las entrevistas con las personas que poseen conocimiento especializado en la temática de interés.

Fuentes Secundarias

Las fuentes secundarias como lo indica el autor Bernal (2010), “(...) son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar, pero que no son la fuente original, sino que solo lo referencian.” (p.191). En este trabajo de investigación las fuentes secundarias están compuestas por libros, documentos escritos tanto impresos como digitales y medios de información digital recopilados, incluye la normativa, así como la cantidad de Declaraciones Aduaneras de importación definitiva de Vehículos Usados con relación al año 2020 con los anteriores. Esa información se pretende recolectarla de la Dirección General De Aduanas departamento de Estadística y Registro. También se buscará información de Agentes Aduaneros y Agencias Aduanales en cuanto a los procedimientos y tiempos para la importación de Vehículos Usados, además de estadísticas de importaciones de vehículos usados.

3.5 Población y Muestra

3.5.1 Población

De acuerdo con los investigadores Reyes, Blanco y Chao (2014), la población es el conjunto de los elementos a los cuales se refiere la investigación de los que se obtiene la Información. Pueden ser personas, objetos y acontecimientos.

La población en este estudio está conformada por las consultas aplicadas a los distintos sujetos anteriormente señalados. De particular significado está lo planificado en relación a la consulta a los representantes de la Asociación de Importadores de Autos Usados. Inicialmente se elaboró un instrumento para consultar a un porcentaje cercano al 10% de los asociados. En la realidad lo que se encontró fue una respuesta precaria ante la diferencia entre la cantidad de los cuestionarios remitidos y los devueltos. Ante la falta de colaboración se optó por garantizar la participación del señor Presidente de esta organización.

Las respuestas obtenidas del Sr. Vargas (2022), en representación de los importadores de vehículos usados con fines comerciales, representan un insumo cualitativo que contrarresta por su profundidad, conocimiento del tema y de la problemática en estudio, la ausencia de un número representativo de los cuestionarios enviados a los asociados seleccionados. Sin duda, disponer el punto de vista de la Presidencia de esta Asociación fortalece el alcance de los propósitos investigativos.

Como complemento específico de consulta, dentro de la población se consultó a Auxiliares de la Función Pública Aduanera seleccionados por los sustentantes.

3.5.2 Muestra

El subconjunto de elementos de la población total de importadores de autos usados, funcionarios públicos aduaneros, representantes de agencias de aduanas consultados son elegidos a partir de criterios no probabilísticos por conveniencia.

Un factor ventajoso para los sustentantes es que, al estar involucrados laboralmente en la importación aduanera, se tenía conocimiento previo de las más importantes agencias aduaneras que realizan tramitología para la importación de vehículos usados con fines comerciales. Ello permitió el acercamiento con razones sociales consideradas entre las más importantes que se dedican a la importación de autos usados y que en su gran mayoría hacen uso prioritariamente de la Aduana Santamaría y la Aduana Caldera para sus importaciones.

3.6 Instrumentos de Recolección de Datos

Bernal (2010), menciona, “En investigación científica hay gran variedad de técnicas o instrumentos para la recolección de información en el trabajo de campo de una determinada investigación.” (p.192)

Dependiendo de qué tipo de investigación se vaya a realizar, ya sea cuantitativa o cualitativa, se pueden utilizar diferentes técnicas para la recolección de datos. Entre los instrumentos para la investigación de tipo cualitativa están las entrevistas, la observación, análisis de documentos, diarios, archivos entre otros.

La entrevista seleccionada para este estudio es la semiestructurada en razón de que se pretende generar espacios menos rígidos con los entrevistados dada la naturaleza de lo que se espera consultar y recopilar.

Se aplica un cuestionario de preguntas mayoritariamente abiertas, aunque no se descarta el uso de interrogantes dicotómicas cerradas y de respuesta múltiple.

Otra técnica de uso común en el estudio es el análisis documental. Para Bisquerra (2009), "Es una actividad sistemática y planificada que consiste en examinar documentos ya escritos que abarcan una amplia gama de modalidades." (p.349).

Prácticamente en la totalidad del proceso investigativo se requiere del análisis de documentos que incluye textos especializados en Administración Aduanera para la fundamentación y apoyo teórico de lo indagado.

El uso del internet se considera un instrumento de provecho en esta investigación dado que se está valorando que muchas de las referencias teóricas aparecen publicadas en la red virtual. El uso de esta herramienta de comunicación permite la recopilación de información en tiempo real y a un bajo costo.

3.7 Diseño del Estudio

Roberto Hernández Sampieri (2010) afirma que en una investigación no experimental no se construye ninguna situación. Sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente por el investigador.

El diseño del estudio es no experimental, ya que las variables no son manipuladas, solo se basa en observaciones en el ambiente natural y en las herramientas aplicadas, no se realiza ningún tipo de experimento con los representantes de importación de vehículos usados para fines comerciales.

3.8 Variables

Las categorías de análisis de la investigación deben comprender tres áreas esenciales que son, conceptualización, operacionalización e instrumentalización. Esto se desarrolla de acuerdo con los objetivos específicos planteados al inicio de este trabajo. Según Reyes (2014), “Su principal punto de partida es que las variables se desagregan de los objetivos específicos, de ahí la importancia de su correcta elaboración.” (p.79).

Tabla N° 2

Análisis de las regulaciones no arancelarias del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT y su incidencia en el ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense bajo el régimen de importación definitiva durante el año 2020.

Cuadro de análisis de las variables

Objetivo Específico	Variables de estudio	Definición de las variables	Indicadores	Definición instrumental
<p>Cuantificar el impacto del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT en las importaciones de vehículos usados al Territorio Aduanero Costarricense durante el año 2020</p>	<p>Importación</p>	<p>Es la introducción de mercancías provenientes del exterior al Territorio Aduanero Costarricense.</p>	<p>Cantidad de Importaciones e impuestos recaudados de vehículos usados: de 2017 hasta el 2020.</p> <p>Descripción del antes y después: normativa entro en aplicación en noviembre del año 2019 para realizar una comparativa.</p>	<p>Dirección General de Aduanas.</p> <p>Instrumentos de recolección de Datos</p>

			Variación en las revisiones inmediatas físicas y documentales (Aforos) de vehículos usados desde el año 2017 hasta el 2020.	
Examinar el procedimiento de Inspección Previa de nacionalización implementado en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-	Inspección	Es una actividad mediante la cual se busca controlar y supervisar que todos los procesos y procedimientos se estén aplicando según la normativa estipulada.	Conocer la aplicación de la inspección Previa nacionalización y normativa que lo ampara, además describir sus pasos para obtenerlo y actores involucrados.	Elaboración de un análisis de datos por medio de instrumentos como entrevistas

<p>MOPT, así como la participación de las diferentes entidades y funcionarios involucrados en dicho procedimiento.</p>				
<p>Reconocer el marco legal y normativo que regula el procedimiento establecido en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT</p>	<p>Marco legal / Normativo</p>	<p>Es un compendio de Leyes, reglamentos u normativa que se encarga de regular una actividad en específico. Sirven para trazar el rumbo de actuación apegado a legalidad y normativa</p>	<p>Perspectiva legal de la Normativa que regula el reglamento e injerencia relacionada a la norma en cuanto a efectos en procedimientos Aduaneros y desincentivación de la actividad de importación</p>	<p>Entrevistas. Revisión de Documentos Institucionales.</p>

			Definitiva de vehículos Usados	
Identificar las normas que son objeto de mejora en el procedimiento aduanero ajustado al reglamento de estudio, facilitando los procesos de importación en su ingreso de	Procedimiento	El concepto procedimiento nos muestra una serie de pasos o caminos que se deben seguir para alcanzar un objetivo de alguna actividad	Encontrar procedimientos y procesos, qué no se cumplen o se necesitan mejorar en el procedimiento Aduanero ajustado al reglamento para la aplicación del	Entrevistas. Criterio Experto.

vehículos usados al Territorio Aduanero Costarricense.			artículo 5 de la ley de tránsito. Con el fin de proponer recomendaciones de mejora, no estipuladas en su implementación.	
--	--	--	--	--

Capítulo IV

Análisis e Interpretación de Resultados

Análisis e Interpretación de Resultados

En el presente capítulo, se procede a realizar una interpretación descriptiva de los resultados obtenidos, en razón de lo propuesto en los objetivos específicos. Se recolecta información como se menciona en el Capítulo anterior del Ministerio de Hacienda, proporcionado por la Dirección General de Aduanas, órgano superior jerárquico nacional en materia Aduanera.

Los datos se obtienen del Departamento de Estadística y Registro, dependencia de la DGA y dentro de la competencia del departamento, el artículo 19 del Reglamento a la Ley General de Aduanas establece que le corresponde, “planificar y dirigir las labores tendientes a la obtención de información primaria y estadísticas de comercio exterior” (RLGA, 1995, p. 200). Además, se utiliza otra información basada en el método de recolección de datos con entrevistas, cuestionarios, observación y análisis documentales.

Con la información recopilada producto del desarrollo de la investigación, en primera instancia se realiza un análisis descriptivo de los datos numéricos obtenidos en cuanto al impacto cuantitativo del Reglamento para la aplicación del Artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas terrestres y Seguridad Vial, implementado mediante el Decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT.

Se desarrolla una comparación específicamente relacionada con la cantidad de importaciones y cuantía de tributos percibidos por el Estado costarricense con la importación definitiva de vehículos usados *a priori* y *posteriori* una vez entrado en vigencia el citado decreto, además de los aforos asignados a las declaraciones

aduaneras; dentro del modo comparativo se toma el año 2020 respecto a 3 años anteriores, es decir del año 2017 al 2020, siendo este último año el que se toma como base para el análisis del comportamiento cuantitativo de la actividad de importación definitiva de vehículos usados y relacionarlo con los años anteriores para su medición e interpretación.

Posteriormente se ahonda en aspectos cualitativos, con el fin de entender el fenómeno en estudio. En esta fase se utiliza criterio experto de diversos actores involucrados en la operatividad aduanera en la importación de Vehículos Usados. Se realizan entrevistas a Auxiliares de la Función Pública Aduanera participantes en el proceso, aunado a empresas e instituciones que conforman el Sistema Aduanero Nacional y que son parte activa del procedimiento de importación definitiva de vehículos usados.

Por último, se utiliza soporte adicional como análisis documentales por ejemplo de resoluciones, oficios, circulares, directrices entre otras, para mayor fundamentación del impacto que esta regulación provoca en este tipo de importaciones.

Como dato relevante, la información obtenida es basada haciendo uso de un filtro por partidas arancelarias, las cuales contemplan dentro del Sistema armonizado los diversos vehículos usados los cuales se encuentran dentro del rango de las partidas 8701 a la 8705. Esto significa que los datos que proporciona el Ministerio de Hacienda tienen una delimitación a ciertos tipos de vehículos automotores dentro del rango de las partidas 8701 a la 8705.

El sistema armonizado de designación y codificación de mercancías es la nomenclatura internacional que se les brinda y donde se clasifican todas las mercancías a nivel mundial, emitida por la Organización Mundial de Aduanas en aras de uniformar criterios y poseer un lenguaje universal para todos sus miembros.

Existen lineamientos para conocer y clasificar adecuadamente las mercancías en sus diferentes capítulos; las reglas generales para la interpretación del sistema armonizado indican en su punto número 1 que los Títulos de las secciones, capítulos o subcapítulos de la nomenclatura solamente tienen un valor indicativo, ya que la clasificación de las mercancías está determinada legalmente por los textos de partida, notas de sección o capítulo. Así las cosas, en este caso el Capítulo es el 87 “Vehículos Automóviles, Tractores, Velocípedos y demás Vehículos Terrestres; sus partes y accesorios”.

Por otra parte, los capítulos tienen partidas arancelarias, las cuales son de 4 dígitos y en el caso en estudio el capítulo 87 posee de la 8701 a la 8716. Cada partida tiene su descripción de las mercancías que se puedan englobar o clasificar en cada una de estas, lo que se llama texto de partidas. En la presente investigación se delimitó de las partidas 8701 a 8705 porque engloba todos los vehículos usados o automotores incluyendo además vehículos de trabajo usados como Tractores, Cabezales, Busetas, Microbús, Buses, Pick-ups entre otros.

Cabe resaltar que no se engloban dentro de la investigación las demás mercancías del capítulo 87, que se clasifican dentro de las partidas 8706 a la 8716, ya que no tienen relevancia para la investigación porque corresponden a repuestos, partes y accesorios de vehículos; también se dejan por fuera de la presente investigación las

motocicletas, velocípedos, triciclos equipados con motor auxiliar y los remolques y semirremolques de los tipos utilizados para transportar mercancías conocidos como contenedores o también carretas para vehículos.

4.1 Impacto del Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito en las importaciones de vehículos usados al Territorio Aduanero Costarricense durante el año 2020.

4.1.1 Cantidad de vehículos Usados Importados.

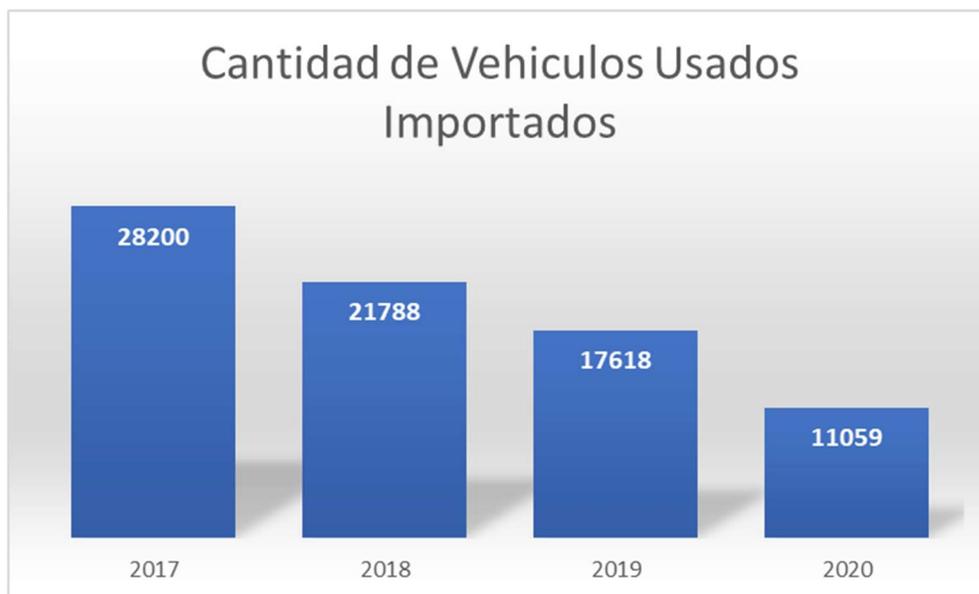
A modo de preámbulo, el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT fue firmado el 10 de Julio de 2019, se publica en el diario oficial La Gaceta alcance N° 146 de fecha 06 de agosto de 2019, entrando en vigor tres meses después a su publicación. Es decir, el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial inicio su aplicación el 06 de noviembre de 2019 para todas las importaciones de vehículos automotores usados afectos al régimen de importación definitiva.

Para cuantificar el impacto que ha tenido la aplicación del reglamento durante el año 2020 en las importaciones de vehículos usados al territorio aduanero costarricense, que sería el año siguiente en curso después de su implementación a finales del año 2019, se utilizan gráficas de la información reflejada antes y después de la entrada en vigencia, comparando así el comportamiento de la actividad de importación definitiva de vehículos usados a priori y posteriori.

El análisis de los datos de años anteriores se realiza hasta el año 2017 tomando en cuenta que el año de estudio en comparación es el 2020.

Figura N° 1

Cantidad de Vehículos Usados Importados del periodo 2017-2020



Fuente: Ministerio de Hacienda, Repositorio de Datos del Sistema TICA, 2021.

Como se observa en la figura N° 1, desde el año 2017 hasta el año 2020 la cantidad de vehículos usados importados mantuvo una tendencia hacia el decrecimiento durante el cuatrienio, lo mismo que de un año con respecto al inmediato, donde se marca una constante caída en las declaraciones aduaneras de vehículos usados asociados al régimen de importación definitiva.

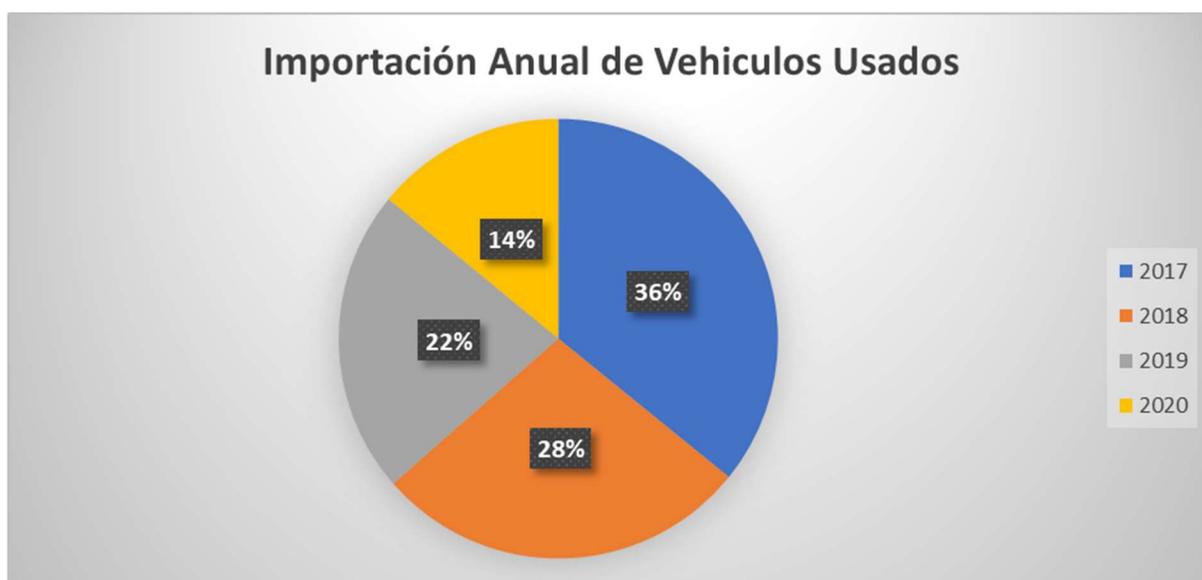
Entre 2019 con respecto a 2020 primer año con Decreto, las importaciones de vehículos usados se redujeron en 37.23%. En 2017 con respecto a 2020 fue de 60.78%.

Durante esos cuatro años, la reducción más importante se dio entre los años 2019 y 2020, con una reducción promedio anual de 26.37%.

En términos absolutos, considerando que en 2019 la importación de unidades automotoras fue de 17,618 y en 2020 de 11,059, se produjo una reducción de 6,559 unidades según la cantidad de declaraciones aduaneras, esto solamente en el primer año de entrada en vigor del decreto, lo cual permite palpar el duro golpe al mercado y una absoluta caída en las importaciones vehiculares que esto ha significado.

Figura N° 2

Totalización en porcentaje de Vehículos Usados importados periodo 2017-2020.



Fuente: Ministerio de Hacienda, Repositorio de Datos del Sistema TICA, 2021.

Los datos se pueden ver desde otro sentido, como lo muestra la figura N° 2, donde se hizo una suma totalizada de todos los vehículos usados importados desde el periodo 2017 al 2020, que corresponde a 78,665 unidades.

En esta gráfica se refleja la proporción en porcentaje de ese total absoluto que le corresponde a cada año, según su índice de actividad anual medido por cantidades importadas. Para el año 2017 representa la mayor proporción obteniendo un 36% expresado en números para un total de 28,200 vehículos usados importados. El año 2018 con un 28% de la totalidad siendo 21,788 unidades durante el mismo, en 2019 un 22% con 17,618 unidades importadas, y finalmente el año 2020 con un 14% representando 11,059 vehículos con su condición de usados importados definitivamente al territorio aduanero costarricense.

Estos datos estadísticos representan la notable disminución que se ha venido dando en el tiempo en la importación de vehículos usados, acrecentándose aún más en el año 2020 según lo muestra el gráfico N° 2.

4.1.2 Cantidad de Impuestos Recaudados

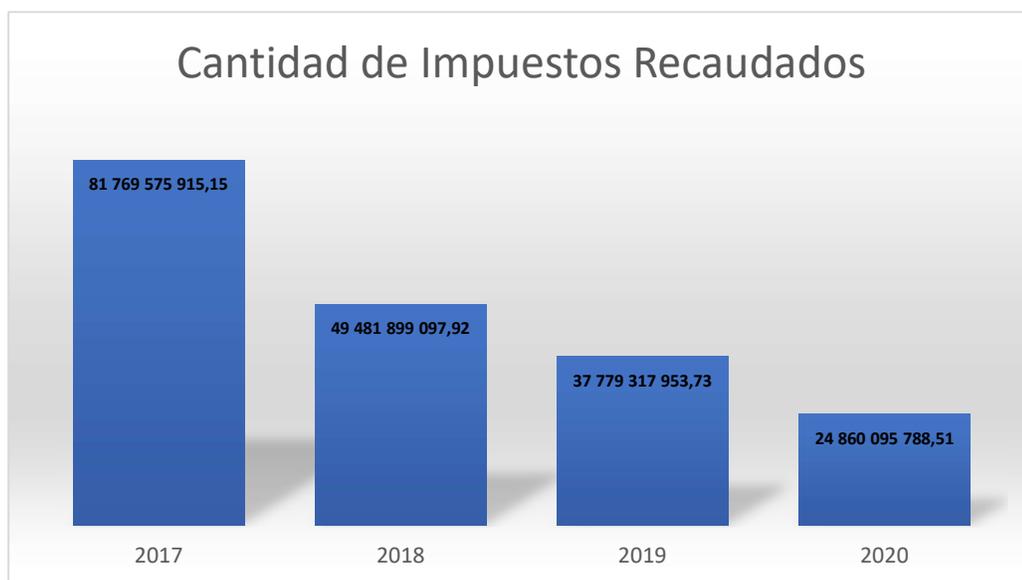
Dentro del otro factor a considerar para medir el impacto cuantitativo que ha tenido la aplicación del reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito, son los tributos recaudados en favor del erario público.

Este dato se vuelve imprescindible, dado que la importación de vehículos usados está ligado a una tasa impositiva muy alta, cuyo efecto sobre la hacienda pública es que puede incrementar o disminuir considerablemente su recaudación dependiendo su afectación en términos positivos o negativos.

Considerando la cantidad de impuestos que el Gobierno de la República de Costa Rica ha percibido por concepto de importación de vehículos usados, los datos del siguiente gráfico permiten realizar algunas reflexiones.

Figura N° 3

Cantidad de Impuestos Recaudados en Vehículos Usados Periodo 2017-2020



Fuente: Ministerio de Hacienda, Repositorio de Datos del Sistema TICA, 2021.

Como primer punto de análisis, el comportamiento anualizado en la cantidad de tributos percibidos por el Gobierno de Costa Rica desde el año 2017 al año 2020 registra un comportamiento sostenido hacia una menor recaudación, en algunos años más significativamente, pero mantiene su ritmo a la baja.

Por otra parte, del año 2017 al año 2018 se da la más notable disminución en los ingresos de tributos producto de la importación de vehículos usados, representando un 39.48% de disminución entre un año a otro, lo cual refleja en términos absolutos un monto en disminución de 32 287 676 817,23 millones de colones.

En relación con los años 2018 y 2019, se denota una disminución en la recaudación en un 23.65%. No obstante, la misma no es tan marcada en comparación a los años anteriores, 2017 y 2018.

En la gráfica se denota también la disminución de recaudación de tributos para los años 2019 y 2020, e incluso el porcentaje se acrecentó respecto a los anteriores 2018 y 2019. En lo más reciente, 2020, cae en un 34.19%, expresado en términos absolutos en 12 919 222 165,22 millones de colones.

4.1.3 Revisiones inmediatas físicas y documentales (Aforos asignados)

Con la implementación del decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT, se ha buscado estandarizar la importación de vehículos usados, delegando funciones que antes recaían en el funcionario aduanero transformándolas en un proceso estandarizado e igualitario a través del sistema de riesgo aduanero en los aforos utilizados en aduanas. La Dirección de Gestión de Riesgo de la DGA es la que desarrolla esas funciones, como se encuentra definido en el Reglamento a la Ley general de Aduanas en su artículo 14 el cual cita:

Es competencia de esta Dirección, determinar y planificar las estrategias, disposiciones y criterios de riesgo, basados en un modelo de administración de riesgo e inteligencia aduanera, que permita orientar las acciones de control permanente, inmediato y posterior de sujetos, mercancías y operaciones aduaneras. (RGLGA,1995, p.189)

Antes de la implementación del decreto de estudio la mayoría de los vehículos usados por no decir que su totalidad, una vez que se realizaba el DUA de importación definitiva, con su aceptación en el sistema TICA y el respectivo pago de impuestos de

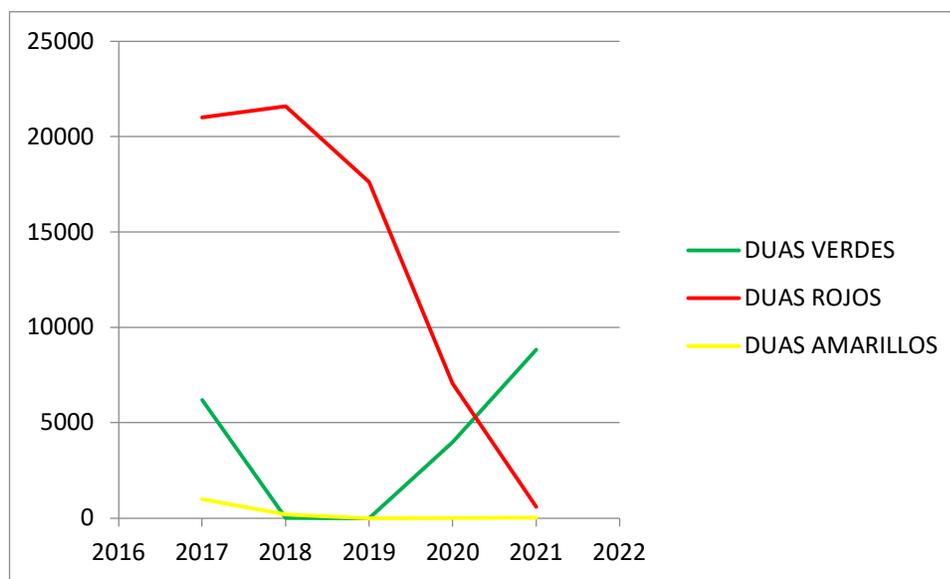
nacionalización se les asignaba un semáforo rojo conocido en el lenguaje aduanero como “Aforo” el cual lo asigna el sistema informático de forma aleatoria según criterios de riesgo preestablecidos por la Dirección General de Aduanas. Esto conllevaba un proceso de revisión física y documental, asignando al funcionario aduanero, Técnico Aduanero, Vista Asignado o aforador de turno como popularmente se conoce en el medio, según la jurisdicción del almacén fiscal o puerto donde se encontraba el automotor.

Si bien es cierto los criterios y estándares de cumplimiento con los que debía contar un vehículo ya estaban establecidos en la Ley de Tránsito específicamente en el numeral quinto, como en otros documentos, el criterio de aprobación dependía en última instancia del funcionario ya que no existía el procedimiento de inspección previa a nacionalización de Revisión Técnica Vehicular (RTV) , con el agravante de que ya los impuestos habían sido cancelados y se dependía de la disponibilidad de las partes para coordinar la revisión.

En relación con esto el decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT vino a establecer que el proceso de revisión vehicular se diera antes del proceso de nacionalización, es decir antes de la generación del DUA y por ende antes de la asignación del semáforo, con esto se dio un importante descenso en la asignación de aforos rojos o lo que es lo mismo a revisiones inmediatas físicas y documentales, como se muestra en el siguiente gráfico:

Figura N° 4

Cantidad de Revisiones Físicas y documentales en Vehículos Usados Periodo 2017-2020 (Aforos rojos)



Fuente: Ministerio de Hacienda, Repositorio de Datos del Sistema TICA, 2021.

En Costa Rica las revisiones a las mercancías se asignan de manera aleatoria, posterior al pago de impuestos, y a la asignación del número de DUA (Declaración Única Aduanera), junto con este consecutivo numeral se asigna una alerta o canal según criterios de riesgo preestablecidos por la Dirección General de Aduanas, utiliza los colores del semáforo en relación con los tipos de revisión asignados.

El color verde indica levante automático, es decir que la mercancía puede ser despachada del depósito fiscal y puesta en manos del importador. El color amarillo indica que el aforador o funcionario técnico de aduanas debe revisar los documentos que respaldan la mercancía para aprobar el levante. El color rojo por su parte indica que el

aforador aparte de revisar la documentación realiza una revisión física a la mercancía y hasta estar conforme con ambos reconocimientos otorgará el levante.

En los procesos de revisión, con aforo amarillo o rojo, el sistema denominado Tecnología de Información para el Control Aduanero (TICA), asignará en la pestaña historia del DUA el nombre del funcionario de aduanas encargado, el agente aduanero responsable de la declaración debe contactarse con el mismo y coordinar la inspección, el importador o consignatario de la mercancía pueden también estar presente en el proceso si así lo requieren.

Es importante aclarar que la asignación del canal de aforo o color asignado al DUA depende de los criterios que define la Dirección General de Aduanas, según diferentes variantes y de manera aleatoria, sin embargo, para la importación de vehículos usados, antes del 2020 la gran mayoría se les asignaba aforo rojo, con la implementación de nuevas políticas, como el decreto de estudio, esto fue cambiando considerablemente.

Se puede apreciar en el gráfico anterior la cantidad de revisiones físicas o DUAS rojos, y como han sufrido un descenso importante. En el 2017 las revisiones fueron 21006 de un total de 28200 DUAS lo que significa un 74,48%, para el 2018 fueron un total de 21599 de 21788 DUAS es decir un 99,13% acrecentando su porcentaje casi llegando a la máxima cifra, para el siguiente año 2019 se efectuaron 17616 de 17618 revisiones lo que significa un 99,98% donde es más que evidente el dato siendo la diferencia de 3 unidades para alcanzar el total de 100%.

El decreto entró en vigencia a finales del 2019 específicamente el día 06 de noviembre, y ya para el 2020 los números cambiaron considerablemente con un total de

7067 de 11059 DUAS rojos lo que significa un 63,90% de revisiones físicas y documentales.

Además, como complemento a la investigación según los datos proporcionados por el Ministerio de Hacienda con corte a julio de 2021, muestran en la gráfica que las revisiones físicas correspondían a 589 de un total de 9445 es decir un 6,67% cayendo por completo.

El gráfico anterior pretende mostrar el comportamiento del control inmediato aduanero durante ese tiempo, y compararlo con el año 2020 el cual es objeto de estudio en la Investigación, para su posterior análisis en conclusiones y recomendaciones.

4.2 Procedimiento de inspección previa de nacionalización, participación de las diferentes entidades y funcionarios involucrados en dicho procedimiento implementado

Una vez revisados los datos cuantitativos incluidos en el objetivo anterior, se inicia con los datos cualitativos. Se examina a fondo el procedimiento de inspección previa a nacionalización (en adelante IPN). La trascendencia de esta revisión obedece a que en adelante es en donde inicia y se pone en marcha la reglamentación al artículo 5 de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, para la importación de vehículos automotores usados de primer ingreso al territorio aduanero costarricense ligados al régimen de importación definitiva.

Por otra parte, dentro del análisis del objetivo número dos se encuentra en detalle la participación de las diferentes entidades y funcionarios involucrados en el IPN. Existen

diversos participantes en la IPN además de RTV SyC, como lo son los Auxiliares de la Función Pública e importadores.

Los Auxiliares de la Función Pública son las Agencias o Agentes de Aduanas, los Depósitos Aduaneros conocidos popularmente como Almacenes Fiscales y los Puertos de Ingreso marítimos y terrestres.

Estos tres actores auxiliares de la función pública aduanera, sumados a los importadores de vehículos usados y la empresa RTV que no son auxiliares de la función pública aduanera, están inmersos en el procedimiento. Estos actores son los principales involucrados a poner en práctica el IPN desde su implementación el 06 de noviembre de 2019.

Resulta prudente, antes de entrar en materia examinando el IPN, describir cuando un vehículo se considera que tiene la condición de "USADO", ya que solamente los que mantengan ese estado serán sujetos a la regulación no arancelaria aplicada por la empresa RTV S y C S.A. previo a pagar impuestos de importación definitiva.

Según decreto ejecutivo N° 32458-H de fecha 06 de junio de 2005, publicado en el alcance 131 del diario Oficial la Gaceta de fecha 07 de julio de 2005, implementado por el Ministerio de Hacienda, expone los lineamientos para crear la base imponible de los impuestos a cancelar a todos los vehículos nuevos y usados dispuestos a ser sometidos al régimen de importación definitiva, también emiten la conceptualización de que se entenderá por un vehículo nuevo y usado que es lo que interesa en la presente investigación, la cual es aplicable desde la fecha a la actualidad.

El decreto supra citado en su capítulo 1, inciso e) y f) conceptualiza las características documentales para diferenciar un vehículo usado y nuevo, el cual indica:

e) 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 siguiente, o a un modelo de años anteriores que no haya sido inscrito o registrado en el país de origen o de exportación.

f) Vehículo usado: Vehículo que haya sido registrado o matriculado en el país de origen o de exportación (Decreto 32458-H, 2005, párr.1, s/p).

Según la conceptualización anterior, se entiende por un vehículo usado aquellos que hayan sido registrados o matriculados del país de procedencia, siendo únicamente estos los que estarán afectos a los requisitos de inspección previa a nacionalización, dejando de lado todos los automotores que no han sido matriculados ni registrados, los cuales se consideran que tienen la condición de “Nuevos”.

Desde esa perspectiva introductoria, se procede a examinar paso a paso, cuáles son sus fases y los involucrados en cada una de estas, procurando así la comprensión, fundamentación y descripción del funcionamiento del sujeto de estudio.

4.2.1 Fases del procedimiento de inspección previa a nacionalización

Según se indica en el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, el procedimiento de inspección previa a nacionalización está estructurado en dos fases distintas pero complementarias. Así se estipula en el artículo 12, “La inspección se realizará en dos fases; una primera documental y una segunda física del vehículo, de conformidad con lo

establecido en los artículos 19 y 20, respectivamente, del presente Reglamento.” (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, s/p).

4.2.2 Primera fase del procedimiento de inspección previa a nacionalización

La primera fase es una revisión documental en donde se valida la autenticidad, veracidad, así como la información de los documentos, por medio de los cuales se realiza una consulta sobre la procedencia del automotor y su estado registral, que permita determinar que el automotor no se encuentra en transgresión de alguno de los supuestos indicados en el artículo 5 de la Ley de tránsito y consecuentemente en su reglamento.

Para iniciar el proceso de revisión documental y apertura de expediente, se tiene que presentar la solicitud de inspección a cualquiera de las estaciones de RTV según el artículo N° 18 del Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT el cual indica:

Previo a la nacionalización del vehículo y como requisito para su importación definitiva, el consignatario debe presentar una solicitud de inspección ante cualquier estación de revisión técnica de vehículos en el territorio nacional y aportar la documentación descrita en el artículo 4 del presente Reglamento y señalar un lugar o medio para atender notificaciones, conforme a la normativa vigente. Los encargados de la IVE podrán disponer que dicha solicitud se pueda realizar por medios electrónicos, y procederán a conformar un expediente digital (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, parr.1).

La documentación obligatoria por presentar para esa primera fase de acuerdo con el artículo N° 4 del Decreto Ejecutivo 41837-H-MOPT, es el Título de Propiedad original del país de procedencia o en su defecto documento que acredite la registración del vehículo de acuerdo con las especificaciones del mercado de procedencia.

Además, el otro documento exigido por presentar es la Declaración Jurada Protocolizada, la cual la expide un notario público y es bajo fe de juramento por el importador del vehículo en la cual indica que el vehículo no se encuentra bajo ninguno de los supuestos indicados en el numeral quinto de la Ley de tránsito.

Los supuestos que prohíben la importación de vehículos automotores usados de primer ingreso, para su inscripción en Costa Rica, tipificados en el artículo 5 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial N° 9078, son:

- a) Hayan sido declarados pérdida total.
- b) Presenten uniones estructurales del chasis no autorizadas.
- c) Hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.
- d) Hayan sido sacados de circulación en su país de exportación.
- e) Incumplan el requisito general para la circulación, establecido en el inciso d) del artículo 32, relativo a la ubicación del volante de conducción (Ley 9078, párr.1, s/p).

En ese sentido, el importador de un vehículo usado declara bajo fe de juramento que el vehículo no se encuentra bajo ninguno de los supuestos indicados anteriormente, el mismo tiene que ser consciente que cualquier indicio que demuestre lo contrario indicado en la declaración jurada protocolizada, puede ser tipificado como delito perjurio

según el artículo 131 del Código Penal. Además, se expone a una multa equivalente a cinco veces la multa estipulada en la categoría A de la Ley de tránsito, que deberá cancelar al COSEVI. Lo anterior según el artículo N° 24 del Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT.

El párrafo anterior evidencia la importancia que tiene la primera fase de la IPN para los importadores de vehículos usados, que consiste en esa emisión de la declaración jurada protocolizada con notario público, en pleno conocimiento de hecho de sus consecuencias si faltaran a la verdad.

Por otra parte, en la misma fase documental, el otro documento relevante y requisito a presentar es el Título de Propiedad o documento que acredite su estatus registral del país de procedencia o exportación del vehículo automotor usado.

Los encargados de la IPN deben verificar que el título de propiedad o documento que acredite su registración cumpla con los requisitos como, indicar marca, modelo, año modelo, número de identificación vehicular conocido por sus siglas en inglés como VIN, número de título de propiedad, fecha de emisión y que acredite la titularidad del vehículo, estos son los principales requisitos exigidos.

La revisión del título de propiedad del país de procedencia o exportación no solamente es físicamente un documento como tal, esa revisión implica también accesos a información por medios digitales para verificar la condición registral e historial del vehículo del país de donde procede registrado.

En el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito, en su artículo 11 se lee:

La entidad de inspección vehicular podrá utilizar para el proceso de revisión documental señalado en el artículo 18 del presente Reglamento, bases de datos oficiales públicas y privadas, nacionales o internacionales, que permitan la verificación de la información de los vehículos sometidos a su revisión, previa autorización por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su utilización. Para la respectiva autorización el encargado de la IVE deberá presentar una solicitud escrita ante el MOPT, en la que consignará el país de origen de las bases de datos, mecanismos de consultas y la entidad proveedora del servicio. (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, párr. 2).

Dado lo anterior, se determina la instrucción hacia RTV , específicamente a los encargados de realizar las IPN, al mismo tiempo de revisar el título de propiedad físico original, tienen la atribución y responsabilidad cuando así lo consideren pertinente de realizar consultas sobre el vehículo automotor usado en las bases de datos oficiales públicas y privadas del país de procedencia o exportación, e inclusive como se menciona pueden ser bases de datos en Costa Rica, siempre y cuando el MOPT lo autorice.

Esta parte del proceso de la revisión documental es trascendental, ya que, si el título de propiedad es legítimo, auténtico, veraz y cumple con todos los requisitos exigidos, pero si en alguna de las bases de datos del país de procedencia o en Costa Rica se obtiene la información que el mismo se encuentra dentro de los supuestos prohibidos para la importación de vehículos usados, el dictamen emitido por RTV será rechazado y el mismo no podrá cancelar impuestos para ser nacionalizado.

La revisión del título de propiedad es muy amplia, ya que se realiza depende del país de procedencia, además tiene la particularidad que en algunos mercados de donde provienen los vehículos usados, si el bien tuvo alguna colisión o problema que afectará su estatus registral, por ende, su capacidad para circular, en algunos países acostumbran a colocar anotaciones en el documento de propiedad que marque su estado previo y actual, de esa manera prevenir a los compradores.

Ese estatus registral indicado en el documento de propiedad, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes lo cataloga como “Anotaciones que imposibilitan la importación para la inscripción de vehículos usados al país”, para lo cual, emitieron un manual de procedimientos para cumplir con el reglamento. Aunado a ello, se elaboró un listado de anotaciones consideradas como no admisibles en el intento de culminar el proceso, acogiendo estándares internacionales en esta misma línea de control.

En el siguiente cuadro se detalla el tamaño y contenido de estas regulaciones, las cuales imposibilitan la entrada de vehículos usados al territorio aduanero costarricense.

Figura N° 5

Lista de anotaciones en títulos de propiedad e historial registral que imposibilitan la importación de vehículos usados a Costa Rica.

	ANOTACIÓN	DESCRIPCIÓN
1	FLOOD DAMAGE (Daño por inundación)	Vehículo dañado por inundación con agua dulce (o se desconoce si el daño fue causado por agua dulce o salada)
2	FIRE DAMAGE (Daño por fuego)	Vehículo dañado por el fuego
3	HAIL DAMAGE (Daño por granizo)	Vehículo dañado por granizada
4	SALT WATER DAMAGE (Daño por inundación con agua salada)	Vehículo dañado por inundación con agua salada
5	VANDALISM (Vandalismo)	Vehículo dañado por vandalismo
6	KIT	Un vehículo que ha sido construido combinando un chasis de un vehículo con una carrocería, motor y partes de otro diferente (el VIN no es coincidente)
7	DISMANTLED (Desmantelado)	El vehículo solamente puede ser vendido para repuestos y no puede ser conducido legalmente.
8	JUNK (Basura)	El vehículo no es apto para operar de forma segura en cualquier tipo de vía pública y no tiene valor de reventa, excepto para repuestos, chatarra o cuando su propietario ha declarado irreversiblemente al vehículo para repuestos o chatarra. Este vehículo nunca debe ser inscrito ni registrado. Se conoce también como no reparable, desechado o destruido.
9	WRECKED (Destrozado)	Vehículo que ha quedado destrozado producto de un accidente.
10	RECONSTRUCTED (Reconstruido)	Un vehículo que ha sido alterado permanentemente respecto a su construcción original removiendo, agregando o sustituyendo componentes mayores.
11	TOTAL LOSS (Pérdida total)	Una pérdida total ocurre cuando el vehículo asegurado es totalmente destruido o dañado de tal manera que no puede ser ni recuperado ni reparado para ser usado de forma segura. Se incluyen además los vehículos que han sido robados y recuperados de forma posterior a los plazos establecidos para que el VIN sea remarcado.
12	NON-REPAIRABLED Irreparable	Vehículo cuyo daño sufrido impide una reparación que garantice su seguridad.
13	SALVAGE (Salvamento)	Daño o no especificado. Cualquier vehículo el cual haya sido destrozado, destruido o dañado en un grado tal que el total estimado o el costo actual de los repuestos y mano de obra para reconstruirlo o repararlo a su condición antes del accidente y para su operación legal en carreteras o autopistas excede el porcentaje del valor de venta del carro definido por la jurisdicción. El valor de venta del vehículo se

		determina por una edición actual de una compilación nacionalmente reconocida (para incluir bases de datos automatizados) de valores de venta al por menor. Salvamento—Daño o no especificado también incluye cualquier vehículo que adquiere una compañía de seguros al pagar el seguro al propietario debido a los daños sufridos por el vehículo, o cualquier vehículo que el propietario desee designarlo en salvamento para obtener un título de salvamento, sin considerar la extensión del daño y la reparación, o cualquier vehículo para el cual la jurisdicción no puede distinguir la razón por la cual el vehículo fue dado en salvamento.
14	REFURBISHED (Reformado)	Cualquier vehículo modificado mediante la instalación de una cabina y chasis nuevos, convirtiéndose en un vehículo de mayor valor o con un nuevo estilo.
15	COLLISION (Colisión)	Vehículo dañado en una colisión
16	SALVAGE RETENTION (Retención de salvamento)	El vehículo está anotado en salvamento y es conservado por su propietario
17	WARRANTY RETURN (Devolución por garantía)	Vehículo devuelto al fabricante debido a un incumplimiento durante la garantía.
18	WARRANTY RETURN (Devolución por garantía)	Vehículo devuelto al fabricante debido a un incumplimiento durante la garantía.
19	VEHICLE CONTAINS REISSUED VIN (Vehículo con VIN reimpreso)	El VIN del chasis ha sido reimpreso, o sea, el mismo VIN es reusado
20	REPLICA (Réplica)	Un vehículo con un cuerpo construido para parecerse y ser una reproducción de otro vehículo de un año y fabricante determinado
21	TOTALED (Pérdida Total)	Un vehículo que es declarado en pérdida total por una jurisdicción, o porque una aseguradora es obligada a cubrir la pérdida, o que la aseguradora toma posesión de o título de.
22	OWNER RETAINED (Retenido por propietario)	Un vehículo que ha sido declarado por la aseguradora para ser pérdida total pero el propietario mantiene la posesión y propiedad del vehículo
23	MEMORANDUM COPY (Copia de memorándum)	El título de propiedad es un facsímil y no el documento de titulación activo (original o duplicado).
24	PARTS ONLY (Solamente como repuestos)	Este vehículo puede ser usado solamente para repuestos.
25	RECOVERED THEFT (Recuperado por robo)	El vehículo fue previamente titulado como salvamento debido a robo. El vehículo ha sido reparado e inspeccionado (o cumplió con otros procedimientos jurisdiccionales) y puede ser legalmente conducido. Solamente se permite su importación para su inscripción si mantiene visible el VIN original.
26	VEHICLE NON- CONFORMITY	Un defecto que no es de seguridad reportado a la jurisdicción por el fabricante que no ha sido corregido.

	UNCORRECTED (Vehículo con no conformidad no corregida)	
27	VEHICLE SAFETY DEFECT UNCORRECTED (Defecto en la seguridad del vehículo no corregida)	Un defecto de seguridad reportado a la jurisdicción por el fabricante que no ha sido corregido.
28	VIN REPLACED BY A NEW STATE ASSIGNED VIN (VIN reemplazado por un nuevo VIN asignado por el estado)	Un título no puede ser asignado por el VIN. Esta anotación puede ser asignada a vehículos reconstruidos.
29	GRAY MARKET (Mercado gris)	Vehículo que fue manufacturado para ser usado fuera de los Estados Unidos y ha sido comprado dentro de los Estados Unidos. El vehículo no cumple con los estándares federales aplicables.
30	MANUFACTURER BUY BACK (Recomprado por el fabricante)	Un vehículo que ha sido recomprado por el fabricante bajo las leyes y regulaciones definidas en la jurisdicción, tal como la ley limón. Por ejemplo, el fabricante podría estar obligado a recomprar el vehículo cuando ha realizado un número específico de intentos de reparación y estos no han logrado corregir un problema importante del vehículo o si un vehículo nuevo ha sido sacado de servicio para repararlo por el mismo problema por un periodo acumulado de 30 días o más dentro del primer año de comprado.
31	SALVAGE--STOLEN (Salvamento-Robo)	Cualquier vehículo reportado en una jurisdicción considerado en salvamento debido a que una compañía de seguros ha adquirido la propiedad en virtud de un arreglo basado en el robo del vehículo. Solamente se permite su importación para su inscripción si mantiene visible el VIN original.
32	SALVAGE-- REASONS OTHER THAN DAMAGE OR STOLEN (Salvamento por razones que no son daño y robo)	Cualquier vehículo reportado en salvamento en una jurisdicción basada en criterios no cubiertos por el salvamento, tales como abandono, no cubierto por el salvamento -Daño, no especificado y salvamento -Con anotación por robo.
33	DISCLOSED DAMAGE (Daño divulgado)	El vehículo ha sufrido daños de tal magnitud que requieren ser divulgados bajo la ley de divulgación de daños de la jurisdicción.
34	PRIOR NON-REPAIRABLE /REPAIRED (Antes no reparable /reparado)	Un vehículo construido reparando un vehículo que había sido declarado destruido, no reparable o no inscribible, debido a la extensión del daño, pero que ha sido expedido un título conforme a la ley del estado después de caer dentro de

		este criterio con esta anotación en la cara el certificado de título.
35	CRUSHED (Aplastado)	El bastidor o chasis del vehículo ha sido aplastado o destruido de forma tal que es físicamente imposible usarlo en la construcción de un vehículo.
36	NOT ACTUAL (No actual)	Es conocido que la lectura del odómetro es diferente al verdadero recorrido del vehículo, debido a que se ha verificado su manipulación.
37	EXEMPT FROM ODOMETER DISCLOSURE (Excentos de declarar la lectura del odómetro)	Los vehículos que caen dentro del criterio que les permite el cambio de propietario sin que se deba revelar la lectura del odómetro.
38	EXCEEDS MECHANICAL LIMITS (Excede el límite máximo de lectura)	La lectura que presenta el odómetro es menor que la lectura del recorrido verdadero, debido a que el odómetro no puede desplegar más dígitos que los de su límite de diseño.
39	ODOMETER MAY BE ALTERED (Odómetro puede estar alterado)	La autoridad que titula, tiene razones para creer que la lectura del odómetro no refleja el verdadero recorrido del vehículo, debido a una alteración del odómetro.
40	ODOMETER ROLLBACK (Odómetro retrocedido)	El recorrido del vehículo registrado en el odómetro ha sido retrocedido de forma fraudulenta.
41	ODOMETER REPLACED (Odómetro remplazado)	El odómetro del vehículo no es el mismo con el que fue equipado de fábrica.
42	ODOMETER DISCREPANCY (Discrepancia con la lectura del odómetro)	La autoridad tituladora tiene razones para creer que la lectura del odómetro no refleja el recorrido real del vehículo, debido a que se conoce el valor anteriormente registrado.
43	CALL TITLE DIVISION	La autoridad que realiza las anotaciones conoce algún problema con la lectura del odómetro que no puede registrarlo en el título. La autoridad tituladora discutirá el problema (proceso manual) con los investigadores autorizados.
44	RECTIFY PREVIOUS EXCEEDS MECHANICAL LIMITS BRAND (Anotación por rectificación previa excede los límites mecánicos)	Un estado diferente al que hizo la anotación 39 la corrige.
45	PENDING JUNK AUTOMOBILE - CARS.GOV (Automóviles pendientes de convertirse en chatarra CARS.gov)	El programa de Asistencia al Consumidor para Reciclar y Asegurar (CARS) de la Administración Nacional de la Seguridad del Tráfico en Carretera (NHTSA) tienen en proceso una aplicación, la cual, si se aprueba, interpretará que este vehículo no es apto para operar en carreteras, caminos y vías públicas. El vehículo no tendrá valor, salvo como suplidor de repuestos o chatarra, deberá ser triturado o despedazado en

		un periodo especificado (incluyendo el block del motor) y no debe ser exportado antes de tritúralo o despedazarlo. Para información adicional relacionada con el programa CARS visite CARS.gov.
46	LEMON (Limón)	Vehículo que ha presentado varias veces problemas en su funcionamiento durante el periodo de garantía.
47	WATER DAMAGE (Daño por agua)	Vehículo que ha tenido una afectación directa producto de los efectos de huracanes, tormentas, inundaciones, etc.
48	EXPORT ONLY (Solamente para exportación)	Vehículo al cual se le ha prohibido la reinscripción en el país de origen y solo se puede disponer de él para su exportación. Solamente se permite la importación para su inscripción de aquellos vehículos a los cuales se les haya asignado esta anotación para efectos de poder ser exportados, sin que de previo se les hubiere realizado alguna otra u otras de las anotaciones mencionadas en este listado.
49	SALVAGE ONLY NONREGISTRABLE (Anotación solamente no registrable)	Vehículo que no cumple los requisitos mínimos necesarios para su inscripción.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT). 2019.

Las anotaciones enmarcadas anteriormente junto con su descripción se emitieron como complemento al Reglamento del artículo 5 de la Ley de Tránsito, a efecto de crear un manual de procedimientos para RTV y los encargados de las IPN específicamente.

Esas anotaciones es importante señalarlas en la presente investigación ya que forman parte del proceso de revisión en la fase número uno documental que es realizada por RTV mediante el procedimiento de Inspección Previa a Nacionalización (IPN).

Cuando se encuentren estas anotaciones en Títulos de propiedad de vehículos automotores usados , es una alerta para los encargados del IPN a revisar más exhaustivamente el historial del vehículo , no obstante como se mencionó anteriormente no todos los países o mercados manejan esa práctica de anotar leyendas en el documento registral del vehículo , así que depende del país de procedencia , a modo de ejemplo los países de Norteamérica como Estados Unidos y Canadá utilizan esa metodología en algunos Estados.

Por último, como dato relevante en esta fase documental, según entrevista realizada a la empresa RTV S y C S.A., se recolecta la siguiente información de la funcionaria Jennifer Hidalgo Villalobos (Entrevista realizada el 07 de abril de 2022), la cual responde que no es posible obtener páginas o bases de datos de todos los países de procedencia de dónde vienen los vehículos usados, brindando únicamente de referencia la base de datos de los Estados Unidos de América llamada “National Motor Vehicle Title Information System (NMVTIS)”.

4.2.3 Segunda fase del procedimiento de inspección previa a nacionalización

Luego de superada la primera fase de revisión documental descrita, sin rechazo de esta, previo al procedimiento de nacionalización del vehículo se debe proceder con la segunda fase, la cual corresponde a una inspección física in situ. Se realiza en el almacén fiscal o puerto de ingreso del vehículo automotor, que en primera instancia permitirá corroborar la información de los documentos presentados, en comparación física con el automotor que se procura importar, así como su estado.

La inspección física en el sitio, donde se encuentra el vehículo debe realizarse sin desmontar elementos del vehículo tal como lo indica el artículo N° 20 “Esta inspección se realizará sin necesidad de desmontar elementos del vehículo” (Decreto 41837-H-MOPT, 2019). Es así como, el objetivo en ambas fases es determinar por medio de un dictamen si se autoriza o rechaza el procedimiento de importación definitiva.

Es importante aclarar que el resultado positivo de dicho dictamen no autoriza el ingreso definitivo del vehículo al territorio nacional brindándole el carácter de un bien nacionalizado, en su lugar esta aprobación le permite cumplir con la regulación de índole no arancelaria exigida para consumir a cabalidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley de tránsito para la importación de vehículos usados. Posterior a eso, inician las gestiones y cumplen con las regulaciones arancelarias como lo son el pago de impuestos ante el Servicio Nacional de Aduanas para la nacionalización definitiva del bien.

Como parte del procedimiento, en la segunda etapa complementaria que corresponde a la Inspección física del vehículo, RTV debe verificar de igual forma según la Ley de Tránsito en su artículo quinto, como también lo tipificado en el reglamento para la aplicación del artículo 5 Decreto Ejecutivo 41837-H-MOPT, que se cumpla con lo acordado en la regulación no arancelaria para luego proceder al pago de impuestos para nacionalización del vehículo automotor.

Desde esa perspectiva, los supuestos o características que impiden el ingreso de un vehículo usado al territorio aduanero nacional entran en juego nuevamente correlacionándolos con la etapa documental, los cuales deben ser verificados por los inspectores de RTV cuando se apersonen al lugar donde se encuentre el vehículo automotor.

Existe por tanto condicionantes que inhiben el ingreso de un vehículo usado al país. El primero es que haya sido declarado en pérdida total; esto manifiesta que el automóvil ha sufrido daños estructurales y/o mecánicos severos inconsistentes con el funcionamiento óptimo y circulación de este.

El segundo, es si presenta uniones estructurales del chasis no autorizadas; los autos son ensamblados para cumplir con características de funcionabilidad y seguridad, el chasis por su parte funciona como el esqueleto del vehículo ya que le da soporte, rigidez y estructura para su correcto funcionamiento. Es por esto por lo que cualquier alteración en el mismo podría significar un alto riesgo que incrementa las posibilidades de sufrir accidentes o desperfectos mecánicos.

El tercero, la manipulación del número de Vin o chasis; el VIN por sus siglas en inglés significa Vehicle Identification Number el cual se traduce como número de identificación vehicular. Es una secuencia alfanumérica asignada por el fabricante y está constituido por una serie de 17 dígitos con números y letras combinados, que lejos de ser aleatorios tienen una secuencia y asignación específica pues permiten conocer el fabricante, país de ensamble, ciertas características del vehículo y la identificación secuencial del mismo usado como lenguaje de identificación vehicular a nivel mundial. Las alteraciones de estos dígitos impiden identificar correctamente un auto, la información de este y además es una presunción que pudo ser manipulado su chasis o estructura.

Cuarta, que haya sido sacado de circulación previamente de su país de exportación. Las razones del porqué un vehículo es sacado de circulación son muy variadas y en ciertas ocasiones dependen de la normativa vigente en el país de

procedencia del automotor, sin embargo, esta categorización manifiesta que el vehículo es inoperante y que debería estar en desuso.

Por último, la quinta, la ubicación del volante de conducción; en Costa Rica se permite la ubicación del volante al lado izquierdo o en el centro del vehículo, esto debido a la manera en que circulan los automóviles en el país y por motivos de seguridad principalmente, cualquier otra ubicación del volante o alteraciones de la ubicación original impedirán la nacionalización, inscripción ante el registro Público y circulación.

Con lo anterior se correlacionan las dos etapas, siendo el último filtro la inspección física para determinar in situ, si procede la aceptación o rechazo de la inspección previa a nacionalización (IPN). Esta última etapa es muy importante ya que físicamente se comprueba el estado del vehículo automotor, además se verifica si tiene congruencia con la documentación presentada e historial del mismo.

El documento de aceptación que emite la empresa RTV, encargada de la IPN, considerando que el vehículo cumple con toda la normativa estipulada en las dos fases previas, para efectos ilustrativos a modo de ejemplo se detalla de la siguiente manera.

Figura N° 6

Informe de Inspección previa a Nacionalización aceptado



INFORME DE INSPECCIÓN PREVIA A NACIONALIZACIÓN

N° 0090000023~~500000~~

DATOS DEL VEHÍCULO			
VIN: 3N1CN7AP0FL000040		No. Chasis: 3N1CN7AP0FL000040	
Marca: NISSAN	Estilo: VERSA	Modelo:	Año Modelo: 2015
Categoría: AUTOMOVIL SEDAN 4 PUERTAS		Combustible: Gasolina	

DEFECTOS DETECTADOS		
CODIGO	DESCRIPCIÓN	CALIFICACIÓN

OBSERVACIONES	
RESULTADO:	
ACEPTADO	
Válido hasta:	Fecha Inspección: 23/01/2020 Fecha Emisión: 28/01/2020
Odómetro Actual: 163434	Almacén Fiscal/Puerto: 000071

Fuente: Riteve S y C S.A. , 2020

La imagen anterior ilustra el formato en forma y fondo como lo emite la empresa RTV encargada de la IPN en la temporalidad del estudio, cuando se obtiene un dictamen aceptado, por temas de confidencialidad se ocultan los datos que pueden hacer identificable el documento.

Se pueden observar en el fondo del dictamen, las características del vehículo usado que están predefinidas a incluir como marca, número de vin, número de chasis, estilo, modelo, año, categoría, combustible, odómetro actual, una casilla que indica fecha de inspección y emisión del IPN, otra que indica un código interno de Almacén fiscal o puerto donde se inspecciono el automotor, por supuesto un espacio exclusivamente para indicar que está aceptado y por último en caso de tener observaciones posee una casilla para esos efectos.

Por otra parte, se busca mostrar cómo es el documento en los dos escenarios tanto aceptado como rechazado, dado lo anterior, si producto de las dos fases de revisión documental y física se determina que el vehículo usado incumple con la normativa estipulada en el reglamento para el artículo 5 de la Ley de tránsito Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, el informe se observa de la siguiente manera:

Figura N° 7

Informe de Inspección previa a Nacionalización rechazado



INFORME DE INSPECCIÓN PREVIA A NACIONALIZACIÓN

N° 0090000025

DATOS DEL VEHÍCULO			
VIN: 1N6ED27TK10172276		No. Chasis: 1N6ED27TK10172276	
Marca: NISSAN	Estilo: FRONTIER	Modelo:	Año Modelo: 2004
Categoría: Carga Liviana Camioneta Pickup, Campu o Caja Abierta		Combustible: No Aplica	

DEFECTOS DETECTADOS		
CODIGO	DESCRIPCIÓN	CALIFICACIÓN
01.0200	VIN Y/O N° CHASIS No coincide con el que figura en la documentación [CHASIS EN BASTIDOR 43363333 .]	Grave
01.0200	VIN Y/O N° CHASIS Indicios de manipulación	Grave

OBSERVACIONES	
RESULTADO:	
RECHAZADO	
Válido hasta:	Fecha Inspección: 21/11/2020 Fecha Emisión: 27/11/2020
Odómetro Actual: 153170	Almacén Fiscal/Puerto: 000032

Fuente: Riteve S y C S.A , 2020

El informe anterior, es un ejemplo de cómo emite la empresa RTV un dictamen final rechazado, se puede observar que es muy similar al formato de cuando un vehículo es sometido a la inspección anual periódica a toda la flotilla vehicular costarricense sin encontrarse en recintos aduaneros, mostrando los defectos del porqué del rechazo.

4.2.4 Plazos de la inspección previa a nacionalización (IPN).

La apertura del proceso de inspección previa a nacionalización da inicio cuando el consignatario, agente o agencia de Aduanas se presenta a cualquiera de las diferentes estaciones de revisión técnica dentro del territorio costarricense con la documentación completa descrita anteriormente, además debe indicar un lugar o medio para recibir notificaciones, por ejemplo, correo electrónico donde le será enviado el dictamen final aprobado o rechazado.

En términos de tiempo, los encargados de la inspección previa de nacionalización tendrán un plazo de cinco días hábiles para determinar si los documentos presentados son válidos, exactos y están completos, caso contrario se extenderá un plazo de treinta días naturales para que el consignatario presente o corrija la documentación y de no hacerlo dentro del plazo indicado el expediente será rechazado.

Cumplido el plazo en la revisión documental, y no presentar vicios ni incurrir en ninguno de los supuestos tipificados en el artículo de estudio, se procederá con la segunda fase, la cual es la revisión física dentro de un plazo de diez días hábiles.

En este segundo plazo de diez días hábiles se comprueba que el vehículo físicamente concuerde con los documentos y no presente falta alguna que impida su

nacionalización. Durante este proceso el consignatario o importador puede estar presente en la inspección, sin embargo, es potestativa la decisión del importador de estar presente o no.

Los resultados de la revisión documental y física serán notificados al consignatario por el medio indicado para recibir las notificaciones, también al Servicio Nacional de Aduanas y al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y únicamente con un resultado positivo, es decir con un dictamen aprobado, el consignatario podrá iniciar el proceso de importación definitiva regulado bajo todo el ordenamiento jurídico aduanero.

En resumen, los plazos que involucran las dos fases complementarias para que la empresa RTV finalice las IPN tienen una duración total de 15 días hábiles contabilizando la etapa documental y la física. Sin embargo, a pesar de poseer ese plazo por reglamentación, según la entrevista realizada a la funcionaria Jennifer Hidalgo Villalobos (2022) de la empresa RTV S y C S.A. la duración promedio para concluir la inspección previa a nacionalización en el año 2020 fue de 5 días hábiles en total.

4.2.5 Actores Involucrados en la inspección previa a nacionalización

4.2.5.1 Revisión Técnica Vehicular (RTV) S y C S.A.

El proceso de inspección previa a nacionalización de un vehículo automotor involucra varios actores, uno de estos es la empresa Riteve S y C S.A., como la única empresa autorizada en Costa Rica hasta el viernes 15 de julio de 2022 para realizar revisiones a los vehículos que circulan en el país o pretenden ingresar, esta empresa persigue objetivos como la protección de la vida, seguridad vial y protección ambiental.

Antiguamente fue la encargada de realizar las inspecciones previa a nacionalización a todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques usados de primer ingreso al territorio costarricense, dispuestos a ser sometidos al régimen de importación definitiva.

Se le otorgó la responsabilidad ya que fue la encargada de realizar las revisiones técnicas vehiculares anuales en Costa Rica a todo el parque automotriz, por lo cual el Ministerio de Obras Públicas y Transportes le otorga la atribución de ejecutar este reglamento considerándolo el ente competente y con los conocimientos técnicos para su desarrollo en su momento, así estipulado en decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT.

RTV es la empresa que ejecutó el IPN, por lo cual estaba involucrada en todas sus aristas del procedimiento y fases explicadas anteriormente, además se encargó de coordinar junto con el MOPT y Ministerio de Hacienda que todos sus informes emitidos estén a disposición de estos Ministerios para lo que corresponda en uso de sus facultades como entidades reguladoras.

4.2.5.2 Ministerio de Hacienda

El Ministerio de Hacienda como el órgano con competencia aduanera y tributaria exclusiva en Costa Rica, quien además de dictar la política fiscal, persigue la correcta recaudación de tributos, regula la entrada y salida de mercancías del país, así como vehículos y unidades de transporte. Este Ministerio también persigue intereses como la salud, seguridad, ambiente. El Ministerio de Hacienda es el rector gubernamental encargado de la política fiscal, es decir de la recaudación y ejecución de recursos públicos, por ende, es quien se encarga del presupuesto del Estado, así como el gasto

público y los impuestos, en busca de la estabilidad económica y en procura de una sociedad próspera.

Este Ministerio, cumple el papel de ente regulador y fiscalizador en materia aduanera, responsabilidad que es ejecutada por todas sus dependencias como lo son las Aduanas ubicadas en todo el país que se encargan de la parte administrativa y ejecución del ordenamiento jurídico aduanero.

La relación con la IPN se dio porque todos los informes emitidos por la empresa RTV S y C S.A., deben ser enviados a la plataforma disponible para todo el sistema aduanero nacional llamada Tecnología de información para el control aduanero (TICA), dando así la autorización para continuar con el proceso de importación definitiva, o denegando la misma, dependiendo el dictamen efectuado.

El sistema TICA, al ser la página oficial de dominio público y privado, facilitada por el Ministerio de Hacienda a todos los auxiliares de la función pública aduanera, Servicio Nacional de aduanas, importadores, exportadores y público en general. Es la encargada de recibir la información que se utiliza para la tramitología y operación aduanera diaria.

Por lo tanto, el Ministerio de Hacienda pone a disposición y realizó las adaptaciones informáticas necesarias para que la empresa RTV cargara debidamente todos los informes concluidos sean favorables o desfavorables, y solamente con el informe de la IPN aceptada en TICA se pueden entrelazar los sistemas de los agentes y agencias de aduanas para cancelar los impuestos respectivos de los vehículos usados.

4.2.5.3 MOPT // COSEVI.

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), es la institución que rige la seguridad vial, es dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, su función es la financiación de proyectos en beneficio de caminos, vías y carreteras más seguras, para los usuarios y el medio ambiente. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), es el ministerio regulador del transporte en sus diferentes modalidades, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, y quien regula la obra pública relacionada a estos tipos de transportes como la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria.

El COSEVI no se encuentra dentro del procedimiento activo diario en las IPN, pero implícitamente si en algunos casos, dado que hay diversos temas que los encargados de las IPN deben tener aprobación de esa institución, como lo es las consultas de accesos a información en bases de datos para averiguar el historial e informe registral del vehículo. En otras palabras, COSEVI cumplió una figura de control sobre RTV S y C SA.

Además, esta institución es la encargada de resolver la fase recursiva en contra de los dictámenes emitidos por la empresa RTV. Cuando el reclamo presentado a RTV por el recurrente en contra de la IPN por su resultado rechazado es resuelto sin lugar, es decir, el reclamo o acto administrativo en contra de la IPN no se aceptó, se puede interponer el recurso de revocatoria y apelación el cual será evaluado y resuelto por COSEVI.

Lo anterior demuestra el papel que cumple el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), específicamente su dependencia COSEVI, donde no son parte activo del procedimiento de la IPN, pero cumplen la figura de institución con autoridad

para decidir sobre temas de su competencia, en otras palabras, en el acto administrativo ellos son los que agotan la vía administrativa.

En la investigación se contactó e intentó entrevistar al Ingeniero José Manuel Chaves Cordero (2022), encargado del Departamento de Asesoría Técnica de Fiscalización del Consejo de Seguridad Vial, para conocer su posición del procedimiento y como se ha venido manejando la coordinación y fiscalización de la institución en el desarrollo de la IPN, mas no se obtuvo respuesta de su parte.

4.2.5.4 Agentes o Agencias de aduanas.

Son auxiliares de la función Pública Aduanera, personas físicas o jurídicas, que participan habitualmente en los diferentes regímenes y modalidades aduaneras, ayudando al Estado en su función de recaudar tributos al erario.

Estos auxiliares prestan los servicios a los diferentes importadores de vehículos usados que lo requieran, actuando como mediadores ante el Gobierno con los trámites a realizar.

Cuando la IPN empezó en práctica, fue un cambio radical, ya que se unió una nueva empresa al Sistema Aduanero Nacional. Los importadores por la falta de conocimiento técnico preferían solicitar a las agencias de aduanas que les ayudarán a presentar las solicitudes para iniciar las IPN a las diferentes estaciones de RTV.

De ahí, comenzó el involucramiento con esa parte e inicio del procedimiento, donde generalmente los importadores dejan esa tarea a las agencias de aduanas, para que realicen todo el trámite completo; por supuesto que, brindándole la documentación

necesaria requerida como título de propiedad y declaración jurada protocolizada, y asumiendo el pago por los servicios recibidos.

En el trabajo de campo, se contactaron agencias aduaneras que se dedican a desalmacenar vehículos usados como su especialidad, con el fin de realizar entrevistas mediante un cuestionario y recolectar información relevante, así como conocer también su postura del procedimiento.

Así las cosas, una de las agencias que se contactó se llama “Comercial Aduanera América” donde se entrevistó al señor Mauricio Núñez González (2022) el cual se encarga de toda la tramitología aduanera de vehículos usados, donde una de sus primeras respuestas acerca del criterio que le genera el reglamento fue “Ha mejorado la calidad de la importación, pero ha bajado la cantidad” (Núñez, 2022)

Por otra parte, el mismo Núñez cuando se le consultó sobre que mejoras consideraría necesarias al reglamento o procedimiento como tal para la agilización en el despacho aduanero responde “Tiempos más rápidos” (Núñez, 2022)

Otra agencia de aduanas la cual se entrevista se denomina “Dnandy S.A.”, se entrevistó al señor Manrique Soto González (2022), de las respuestas más relevantes es cuando se le interroga sobre el promedio en días para concluir la nacionalización de un vehículo usado respondiendo “El procedimiento dura de entre 5 a 8 días” (Soto, 2022)

También, el señor Manrique Soto González (2022) da una respuesta importante en relación con el promedio de semáforos de los DUAS y sobre cuál ha sido el promedio, para lo cual responde “Esto cambio drásticamente ya que a partir del reglamento el semáforo paso a VERDE casi en un 100%” (Soto, 2022)

En general, la percepción en el trabajo de campo respecto a las respuestas recolectadas de las Agencias de aduanas sobre el criterio que tienen del IPN ha sido muy aceptable, con excepción a lo expuesto referente a tiempos y tramitología aduanera en su mayoría.

4.2.5.5 Depósitos aduaneros y puertos de ingreso

Son los encargados de custodiar las mercancías que ingresan bajo control aduanero a sus instalaciones para ser sometidas a los diferentes regímenes de aduanas, además tienen la obligación de facilitar al personal acreditado para ingresar a sus instalaciones y revisar o inspeccionar mercancías bajo su custodia.

El papel que desempeñan es vital, dentro del procedimiento común se encargan de recibir unidades de transporte con mercancías para su resguardo, que es la operación de su naturaleza como depósitos Aduaneros. Los puertos de ingreso también cumplen la misma función de recepción y custodia, sin embargo, su naturaleza como punto de ingreso al territorio aduanero costarricense es de zona primaria, donde generalmente las mercancías rápidamente son sometidas a regímenes definitivos, de tránsito o temporales.

Estos auxiliares son los primeros en recibir y visualizar las mercancías y su estado en como ingresaron, de ahí el papel trascendental, ya que como auxiliares también tienen la obligación de tomar fotografías de la recepción de mercancías, donde posterior a eso pueden cotejar o informar a los encargados de la IPN y aduana de jurisdicción sobre cualquier alteración de los vehículos previamente a la inspección.

Además, tienen la tarea principal de permitir acceso al personal acreditado de la empresa RTV SyC SA, para que realicen su respectiva inspección, así como facilitarles las comodidades necesarias.

Por último, el Almacén Fiscal el Coco S.A. se ha caracterizado a través del tiempo por ser un Depósito Aduanero cuyo giro del negocio radica en la gran cantidad de vehículos usados que ingresan a sus instalaciones, por lo cual se considera un almacén especializado en recibir este tipo de mercancías.

Por lo tanto, se logró entrevistar al Gerente General, el señor Jorge Ulloa Chavarría (2022), en la pregunta número dieciséis del cuestionario se le pregunta si dentro de las facultades de Fiscalización de la autoridad aduanera les han solicitado fotos de la descarga o ingreso de vehículos usados durante el año 2020, para lo cual respondió “No “(Ulloa, 2022). Además, otro punto importante, se le consultó sobre la cantidad de vehículos usados ingresados durante el año 2020 y que aún no han sido nacionalizados, para lo cual su respuesta fue “Entre el 2020 y 2021 se han quedado sin nacionalizar unos 150 vehículos, esto por cuanto entiendo que RTV, pese a que el Título de propiedad no tiene ninguna anotación están consultado páginas que muestran el historial de los vehículos” (Ulloa, 2022).

4.2.5.6 Importadores de vehículos usados

Los importadores de vehículos usados, en el procedimiento de inspección previa a nacionalización, en general no participan activamente en la mayoría de los casos; la función que cumplen es la de suministrar los documentos necesarios como lo son el título

de propiedad y declaración jurada protocolizada a los agentes y agencias de aduanas para que ellos soliciten la apertura de la IPN.

Son muy pocos los casos en que los importadores solicitan directamente ellos la apertura de la IPN, sin embargo, el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito los faculta de igual forma a realizar el trámite sin mediar auxiliares de la función pública aduanera.

El compromiso o función de los importadores, recae más en que los documentos y el vehículo cumplan con lo estipulado en el reglamento, para evitar un posible rechazo del IPN.

Por otro lado, en el presente estudio se entrevistó a la Asociación de importadores de autos usados (AESPSAU-COSTA RICA), los cuales se encuentran agremiados y comparten los mismo ideales e intereses en la actividad. Desde ese sentido se procedió con la entrevista al presidente del Gremio, el señor José Fernando Vargas Porras (2022), el cual expresó ciertas respuestas interesantes sobre el sujeto de estudio que se detallan a continuación.

El primer punto fue la pregunta N°1 donde se le consulta sobre cuáles fueron las primeras reflexiones del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito N° 9078 cuando se hizo pública su implementación a lo que respondió “Lo que primero pensamos en la Asociación es que se estaban tomando medidas coercitivas para regular el comercio, ocasionando que las importaciones se ralenticen pasando de ser los que importábamos más a los que importamos menos.” (Vargas, 2022)

En el segundo comentario de interés, para analizar el impacto del reglamento se le pregunta sobre si tienen el dato de cómo incide la normativa en las funciones que realiza la Asociación, para lo cual responde:

La ley enredó y generó un desempleo en el sector porque no podíamos abastecernos de mercancías y si no podemos abastecernos simplemente nos vamos a desabastecer y eso es lo que ha sucedido actualmente donde se ve que casi no hay vehículos usados en las ventas de autos usados. (Vargas, 2022, s/p).

Por último, en la pregunta N° 23, se le interroga sobre si existe una mayor probabilidad de que un vehículo usado sea rechazado dependiendo el país de procedencia, respondiendo lo siguiente “Es así, póngale la firma, si viene de otros países no hay problema” (Vargas, 2022), se hace la aclaración en la línea cronológica de la entrevista que José Fernando Vargas Porras se refiere a otros países que no sean los Estados Unidos de América.

Es importante indicar que la (AESPSAU-COSTA RICA) como voz oficial del gremio y en representación oficial de los importadores de vehículos usados agremiados indicaron que existen causas abiertas en la vía judicial específicamente en el Tribunal Contencioso Administrativo referente al reglamento de marras, por lo consiguiente su posición formal es en contra de la normativa porque es más que evidente que los ha afectado.

4.2.6 Control aduanero sobre el IPN

Con base en el control aduanero emitido sobre las IPN, en primera instancia todos los dictámenes aprobados o rechazados deben ser cargados en el sistema TICA, para así tener un control en el sistema de aduanas de los vehículos usados dispuestos a ser sometidos al régimen de importación definitiva.

Segundo, según el artículo N° 23 del reglamento indica “La Autoridad Aduanera en aplicación de criterios de riesgo y a través del Sistema Informático Aduanero, podrá ordenar una verificación documental o física con el propósito de ejercer los controles aduaneros establecidos en la normativa aduanera vigente” (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, s/p). Esto quiere decir que se podrán seleccionar aleatoriamente vehículos que han sido aprobados por RTV, para que en una revisión inmediata realizada por un técnico de la aduana de jurisdicción verifique que todo cumpla con la normativa aduanera vigente.

Además, en caso de dudas el funcionario aduanero puede solicitar mediante un oficio a los encargados de la IPN cualquier duda que tenga sobre el vehículo inspeccionado, RTV tiene un plazo de 10 días hábiles para dar respuesta.

Lo anterior, es partiendo del hecho que los vehículos usados se les asigne en el sistema informático TICA una revisión inmediata física y documental, conocido como “aforo rojo”, no obstante se hace mención según entrevista realizada al funcionario de la Aduana Santamaría Sujeto anónimo 1 (2022), cuando se le consultó sobre la cantidad de vehículos con aforo rojo después que entró a regir el reglamento , su respuesta fue “ Varía de acuerdo a políticas de superiores, en algún momento era 100% rojo y de hace 3 años a la fecha es de 98% verde.” (Sujeto anónimo 1, 2022).

4.2.7 Reclamos y proceso recursivo contra la Inspección Técnica

En todo acto administrativo, tiene que existir un proceso que regule los reclamos contra los procesos administrativos emitidos, si no se está de acuerdo con la resolución.

Dado lo anterior, el reglamento que regula el artículo 5 de la Ley de tránsito para la importación de vehículos usados a Costa Rica, tiene estipulado su fase recursiva.

Según el artículo N° 22 del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la *Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT*, indica que el consignatario podrá presentar los siguientes reclamos y recursos:

Reclamo contra la IVE. Podrá presentar un reclamo directamente ante el encargado de la IVE en un plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente de notificado el resultado de la IVE. La entidad de inspección contará con un plazo de diez días hábiles para dar trámite al reclamo.

Recurso de Revocatoria y Apelación. Dentro del plazo de tres días hábiles después de notificada la resolución del encargado de la IVE que resuelve el reclamo señalado en el inciso anterior, el consignatario podrá interponer los recursos ordinarios contenidos en la Ley General de la Administración Pública ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (párr.2).

En ese sentido, se establecen primeramente los plazos para que los recursos sean admisibles ante RTV; cuando el reclamo es directamente ante la IVE el tiempo consta de 3 días hábiles después de notificado para presentar reclamo ante RTV.

Por otra parte, el plazo del recurso de revocatoria y apelación para presentarlo luego de ser rechazado por RTV, es de 3 días hábiles igualmente, en este caso el encargado de resolver es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estos últimos recursos agotan la vía administrativa del procedimiento de inspección previa a nacionalización.

Como dato sustantivo en la investigación, producto de la entrevista vía cuestionario a la funcionaria Jennifer Hidalgo Villalobos (2022) de la empresa RTV S y C S.A. en la pregunta número veintinueve se le consulta sobre si tienen el dato de cuantos vehículos han sido aceptados y rechazados para nacionalización en aduanas del país durante el año 2020, lo cual respondió “Durante el 2020 se realizaron 12 231 IPN de los cuales el 96.4% aprobaron y el 3.6% fueron rechazados.” (Hidalgo, 2022)

Este dato tiene relación con el procedimiento de reclamo o fase recursiva, ya que dice que 3.6% de vehículos pudieron estar sujetos a reclamos por su rechazo, lo que en términos numéricos significan que 440 vehículos usados pudieron estar inmersos en ese acto de apelación.

4.3 Marco Legal y Normativo que regula el procedimiento establecido en el Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT

Para continuar con el presente estudio, se aborda la parte legal y normativa, amparada al ordenamiento jurídico de Costa Rica, la cual regula el reglamento para el artículo 5 de la Ley de tránsito; el cual nace con el Decreto Ejecutivo N°41837-H-MOPT.

Se incorporan al desarrollo del objetivo un compendio de leyes, las cuales sirven de base legal de la norma, junto con sus respectivos artículos aplicables según lo tipifica el mismo reglamento. Además, se agregan Resoluciones, Directrices, Circulares y Manuales, los cuales en algún momento antes de la implementación del reglamento, se pronunciaban sobre la importación de vehículos usados y pasos en el procedimiento aduanero a seguir. De esa manera se pretende reconocer y describir brevemente su relación jurídica con el citado Decreto Ejecutivo.

Desde esa perspectiva, a continuación, se citan por orden de antigüedad, la normativa que ha tenido injerencia en que el reglamento esté activo actualmente, siendo el mismo una regulación no arancelaria, previo al pago de impuestos de aduanas de los vehículos usados, que se pretendan nacionalizar por primera vez en Costa Rica.

4.3.1 Constitución Política de la República de Costa Rica

Es la norma de rango jerárquico más alta en Costa Rica, por ende, de más peso a nivel jurídico ya que ninguna norma puede estar por encima de la Constitución Política, la fecha en que entró en vigor fue el 08 de noviembre de 1949.

El artículo 50 de la Carta Magna establece:

El Estado procurará el mayor bienestar a todos los habitantes del país, organizando y estimulando la producción y el más adecuado reparto de la riqueza.

Toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. Por ello, está legitimada para denunciar los actos que infrinjan ese derecho y para reclamar la reparación del daño causado.

El Estado garantizará, defenderá y preservará ese derecho.

La ley determinará las responsabilidades y las sanciones correspondientes (CP, 1949, párr. 1, 2, 3, 4, s/p).

Por otra parte, en la misma línea de rango constitucional desde el punto de vista de los deberes y atribuciones de quienes ejercen el Poder Ejecutivo, el artículo 140, incisos 3,8,18 y 20 tipifican lo siguiente:

Sancionar y promulgar las leyes, reglamentarlas, ejecutarlas y velar por su exacto cumplimiento;

Vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas

Darse el Reglamento que convenga para el régimen interior de sus despachos, y expedir los demás reglamentos y ordenanzas necesarios para la pronta ejecución de las leyes;

Cumplir los demás deberes y ejercer las otras atribuciones que le confieren esta Constitución y las leyes (CP, 1949, párr. 3, 8, 18, 20, s/p).

Un tercer numeral, el 146 de la Constitución Política cita “Los decretos, acuerdos, resoluciones y órdenes del Poder Ejecutivo, requieren para su validez las firmas del presidente de la República y del ministro del ramo y, además, en los casos que esta Constitución establece la aprobación del Consejo de Gobierno.” (CP, 1949, s/p).

Estos artículos específicos mencionados anteriormente, describen la base legal que respalda la presente normativa reglamentaria, sobre las cuales el Poder Ejecutivo de la República de Costa Rica justifica su actuación.

Los artículos supra citados, se citan en el reglamento; donde se infiere que atienden al deber del Estado de velar por el bien común de los ciudadanos y ejecutar reglamentación cuando consideren que las leyes no se aplican correctamente o precisan de reforma.

4.3.2 Ley N° 3155 y sus reformas, Ley por la que se crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en sustitución del Ministerio de Obras Públicas

La ley N° 3155 de fecha 05 de agosto del año 1963, es la que crea y fusiona el antiguo Ministerio de Obras Públicas, convirtiéndolo desde su implementación en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

En el presente estudio, tiene un vínculo según lo tipifica el artículo número 2 “Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos” (Ley 3155, 1963, s/p).

En ese sentido al MOPT le corresponde ser ente regulador y mediador en la materia de importación de vehículos usados, a través de su dependencia COSEVI, que es la que se encarga de regular la seguridad vial en Costa Rica; indistintamente que el

Ministerio de Hacienda, específicamente la Dirección General de Aduanas, como ente competente y órgano superior jerárquico en materia aduanera, en asuntos de entrada y salida de mercancías lo regularan.

Esa particular intervención de un Ministerio que no regula la entrada y salida de mercancía al país sucedió por el tipo de mercancía y naturaleza de un vehículo usado, ya que tienen por objetivo la movilización en vías públicas de Costa Rica de un lugar a otro; de ahí nace la relación y acciones conjuntas asumidas por ambos Ministerios.

4.3.3 Ley General de la Administración Pública N° 6227

La Ley General de la Administración Pública (en adelante LGAP), fue creada el 02 de mayo de 1978, se encarga de regular la actividad del Estado (Administración) y entes públicos.

Según el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito, se mencionan varios artículos de la LGAP que sirven de marco legal de la norma, dentro de los cuales se tiene en primera instancia al artículo número 4, el cual indica:

La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios (LGAP, 1978, párr. 1, s/p).

También, el artículo número 25 inciso 1 detalla “El Presidente de la República y el respectivo Ministro ejercerán las atribuciones que conjuntamente les señala la Constitución Política y la ley.” (LGAP, 1978, s/p).

Por otra parte, el artículo número 27 inciso 1 tipifica “Corresponderá a los Ministros conjuntamente con el Presidente de la República las atribuciones que les señala la Constitución y las leyes, y dirigir y coordinar la Administración, tanto central como, en su caso, descentralizada, del respectivo ramo.” (LGAP, 1978, s/p).

Además, según el numeral 28 inciso 1 de la LGAP, se indica que el ministro será el órgano jerárquico superior del respectivo Ministerio.

Por último, el artículo número 28 inciso 2 acápite b) reza “Preparar y presentar al presidente de la República los proyectos de ley, decretos, acuerdos, resoluciones, órdenes y demás actos que deban suscribir conjuntamente relativos a las cuestiones atribuidas a su Ministerio.” (LGAP, 1978, s/p).

Esta serie de artículos mencionados, son la base legal de la administración pública o el Gobierno, para que ejerzan sus funciones en materia de preparación y emisión de reglamentos vía decretos Ejecutivos.

Se menciona, además, la potestad que tienen los ministros para ejercer en cumplimiento de sus deberes del ramo que labora, como lo realizaron la ministra de Hacienda y el ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en aras de reglamentar el artículo 5 de la Ley de tránsito ligado a la importación de vehículos usados.

4.3.4 Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley No 7472

La ley de Promoción de la competencia y defensa efectiva del consumidor fue creada el 20 de diciembre de 1994, la misma tiene como propósito proteger los derechos e intereses legítimos, propios e inherentes del consumidor.

En relación con las importaciones de vehículos usados y el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT se encontró las siguientes referencias:

Según el Artículo 4 de la Ley 7472 que lleva por título: Racionalización y eliminación de trámites, se indica lo siguiente:

Todos los entes y los órganos de la Administración Pública deben realizar un análisis costo-beneficio de las regulaciones de las actividades económicas, que tengan efectos sobre el comercio, los procedimientos y los trámites establecidos para permitir el acceso al mercado, de bienes producidos y servicios prestados en el país o en el extranjero. En virtud de lo anterior, se deben eliminar todos los procedimientos y los trámites innecesarios de acuerdo con el estudio y racionalizar los que deban mantenerse (LPCDEC, 1994, párr.1, s/p).

Se indica según el Artículo 7, que trata sobre Participación de profesionales y técnicos, la siguiente información:

La participación de profesionales y técnicos en los trámites o los procedimientos para el acceso al mercado nacional, de bienes producidos en el país o en el exterior, así como en otras regulaciones al comercio, sólo es obligatoria en el cumplimiento de requisitos vinculados con el control de la seguridad, los estándares de calidad y la protección de la salud y del medio ambiente. Sin embargo, la Comisión para promover la competencia puede dispensar, total o parcialmente, la participación de ellos, cuando la considere innecesaria para lograr esas finalidades. Las personas físicas y

las entidades acreditadas en los términos del artículo siguiente pueden participar en esos trámites y procedimientos, para garantizar el cumplimiento de los requisitos que se exijan. (LPCDEC, 1994, párr.1, s/p).

Se encuentran los Derechos del consumidor en el artículo 32, con la siguiente información:

Sin perjuicio de lo establecido en tratados, convenciones internacionales de las que Costa Rica sea parte, legislación interna ordinaria, reglamentos, principios generales de derecho, usos y costumbres, son derechos fundamentales e irrenunciables del consumidor, los siguientes:

- a) La protección contra los riesgos que puedan afectar su salud, su seguridad y el medio ambiente.
- b) La protección de sus legítimos intereses económicos y sociales.
- c) El acceso a una información, veraz y oportuna, sobre los diferentes bienes y servicios, con especificación correcta de cantidad, características, composición, calidad y precio (LPCDEC, 1994, párr.1, 2, 3, 4., s/p).

Sobre los bienes usados y reconstruidos, el artículo 39 de la Ley 7472, indica:

Cuando se vendan productos defectuosos, usados o reconstruidos, antes de la compra, el comerciante debe indicar al consumidor, de manera precisa y clara, tales condiciones y dejarse constancia en las facturas o los comprobantes. El comerciante debe advertir los extremos anteriores si anuncia la venta de esos productos usando cualquier medio. Si no existe

advertencia sobre el particular, esos bienes se consideran nuevos y en perfecto estado (LPCDEC, 1994, párr.1, s/p).

El Artículo 43, que trata sobre la Garantía, establece lo siguiente:

Todo bien que se venda o servicio que se preste debe estar implícitamente garantizado en cuanto al cumplimiento de los estándares de calidad y los requerimientos técnicos que, por razones de salud, medio ambiente y seguridad, establezcan las leyes, los reglamentos y las normas respectivas, dictadas por la Administración Pública (LPCDEC, 1994, párr.1, s/p).

La normativa anterior, toca varios puntos importantes, pero en especial lo relacionado a los derechos de los consumidores, donde se hace referencia inequívoca a la frase “Sin perjuicio”, es decir sin daño a; y posteriormente cita todos los derechos de los consumidores, se hace referencia a esto debido a que tiene relación con el reglamento en estudio, considerando el espíritu por el que fue creado.

4.3.5 Ley General de Aduanas, Ley No 7557

Promulgada el 20 de octubre de 1995, La ley General de Aduanas posee diferentes objetivos que buscan el bienestar de toda la población costarricense, en especial al tránsito de diferentes mercancías que entran y salen del país; es por ello, que es importante mencionar los fines jurídicos que esta regula, los cuales se mencionan en los siguientes ordinales:

Se localizó en el Artículo 6, los fines del régimen jurídico:

- a) Aplicar todos los convenios, acuerdos y tratados internacionales vigentes sobre la materia, así como la normativa nacional al respecto.
- b) Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior.
- c) Facultar la correcta percepción de los tributos y la represión de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior. Cualquier acto que viole los fines del régimen jurídico aduanero constituirá una desviación de poder (LGA, 1995, párr. 1, 2, 3, s/p).

Por su parte el Artículo 9 define algunas de las funciones del Servicio Nacional de Aduanas, como la indicada en el siguiente inciso: “f) Aplicar, en coordinación con las demás oficinas competentes, las regulaciones no arancelarias que norman las entradas y salidas del territorio aduanero, de vehículos, unidades de transporte y mercancías” (LGA, 1995, párr. 6, s/p).

Además, el Artículo 11 de la Ley 7557, indica las funciones de la Dirección General de Aduanas:

La Dirección General de Aduanas es el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera. En el uso de esta competencia, le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que esta ley y las demás disposiciones del ramo le conceden al Servicio Nacional de Aduanas; la emisión de políticas y directrices para las actividades de las aduanas y dependencias a su cargo; el ejercicio de las atribuciones

aduaneras y la decisión de las impugnaciones interpuestas ante ella por los administrados.

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 (LGA, 1995, párr. 1, 2, s/p).

Los artículos señalados, forman la base legal en materia aduanera para lo cual la Dirección General de Aduanas como órgano superior jerárquico en materia aduanera según el principio jurídico de legalidad, puede actuar según sus facultades de Ley. En lo de interés, velando y coordinando todo lo relacionado a reglamentar la importación de vehículos usados desde su experticia técnica por su naturaleza.

4.3.6 Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto Ejecutivo N° 25270-H.

Los artículos citados anteriormente hacen referencia a las funciones estipuladas en la Ley General de Aduanas, así como el apoyo y delegación de diversas acciones a entidades reglamentadas. En tal sentido, el Reglamento de la Ley General de Aduanas del 14 de junio de 1996, indica:

Según el Artículo 7 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, dentro de las funciones de la Dirección General, se encuentra: "i. Coordinar acciones con los

Ministerios, órganos y demás entes relacionados con el proceso aduanero, con el fin de armonizar las políticas aduaneras.” (RLGA, 1996, s/p).

La relación e importancia de la norma precitada, recae en que faculta a la Dirección General de Aduanas para que tomen acciones conjuntas con diferentes Ministerios para armonizar los procesos aduaneros en caso de que no sea materia técnica especializada de la DGA, como vehículos o automotores usados.

4.3.7 Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que circulen por las vías públicas, decreto Ejecutivo N.º 30184-MOPT del 06 de febrero de 2002 y sus reformas

El 06 de febrero de 2002, se decreta el Reglamento para la revisión técnica integral de vehículos automotores que circulan por las vías públicas; el cual tiene como objetivo regular la revisión que se les practica a los automotores que circulan o están dispuestos a circular por las vías públicas.

Este reglamento en su capítulo tercero denominado, Procedimiento de revisión técnica integral, en su artículo N° 10 indica, “Asimismo la RTV será requisito obligatorio para realizar trámites administrativos tales como cambio de características del vehículo, obtención del certificado de derecho de circulación, primer ingreso al país, o inscripción del vehículo en el registro correspondiente” (Decreto 30184-MOPT, 2002, s/p).

De esa normativa, se desprende la obligación que existe para toda la flota vehicular costarricense de someterse a la Revisión Técnica Vehicular (RTV), incluyendo también a los vehículos de primer ingreso al país, es decir, sometidos recientemente al régimen aduanero de importación definitiva, para su posterior uso por vías públicas.

4.3.8 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 04 de octubre de 2012 y sus reformas, artículos: 2 inciso 87), 3, 5 y 24

La Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, N° 9078, de fecha del 04 de octubre de 2012 y sus reformas (en adelante Ley de Tránsito); tiene por objetivo regular la circulación por las vías públicas terrestres de vehículos y personas que utilicen el sistema de tránsito.

Esta Ley precitada, es de los pilares en la presente investigación, ya que de su normativa se desprende un artículo el cual posteriormente reglamenta la importación de vehículos usados vía decreto ejecutivo; en ese sentido se procede a citar los artículos aplicables.

Según la Ley de tránsito, artículo N° 2, nombrado Definiciones, inciso número 87 define un vehículo pérdida total como, “daño estructural o de los sistemas de un vehículo automotor, que impide su circulación por razones de seguridad jurídica o vial.” (Ley de tránsito N° 9078, 2012, s/p).

Por otro lado, el artículo número 3 versa sobre la ejecución de la Ley de tránsito, la cual indica:

La ejecución de esta ley le corresponde al MOPT por medio de sus órganos, sin perjuicio de las competencias que esta ley asigne a otras entidades u órganos. Asimismo, el MOPT podrá suscribir, con otras autoridades, convenios de cooperación y alianzas estratégicas para el cumplimiento de sus objetivos institucionales; para ello, podrá transferir los recursos que

posibiliten su ejecución en estricto apego a la ley (Ley de Tránsito N° 9078, párr. 1, s/p).

También, cabe reconocer y describir el artículo N° 5 de la Ley de tránsito, el cual se hace hincapié de su importancia, ya que es sujeto de estudio de la investigación:

Se prohíbe la importación para la inscripción de vehículos que:

- a)** Hayan sido declarados pérdida total.
- b)** Presenten uniones estructurales del chasis no autorizadas.
- c)** Hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.
- d)** Hayan sido sacados de circulación en su país de exportación.
- e)** Incumplan el requisito general para la circulación, establecido en el inciso d) del artículo 32, relativo a la ubicación del volante de conducción (Ley de Tránsito N° 9078, párr. 1, s/p).

En el mismo artículo 5, en su párrafo número 2 se establece:

El importador de vehículos de primer ingreso, inscritos en el país de su procedencia, deberá aportar en el proceso de nacionalización el título de propiedad y una declaración jurada protocolizada indicando que el vehículo no se encuentra bajo ninguno de los supuestos indicados en los incisos anteriores y la cantidad de kilómetros o millas recorridas por este (Ley de Tránsito N° 9078, párr. 2, s/p).

Como complemento, el numeral quinto de la Ley de Tránsito, párrafo tres detalla, “El Poder Ejecutivo, mediante su órgano competente, implementará las medidas

necesarias para verificar el cumplimiento de esta disposición, antes de la nacionalización correspondiente” (Ley de Tránsito N° 9078, 2012, s/p).

Por otro lado, la sección V denominada Inspección Vehicular en su artículo 24 habla sobre obligatoriedad de la IVE la cual detalla:

La IVE comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y su manual de procedimientos (Ley de Tránsito N° 9078, párr. 1, s/p).

Además, el artículo número 40 denominado, Control de primer ingreso, tipifica “Los vehículos de primer ingreso serán sometidos a la respectiva IVE, previo a la inscripción del vehículo.” (Ley de tránsito N° 9078, 2012, s/p).

A la hora de analizar brevemente la normativa, resulta prudente desarrollarlo por pasos, en el primer punto se logra identificar la definición de lo que se considera un vehículo pérdida total, punto trascendental para la investigación.

Segundo; se detalla la obligación de a quien le corresponde la ejecución de la Ley de tránsito, para tales efectos indica que esos deberes son del MOPT por medio de sus órganos y dependencias.

Tercero; de la normativa supracitada, en el artículo 5 de la Ley de tránsito se denota la claridad meridiana expresa en el texto, sobre la prohibición para la importación de vehículos usados dependiendo sus características y estado; y, la misma redacción

comisiona al Poder Ejecutivo de usar los instrumentos convenientes para la pronta y efectiva ejecución de la ley.

Cuarto: por otra parte, se demuestra la obligatoriedad de la inspección técnica vehicular para toda la flota vehicular costarricense y los vehículos de primer ingreso al país previa inscripción ante el registro público.

4.3.9 Decreto Ejecutivo N° 40136-MOPT

Este decreto lleva por título: Aprueba el Modelo Tarifario para el Ajuste de Tarifas del Servicio de Revisión Técnica Vehicular (RTV) a cargo de Riteve y SyC, S.A, emitido el 21 de diciembre de 2016 por la Presidencia de la República de Costa Rica, con el fin de establecer las pautas a seguir en cuanto a la adjudicación por medio de licitación pública otorgada a Riteve a partir del año 2001, en cuanto a tarifas por concepto del servicio de revisión vehicular y los ajustes autorizados según periodos establecidos, ajustando el modelo tarifario original.

Establece además que la licitación se dará por un periodo de 10 años y que esta adjudicación es prorrogable bajo términos preestablecidos, también prevé situaciones casuales de reajustes aparte de los establecidos periódicamente de manera anual en la tarifa de revisión técnica.

La necesidad de este decreto tiene como punto de partida el hecho de que el contrato original con Riteve se firmó en el año 2001 originalmente por 10 años, para el 2012 una vez vencido el contrato se firmó una prórroga por una década más en la cual se establecen algunas modificaciones como las tarifas del servicio brindado al público, así como los ajustes establecidos cronológicamente.

Es importante recordar que cuando se habla de una concesión de una obra pública o un servicio, se otorga un derecho por un periodo establecido, con una valoración de las ganancias y recuperación de inversión, por lo cual este decreto también contempla topes máximos de ajuste, con los cuales se pueden controlar los márgenes de ganancia de la licitación y el precio al público, evitando incrementos abruptos y abusivos.

Para el cálculo de la tarifa por concepto de revisión vehicular el decreto N° 40136-MOPT estable la siguiente fórmula, con la cual se realizarán los ajustes ordinarios anuales:

$$T_n = \left[T_{n-1} \times \left(1 + \frac{[0.42(\Delta ISMN) + 0.05(\Delta IPP - MAN) + 0.03(\Delta IPC) + 0.03(\Delta PSEa) + 0.02(\Delta IPS) + 0.03(\Delta IPS) + 0.05(\Delta PSCo) + 0.02(\Delta ISMN) + 0.01(\Delta ALQ) + 0.17(\Delta TC) + 0.04(\Delta IPS)]}{0.87} \right) \right]$$

También se establece que a partir de 2017 si el ajuste en la tarifa excede el 35% según el último precio establecido, dicho ajuste se deberá aplicar en tramos con la intención de aminorar el impacto en el bolsillo del consumidor o usuario del servicio de revisión técnica:

Figura N° 8

Cuadro de aplicación de ajustes en tarifas de revisión Técnica

Aplicación de Ajuste Máximo del 35%

Tipo de Vehículo	Tarifa actual	Incremento 35%			Incremento Total 35%
		Primer Tracto	Segundo Tracto	Tercer Tracto	
		10%	12,5%	12,5%	
Vehículo peso menor 3,5 ton	¢ 9.930,00	¢ 993	¢ 1.241	¢ 1.241	¢ 3.476
Vehículos peso mayor a 3,5 ton	¢ 13.076,00	¢ 1.308	¢ 1.635	¢ 1.635	¢ 4.577
Taxis	¢ 10.714,00	¢ 1.071	¢ 1.339	¢ 1.339	¢ 3.750
Buses (bus, buseta, microbús)	¢ 13.076,00	¢ 1.308	¢ 1.635	¢ 1.635	¢ 4.577
Motocicletas	¢ 6.541,00	¢ 654	¢ 818	¢ 818	¢ 2.289
Equipo especial (grúas, maquinaria de obras)	¢ 13.076,00	¢ 1.308	¢ 1.635	¢ 1.635	¢ 4.577
Equipo especial (maquinaria agrícola)	¢ 6.023,00	¢ 602	¢ 753	¢ 753	¢ 2.108
Vehículo liviano (tarifa sin emisiones)	¢ 7.547,00	¢ 755	¢ 943	¢ 943	¢ 2.641
Vehículo pesado (tarifa sin emisiones)	¢ 8.797,00	¢ 880	¢ 1.100	¢ 1.100	¢ 3.079

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2016.

En lo que interesa a la presente investigación y su relación con el estudio, se evidencia que existe un modelo tarifario para realizar la Revisión Técnica Vehicular, la cual se aplicará en lo conducente a las inspecciones previas de nacionalización en Aduanas ya que existe la empresa encargada en esa materia según lo indica el Decreto ejecutivo 41837-H-Mopt.

4.3.10 Directriz Dirección General de Aduanas DGA-003-2018

La directriz DGA-003-2018, fue emitida por la dirección General de Aduanas el 05 de Julio de 2018, la cual se titula “Lineamientos para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito” donde expone por pasos, cual es el procedimiento a seguir para la aceptación de vehículos usados y posterior aplicación al régimen de importación definitiva.

Este pronunciamiento del órgano superior jerárquico en materia aduanera va dirigido al Sistema Nacional de Aduanas, en especial a los importadores de vehículos usados por su trascendencia; el mismo inicia con una serie de medidas concretas a efectos de fortalecer el control aduanero en la importación de automotores usados en Costa Rica.

A continuación, se detalla cuáles fueron las principales medidas o lineamientos:

El punto a, reitera sobre la obligatoriedad de presentar el título de propiedad y declaración jurada protocolizada, y en caso de no poseer el título que otro documento puede presentar para continuar con la importación del vehículo, además indica que se debe señalar expresamente en la declaración jurada, que es realizada por notario público.

El punto b, denominado “De la verificación de pérdida total” ilustra un cuadro creado con diferentes anotaciones que poseen los títulos de propiedad de los vehículos del país de procedencia, donde dice que si el documento tiene anotado esa leyenda se considera pérdida total, las leyendas son las siguientes:

Figura N° 9

Leyendas o anotaciones que imposibilitan importación de vehículos usados
directriz DGA-003-2018.

Sólo partes (Parts Only)	Desecho (Junk)
Partes Ensambladas (Assembled parts)	Aplastado (Crush)
Pérdida total (Total Loss)	Chatarra (Scrap)
Desmantelamiento (Dismantlers)	Daño por Inundación / agua (Water damage)
Destrucción (Destruction)	No reconstruible (Non rebuildable)
No reparable (Non repairable)	Lemon Salvage
Inundación (Flood)	Salvage letter-parts only
Salvage parts only	Salvage Certificate-no Vin
Salvage Cert-Lemon Law Buyback	Salvage / Fire Damage
No elegible para uso en vías de tránsito (Not eligible for road use)	
Salvage Katrina	

Fuente: Dirección General de Aduanas, 2018.

El punto c, llamado “De las uniones estructurales del chasis no autorizadas” indica que para determinar que un vehículo usado presenta uniones estructurales no autorizadas es necesario que un perito con capacidades técnicas lo determine, ya que el funcionario aduanero carece de esa capacidad y formación técnica.

El punto d, es nombrado “De la manipulación en el número de identificación, VIN o Chasis” este lineamiento hace notable mención sobre la obligación del funcionario aduanero de la verificación del VIN, y en cuales lugares del vehículo se puede encontrar el número de identificación vehicular para constatar que coincida con la

documentación registral del país de procedencia, verificando que no ha sido manipulado.

Sobre el punto e, detalla la ya conocida ubicación del volante de conducción en Costa Rica, donde conforme con el literal e) del artículo 5 de la Ley de tránsito N° 9078, no se permiten importar vehículos con el volante al lado derecho.

Por último, el lineamiento e, habla sobre el kilometraje o millaje, el cual debe ser inspeccionado en los odómetros de los vehículos y constatado que se encuentra correctamente en la documentación y declaración aduanera.

Esta serie de lineamientos expuestos, demuestran la necesidad que existía de parte de la Dirección General de Aduanas de fortalecer el control aduanero en la importación de vehículos usados, el cual está ligado al artículo 5 de la Ley de tránsito; adicionalmente en las demás consideraciones de la directriz en el numeral quinto se hace la salvedad sobre el fondo del documento, ya que se encontraba en consulta pública el Reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito.

4.3.11 Modificación y Adición a la Directriz DGA-003-2018

Es posterior a que la Directriz DGA-003-2018 fuera publicada el 05 julio de 2018. El día 07 de diciembre de 2018 se emite un ajuste a la pasada Directriz denominado “Modificación y Adición a la Directriz DGA-003-2018”.

Como el enunciado de la Directriz indica, agregara y modificara lo estipulado en la anterior promulgación de la DGA, una de las más notorias es una lista mucho más extensa de leyendas modificando el apartado b figura N° 9 de la ilustración anterior, que modifica lo siguiente:

Figura N° 10

Leyendas o anotaciones que imposibilitan importación de vehículos usados

Modificación y Adición directriz DGA-003-2018.

	Anotación	Descripción
1	FLOOD DAMAGE (Daño por inundación)	Vehículo dañado por inundación con agua dulce (o se desconoce si el daño fue causado por agua dulce o salada)
2	FIRE DAMAGE (Daño por fuego)	Vehículo dañado por el fuego
3	HAIL DAMAGE (Daño por granizo)	Vehículo dañado por granizada
4	SALT WATER DAMAGE (Daño por inundación con agua salada)	Vehículo dañado por inundación con agua salada
5	VANDALISM (Vandalismo)	Vehículo dañado por vandalismo
6	KIT	Un vehículo que ha sido construido combinando un chasis de un vehículo con una carrocería, motor y partes de otro diferente (el VIN no es coincidente)
7	DISMANTLED (Desmantelado)	El vehículo solamente puede ser vendido para repuestos y no puede ser conducido legalmente.
8	JUNK (Basura)	El vehículo no es apto para operar de forma segura en cualquier tipo de vía pública y no tiene valor de reventa, excepto para repuestos, chatarra o cuando su propietario ha declarado irreversiblemente al vehículo para repuestos o chatarra. Este vehículo nunca debe ser inscrito ni registrado. Se conoce también como no reparable, desechado o destruido.
9	WRECKED (Destrozado)	Vehículo que ha quedado destrozado producto de un accidente.
10	REBUILT (Reconstruido)	El vehículo ha sido previamente anotado como "salvamento", ha pasado las inspecciones anti robo, seguridad u otros procedimientos requeridos por la jurisdicción, para asegurar que el vehículo fue reconstruido con los estándares requeridos. También se conoce como pre salvamento (rescatado)

11	RECONSTRUCTED (Reconstruido)	Un vehículo que ha sido alterado permanentemente respecto a su construcción original removiendo, agregando o sustituyendo componentes mayores
12	NON-REPAIRABLE Irreparable	Vehículo cuyo daño sufrido impide una reparación que garantice su seguridad.
13	SALVAGE (Salvamento)	Daño o no especificado, Cualquier vehículo el cual haya sido destrozado, destruido o dañado en un grado tal que el total estimado o el costo actual de los repuestos y mano de obra para reconstruirlo o repararlo a su condición antes del accidente y para su operación legal en carreteras o autopistas excede el porcentaje del valor de venta del carro definido por la jurisdicción. El valor de venta del vehículo se determina por una edición actual de una compilación reconocido a nivel nacional (para incluir bases de datos automatizados) de los valores de venta al por menor. Salvamento—Daño o no especificado también incluye cualquier vehículo que adquiere una compañía de seguros al pagar el seguro al propietario debido a los daños sufridos por el vehículo, o cualquier vehículo que el propietario desee designado en salvamento para obtener un título de salvamento, sin considerar la extensión del daño y la reparación, o cualquier vehículo para el cual la jurisdicción no puede distinguir la razón por la cual el vehículo fue dado en salvamento.
14	TEST VEHICLE (Vehículo de pruebas)	El vehículo es construido y conservado por el fabricante para pruebas
15	REFURBISHED (Reformado)	Cualquier vehículo modificado mediante la instalación de una cabina y chasis nuevos, convirtiéndose en un vehículo de mayor valor o con un nuevo estilo.
16	COLLISION (Colisión)	Vehículo dañado en una colisión
17	SALVAGE RETENTION (Retención de salvamento)	El vehículo está anotado en salvamento y es conservado por su propietario
18	PRIOR TAXI (Fue taxi)	Vehículo estuvo registrado como taxi anteriormente
19	PRIOR POLICE (Fue patrulla)	Vehículo estuvo registrado como patrulla anteriormente
20	ORIGINAL TAXI (Es taxi)	Vehículo está registrado como taxi

21	ORIGINAL POLICE (Es patrulla)	Vehículo está registrado como patrulla
22	GRAY MARKET (Mercado gris)	Vehículo fue manufacturado para ser usado fuera de los Estados Unidos y fue comprado dentro de los Estados Unidos,
23	WARRANTY RETURN (Devolución por garantía)	Vehículo devuelto al fabricante debido a un incumplimiento durante la garantía.
24	ANTIQUÉ (Antiguo)	El vehículo de más de 50 años.
25	CLASSIC (Clásico)	El vehículo de más de 20 años y adherido a criterios específicos de la jurisdicción, por ejemplo, fabricante del vehículo, condición, etc.
26	AGRICULTURAL VEHICLE (Vehículo de uso agrícola)	El vehículo deberá ser operado primordialmente en calles privadas con fines agrícolas.
27	LOGGING VEHICLE (Vehículo forestal)	El vehículo deberá ser operado primordialmente en calles privadas con fines forestales
28	STREET ROD	El vehículo ha sido modificado para no cumplir con las especificaciones del fabricante y las modificaciones se adhieren a criterios específicos de la jurisdicción,
29	VEHICLE CONTAINS REISSUED VIN (Vehículo con VIN reimpreso)	El VIN del chasis ha sido reimpreso, o sea, el mismo VIN es reusado
30	REPLICA (Réplica)	Un vehículo con un cuerpo construido para parecerse y ser una reproducción de otro vehículo de un año y fabricante determinado
31	TOTALED (Pérdida Total)	Un vehículo que es declarado en pérdida total por una jurisdicción o que una aseguradora que es obligada a cubrir la pérdida o que la aseguradora toma posesión de o título de.
32	OWNER RETAINED (Retenido por propietario)	Un vehículo que ha sido declarado por la aseguradora para ser pérdida total pero el propietario mantiene la posesión y propiedad del vehículo
33	MEMORANDUM COPY (Copia de memorándum)	El título de propiedad es un facsímil y no el documento de titulación activo (original o duplicado).
34	PARTS ONLY (Solamente como repuestos)	Este vehículo puede ser usado solamente para repuestos, Este código no es usado, usar el código 07.

35	RECOVERED THEFT (Recuperado por robo)	El vehículo fue previamente titulado como salvamento debido a robo. El vehículo ha sido reparado e inspeccionado (o cumplió con otros procedimientos jurisdiccionales) y puede ser legalmente conducido.
36	UNDISCLOSED LIEN (Derecho de retención no revelado)	El vehículo ha llevado el título de una jurisdicción a otra jurisdicción que no divulga información de los gravámenes en el título. La nueva jurisdicción podrá emitir un nuevo título sin esta anotación, si no se recibe aviso de una alerta de seguridad en el vehículo, dentro del plazo definido por la jurisdicción. Nota: Esta anotación no es válida desde el 17 de febrero del 2003.
37	PRIOR OWNER RETAINED (Retenido por propietario anterior)	Un vehículo que fue previamente anotado al propietario anterior y fue vendido. El nuevo título de propiedad contendrá esta anotación.
38	VEHICLE NON- CONFORMITY UNCORRECTED (Vehículo con no conformidad no corregida)	Un defecto que no es de seguridad reportado a la jurisdicción por el fabricante que no ha sido corregido.
39	VEHICLE SAFETY DEFECT UNCORRECTED (Defecto en la seguridad del vehículo no corregida)	Un defecto de seguridad reportado a la jurisdicción por el fabricante que no ha sido corregido.
40	VIN REPLACED BY A NEW STATE ASSIGNED VIN (VIN reemplazado por un nuevo VIN asignado por el estado)	Un título no puede ser asignado por el VIN. Esta anotación puede ser asignada para vehículos reconstruidos.
41	GRAY MARKET (Mercado gris)	Vehículo que fue manufacturado para ser usado fuera de los Estados Unidos y ha sido comprado dentro de los Estados Unidos. El vehículo no cumple con los estándares federales aplicables.
42	MANUFACTURER BUY BACK (Recomprado por el fabricante)	Un vehículo que ha sido recomprado por el fabricante bajo las leyes y regulaciones definidas en la jurisdicción, tal como la ley limón. Por ejemplo, el fabricante podría estar obligado a recomprar el vehículo cuando ha realizado un número específico de intentos de reparación y estos no han logrado corregir un problema importante del vehículo o si un vehículo nuevo ha sido sacado de servicio para repararlo por el mismo problema por un periodo acumulado de 30 días o más dentro del primer año de comprado.
43	FORMER RENTAL (Vehículos para rentar)	Vehículos para rentar

44	SALVAGE--STOLEN (Salvamento-Robo)	Cualquier vehículo reportado en una jurisdicción considerado en salvamento debido a que una compañía de seguros ha adquirido la propiedad en virtud de un arreglo basado en el robo del vehículo.
45	SALVAGE-- REASONS OTHER THAN DAMAGE OR STOLEN (Salvamento por razones que no son daño y robo)	Cualquier vehículo reportado en salvamento en una jurisdicción basado en criterios no cubiertos por el salvamento, tales como abandono, no cubierto por el salvamento -Daño, no especificado y salvamento -Con anotación por robo. Nota: el porcentaje de daño no es reportado con la anotación del ítem 50.
46	DISCLOSED DAMAGE (Daño divulgado)	El vehículo ha sufrido daños de tal magnitud que requieren ser divulgados bajo la ley de divulgación de daños de la jurisdicción.
47	PRIOR NON- REPAIRABLE / REPAIRED (Antes no reparable / reparado)	Un vehículo construido reparando un vehículo que había sido declarado destruido, no reparable o no inscribible, debido a la extensión del daño, pero que ha sido expedido un título conforme a la ley del estado después de caer dentro de este criterio con esta anotación en la cara el certificado de título
48	CRUSHED (Aplastado)	El Bastidor o chasis del vehículo ha sido aplastado o destruido de forma tal que es físicamente imposible usarlo en la construcción de un vehículo.
49	NOT ACTUAL (No actual)	Es conocido que la lectura del odómetro es diferente al verdadero recorrido del vehículo.
50	EXEMPT FROM ODOMETER DISCLOSURE (Excentos de declarar la lectura del odómetro)	Los vehículos que caen dentro del criterio que les permite el cambio de propietario sin que se deba revelar la lectura del odómetro.
51	EXCEEDS MECHANICAL LIMITS (Excede la lectura máxima)	La lectura que presenta el odómetro es menor que la lectura del recorrido verdadero, debido a que el odómetro no puede desplegar más dígitos que los de su límite de diseño.
52	ODOMETER MAY BE ALTERED (Odometro puede estar alterado)	La autoridad que titula, tiene razones para creer que la lectura del odómetro no refleja el verdadero recorrido del vehículo, debido a una alteración del odómetro.
53	ODOMETER ROLLBACK (Odometro retrocedido)	El recorrido del vehículo registrado en el odómetro ha sido retrocedido de forma fraudulenta.
54	ODOMETER REPLACED (Odometro reemplazado)	El odómetro del vehículo no es el mismo con el que fue equipado de fábrica.

55	READING TIME OF RENEWAL (Lectura tomada durante la renovación)	La lectura del odómetro fue tomada cuando el registro fue renovado.
56	ODOMETER DISCREPANCY (Discrepancia con la lectura del odómetro)	La autoridad titulara tiene razones para creer que la lectura del odómetro no refleja el recorrido real del vehículo, debido a que se conoce el valor anteriormente registrado.
57	CALL TITLE DIVISION	La autoridad que realiza las anotaciones conoce algún problema con la lectura del odómetro que no puede registrarlo en el título. La autoridad titulara discutirá el problema (proceso manual) con los investigadores autorizados.
58	RECTIFY PREVIOUS EXCEEDS MECHANICAL LIMITS BRAND (Anotación por rectificación previa excede los límites mecánicos)	Un estado diferente al que hizo la anotación 50 la corrige.
59	PENDING JUNK AUTOMOBILE - CARS.GOV (Automóviles pendientes de convertirse en chatarra CARS.gov)	El programa de Asistencia al Consumidor para Reciclar y Asegurar (CARS) de la Administración Nacional de la Seguridad del Tráfico en Carretera (NHTSA) tienen en proceso una aplicación, la cual si se aprueba, interpretará que este vehículo no es apto para operar en carreteras, caminos y vías públicas. El vehículo no tendrá valor, salvo como proveedor de repuestos o chatarra, deberá ser triturado o despedazado en un periodo especificado (incluyendo el block del motor) y no debe ser exportado antes de triturarlo o despedazarlo. Para información adicional relacionada con el programa CARS visite CARS.gov.
60	LEMON (Limón)	Vehículo que ha presentado varias veces problemas en su funcionamiento durante el periodo de garantía.
61	WATER DAMAGE (Daño por agua)	Vehículo que ha tenido una afectación directa producto de los efectos de huracanes, tormentas, inundaciones, etc.

Fuente: Dirección General de Aduanas, 2018.

Por otra parte, también se modifica el apartado c, referente a las uniones estructurales del chasis no autorizadas, en este caso el cambio radica en que ya no se menciona que un perito con la capacidad técnica debe valorar el vehículo para dictaminar

esa condición, más bien, se traslada tal responsabilidad al funcionario aduanero de revisar que el número de Vin coincida en varias partes de la mercancía a despacho, producto de la verificación y constatación si todo está en orden, no se estaría ante el supuesto de unión estructural.

Además, se adiciona el apartado G, el cual recibe el nombre “De los vehículos sacados de circulación en su país de exportación”, ese lineamiento no se contempló en la primera directriz, por lo tanto, se agrega en esta modificación; este literal conceptualiza la definición “sacado de circulación”, entendiéndose como una declaratoria que el vehículo no puede circular por vías públicas del país de exportación debido a que incumple con algún requisito previo, esa verificación es documental y viene acompañada de la leyenda en el idioma Inglés “*Export Only*”.

Sin embargo, se da la oportunidad de que los importadores puedan demostrar a la autoridad aduanera mediante documentos del país de procedencia debidamente legalizados, consultas web y páginas especializadas, que el vehículo no fue sacado de circulación.

Por último, en la parte de las modificaciones también estuvo incluido el apartado titulado” Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente” el cual se detalla por numerales:

El numeral 1, se modifica creándole la obligación al funcionario aduanero que una vez efectuada la revisión física y documental determine que un importador cometió posible falsedad de la información en la declaración jurada protocolizada, debe comunicarlo inmediatamente a sus jefaturas y gerencia de la aduana de jurisdicción para

que ellos informen a la autoridad judicial competente y posteriormente remitan los autos al COSEVI.

El numeral quinto, vario completamente, se instruye y habilita a los funcionarios aduaneros en aras de una revisión más efectiva de los antecedentes de un vehículo, a realizar consultas en páginas web o bases de datos especializadas nacionales o extranjeras para constatar que el automotor no incumpla con el artículo 5 de la Ley de tránsito.

Se adiciona el nuevo numeral sexto , al último apartado supra citado , el cual expresa que la Dirección General de Aduanas es consciente que la dinámica mundial del mercado de seguros es fluctuante , por lo tanto pueden nacer otras leyendas en el tiempo que se detallen en los títulos de propiedad, donde es obligación de la aduana remitirlas a la asesoría técnica de fiscalización del COSEVI para su estudio y en caso de ser necesario incluirlas en la lista de anotaciones prohibidas para la importación de vehículos.

También, y por último en esta secuencia de cambios en el apartado final, se adiciona el nuevo numeral séptimo; donde menciona brevemente que la lista indicada el cuadro N° 10 de la presente directriz, es una lista NO TAXATIVA, es decir no es una lista escrita en piedra, y posiblemente existen o pueden existir otras anotaciones que pueden vulnerar la importación de vehículos usados atentando con los supuestos prohibidos.

Para concluir, en el transcurso del tiempo salen a la luz otros pronunciamientos de la DGA lo cuales se citan a continuación.

4.3.12 CIRCULAR-DGA-DGT-048-2018.

Circular emitida el 21 de diciembre de 2018 por la Dirección General de Aduanas, en cooperación con la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA), gremio que representa los intereses de los importadores de vehículos nuevos, se emite con la finalidad de establecer un acuerdo para identificar en los automotores los supuestos establecidos en el artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

Esta circular constituye una vía previa al Decreto Ejecutivo N° 41837-H-Mopt, decreto base de la presente investigación, con los mismos objetivos. Se instauran modificaciones a los procesos de revisión documental y física de importaciones de vehículos usados, como el de notificar al Punto de Enlace Aduanero, Sección Técnica y Gerencia de la Aduana de Control, el número de DUA del vehículo en revisión con el fin de que un funcionario del Punto de Enlace realice una consulta de las condiciones del automotor en el país de origen (Base de Datos y páginas de consulta) con el fin de velar que no incumpla con los supuestos establecidos en el artículo 5 de la Ley de Tránsito. Solo cuando se determine que no existe incumplimiento en cuanto a las características y supuestos establecidos el funcionario del Punto de Enlace notificará al funcionario a cargo de la revisión para que este continúe con el proceso ordinario de revisión.

En resumen, la circular trata de un proceso de revisión de páginas o bases de datos de consulta, para posterior autorizar a que el funcionario aduanero dé levante a las mercancías, en este caso automotores usados.

4.3.13 Directriz DGA-001-2019

Con fecha del 17 de enero de 2019, lleva por título, Reforma Lineamientos para la aplicación del artículo 5 de la Ley de Tránsito, tiene como objetivo siguiente:

Adicionar y modificar lo señalado en Directriz No. DGA-003-2018, en lo relacionado a los supuestos b) y d) del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, e instruir sobre el uso de páginas web especializadas de consulta de la condición de los vehículos usados. (Directriz DGA-001-2019, párr. 4, s/p).

Esta directriz modifica la Directriz No. DGA-003-2018 en los seis puntos siguientes:

1. Se modifica el apartado "C. De las uniones estructurales del chasis no autorizadas".
2. Se adiciona el apartado "G. De los vehículos sacados de circulación en su país de exportación".
3. Se modifica el numeral 1 del apartado titulado "Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente".
4. Se modifica el numeral 5 del apartado titulado "Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente".
5. Se adiciona un numeral 6 al apartado titulado "Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente".

6. Se adiciona un numeral 7 al apartado titulado "Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente".

4.3.14 Resolución Dirección General de Aduanas de Alcance General RES-DGA-397- 2019, de fecha 29 de octubre de 2019

La Dirección General de Aduanas, posterior a la publicación del Decreto Ejecutivo 41837-H-Mopt el cual reglamenta el artículo 5 de la Ley de tránsito; emite la Resolución de Alcance General denominada RES-DGA-397-2019 de fecha 29 de octubre de 2019.

En esta resolución, se realiza una actualización al manual de procedimientos aduaneros vigente, adicionando el reglamento que regula la importación de vehículos usados con sus respectivos procedimientos.

Se enfatiza en dividir las responsabilidades y procedimientos de cada actor, Depósitos aduaneros, funcionarios aduaneros, Auxiliares de la función pública aduanera y entidad de inspección vehicular (En este caso RTV). Se reitera que únicamente con un dictamen aprobado se podrán iniciar las gestiones de someter el vehículo usado al régimen de importación definitiva; además indica que con los dictámenes rechazados se dará la opción de reexportación hasta el plazo de un año antes de su caída en abandono según tipifica la Ley general de aduanas, artículo N° 157 llamado "plazo de permanencia" en Depósitos aduaneros.

El manual de procedimientos es sumamente amplio, paso por paso, sin embargo, viene a reiterar muchas obligaciones y procesos citados en anteriores directrices y circulares, aunado que da una visión más clara para el proceder de todos los actores involucrados.

Por último, cabe mencionar que la Resolución de Alcance General RES-DGA-397-2019, viene a derogar las siguientes promulgaciones de la DGA citadas en la línea de redacción anterior: Directriz DGA-003-2018, Directriz DGA-001-2019 y Circular DGA-DGT-048-2018.

4.3.15 Manual de procedimientos para la ejecución del Decreto Ejecutivo N° 41837-HMOPT, así como el listado de anotaciones que impiden la importación para la inscripción de vehículos usados

El manual de procedimientos para la ejecución del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-Mopt, fue creado el día 16 de diciembre de 2019 por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), específicamente por su Junta Directiva aprobando un dictamen técnico para ponerlo en marcha.

Dicho manual, fue publicado posterior a que el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito entrara en vigencia, argumentando que debido a que existe un manual de procedimientos para la inspección técnica vehicular en las estaciones de RTV en todo el país , no obstante, el mismo no involucra los elementos que se deben revisar a los vehículos usados en recintos aduaneros, por lo cual nace la necesidad de crear un manual nuevo para esas revisiones en aduanas; por lo tanto se detallan brevemente los elementos principales que comprenden la precitada norma.

El manual retoma puntos mencionados en anteriores directrices, circulares y resoluciones de alcance general, sin embargo, puntualiza de una manera más estructurada sus pasos; el primer punto es que se debe revisar el Título de propiedad original y la declaración jurada protocolizada.

Posterior, el punto dos alude la revisión en la base de datos del país de origen del vehículo, donde se detecte si en el sistema tiene anotado alguna anomalía incumpliendo con el artículo 5 de la Ley de Tránsito.

Tercero, se indica sobre la inspección de diferentes elementos del vehículo usado en Almacenes Fiscales y se crea una serie de pasos por revisar por los funcionarios de la Inspección Previa a Nacionalización como lo son: revisión documental, revisión de VIN y/o número de chasis, las anteriores como parte inicial, luego continúan con la llamada “Acondicionamiento exterior, Carrocería y Chasis” donde se revisa el chasis y bastidor mediante inspección visual verificando que no presente uniones estructurales no autorizadas.

La siguiente se llama “Acondicionamiento Interior” donde se revisa su odómetro que este en buen funcionamiento, además de confrontar las millas o kilometraje declarado en la declaración Jurada Protocolizada. Siguiendo la secuencia de la estructura del manual su punto siete llamado, “Dirección” se corrobora que el vehículo posea su volante y dirección al lado izquierdo y que el mismo se encuentre en buen estado; por último, el punto once denominado “Servicio no finalizado” determina que en ocasiones puede quedar inconcluso el servicio, debido a que atente contra la integridad de salud de los inspectores, además de no reunir condiciones adecuadas para su inspección previa a nacionalización.

4.4 Normas que son objeto de mejora en el procedimiento aduanero ajustado al reglamento de estudio, facilitando los procesos de importación en su ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense

Como parte del análisis e interpretación de resultados de la investigación, se propuso como último objetivo, la identificación de las normas que son objeto de mejora en el procedimiento aduanero ajustado al reglamento de estudio.

Lo anterior incluye, debida argumentación y fundamentación producto del desarrollo del estudio, con la intención de aportar al ámbito de administración aduanera generando conocimientos y argumentos nuevos posterior a la entrada en vigencia de la norma.

Desde esa analogía teórica y práctica naciente del citado reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito, Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT, se procede a identificar o señalar cuáles puntos esencialmente son objeto de mejora, es decir, una posible reforma, vía Poder Ejecutivo, que perfectamente podría tener como punto de inicio, la participación mediante una iniciativa individual o colectiva que fundamente su necesidad.

Facilitar los procesos aduaneros de importación de vehículos usados, cumpliendo con la norma técnica, mas no constituyendo un obstáculo técnico al comercio entabando la tramitología aduanera, es de interés común, tanto para las autoridades públicas como para los ciudadanos en general, en especial para quienes este tipo de actividad forma parte de su modus vivendi.

Es fundamental para la comprensión del objetivo en desarrollo, que no se propone una reforma como tal al Decreto Ejecutivo 41837-H-MOPT, ya que eso es competencia

exclusivamente del Poder Ejecutivo de la República de Costa Rica el cual tiene la facultad para realizarlo; sin embargo, se señalan los aspectos posibles y factibles de mejora dentro de los cuales las autoridades competentes pueden hacer un análisis y tomar como referencia, como aporte específico.

4.4.1 Accesos a información por medios digitales

El artículo N° 11 del Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT cita:

La entidad de inspección vehicular podrá utilizar para el proceso de revisión documental señalado en el artículo 18 del presente Reglamento, bases de datos oficiales públicas y privadas, nacionales o internacionales, que permitan la verificación de la información de los vehículos sometidos a su revisión, previa autorización por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su utilización. Para la respectiva autorización el encargado de la IVE deberá presentar una solicitud escrita ante el MOPT, en la que consignará el país de origen de las bases de datos, mecanismos de consultas y la entidad proveedora del servicio. (Decreto 41837-H-MOPT,2019, párr.2).

Desde el mandato aprobado, se denota que los vehículos usados pueden ser analizados en la base de datos por medios digitales dependiendo el país de procedencia, no obstante, en ninguna parte del reglamento se indica cuáles bases de datos exclusivamente se utilizarán, especialmente en el caso de países en donde exista más de una.

En la norma se habla que se crearán convenios con los diferentes países para obtener esas páginas o bases de datos de consulta, pero a la fecha no existen

pronunciamientos del Ministerio de Hacienda y el MOPT sobre cuáles páginas de consultas se utilizan y cuáles son los criterios para su elección, únicamente se conoce producto de la investigación que para los automotores provenientes de los Estados Unidos de América utilizan la base de datos llamada “National Motor Vehicle Title Information System”, y a pesar de eso, tampoco se indica cuál página de consulta es la oficial de esa nación entre las múltiples que tiene la unión americana.

Lo anterior es un punto evidente para resaltar como mejora, ya que los demás países como Corea del Sur, China, Panamá, entre otras naciones desde donde se importan vehículos usados no están cumpliendo esta normativa de revisión de base de datos, lo cual puede estar generando un sesgo en la aplicación del reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito. Es esencial que los reglamentos técnicos sean pragmáticos y en igualdad de condiciones para todos los involucrados.

Un aspecto a detallar de lo anterior es que se debe valorar profundamente la promulgación de parte del MOPT o Ministerio de Hacienda sobre cuáles son las páginas de consulta “oficiales” dependiendo el país de procedencia para verificar que los vehículos a adquirir cumplen con la normativa descrita en el artículo 5 de la Ley de tránsito. Lo anterior, debe ser dicho por la vía de resoluciones de alcance general, circulares o directrices de manera transparente; en definitiva, los importadores, usuarios y Auxiliares de la función pública aduanera en general, tienen derecho a esa consulta y acceso de información, de esa manera obtienen certeza sobre su compra, algo que no está contemplado de momento, lo cual es una incógnita que debe ser atendida por las autoridades.

El Ministerio de Hacienda ha venido impulsando una serie de medidas como la implementación de la página web “ADUANA FACIL” para facilidad de los usuarios en general, y generar mayores conocimientos en sus trámites ante aduanas. Empero, de no mejorarse lo dicho anteriormente, se está contradiciendo con su visión y políticas de reciente aplicación, dejando a los importadores en desigualdad, ya que no tienen el mismo trato a la hora de importar un vehículo usado dependiendo el país de procedencia porque no tienen certeza de que páginas o bases de datos de consulta son las oficiales, mientras que la entidad de inspección vehicular en Aduanas si posee esa información. Parte de lo que debería de ser atendido es la constatación de sí se aplica igualmente ese proceso a todos los demás países desde donde se importan vehículos usados.

4.4.2 Proceso de Revisión Documental de la IPN

Otro de los puntos que se identifican como objeto de mejora, es el proceso de apertura de expediente, que constituye la primera fase de revisión documental que realizan los encargados de la inspección previa a nacionalización.

Actualmente, el procedimiento para abrir el proceso de revisión documental inicia cuando se presentan los documentos enumerados en el artículo N° 4 del reglamento del artículo 5 de la Ley de tránsito N° 9078, estos son, declaración jurada protocolizada por el notario público y Título de propiedad del vehículo usado que se pretende nacionalizar.

Este comienzo se dio presentando la documentación original físicamente en cualquiera de las estaciones de RTV, que se mantuvieron en el país hasta el viernes 15 de julio de 2022, esta entidad de inspección técnica vehicular los recibía y escaneaba, además de confrontar que sean los originales y no contengan ningún tipo de borrones,

tachaduras, calcomanías o cualquier otro impedimento visual que haga dudar de su autenticidad y veracidad. Por otra parte, en esa misma línea sobre la apertura de expediente el numeral 18 del Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT expresa:

Previo a la nacionalización del vehículo y como requisito para su importación definitiva, el consignatario debe presentar una solicitud de inspección ante cualquier estación de revisión técnica de vehículos en el territorio nacional y aportar la documentación descrita en el artículo 4 del presente Reglamento y señalar un lugar o medio para atender notificaciones, conforme a la normativa vigente. Los encargados de la IVE podrán disponer que dicha solicitud se pueda realizar por medios electrónicos, y procederán a conformar un expediente digital. (Decreto 41837-H-MOPT,2019, párr.1).

Si bien es cierto, el reglamento en su artículo N° 18 denominado “Presentación de documentos y apertura de expediente” actualmente les da esa facilidad de disponer que esas solicitudes de apertura de la IPN sean por medios electrónicos presentando los documentos escaneados por correo electrónico, de igual manera, se tienen que presentar originales en las estaciones para continuar con el trámite.

Adicionalmente, al correo electrónico enviado a RTV aparte de las imágenes escaneadas, se debe adjuntar un formulario en Excel con la siguiente información: número de Vin, marca, estilo, año, color, Nombre y código de ubicación del vehículo (depósito aduanero o puerto de ingreso) , datos de la empresa o importador donde se remite el informe concluido junto con su correo electrónico , datos del importador nombre y cédula, datos para factura electrónica, el medio de pago, si es tarjeta o efectivo y por

último, la fecha y hora posible que se presentaran a la estación con documentos originales a presentar y pagar el servicio.

Todo el procedimiento antes expuesto, se considera que se puede mejorar, ya que esa coordinación operativa previa recae sobre los agentes y agencias de aduanas mayoritariamente. Producto de la información recolectada se llegó a este criterio, siendo esto que pocas veces los importadores personalmente realizan ese procedimiento, por ser muy técnico y encontrarse además estrechamente ligado con la revisión del vehículo en almacenes fiscales lo cual se denomina “previo examen”, que lo realizan los declarantes ante aduanas.

Por lo anterior, y al ser una regulación de índole no arancelaria, por provenir de un reglamento técnico, que no involucra temas de pago de impuestos, cargas tributarias o bases impositivas, es factible mejorar un aspecto que puede agilizar el proceso de importación de vehículos usados en el territorio aduanero costarricense.

Ese punto se atendería con la digitalización en la apertura de expediente de una manera más automatizada, para lograr una optimización en el proceso y reducción de tiempos aún más significativos. Lo anterior no se traduce a que no se deban presentar documentos originales, sin embargo, mediante una plataforma informática tipo página web, donde se establezcan usuarios y contraseñas, generando accesos a los auxiliares de la función pública aduanera, entidad de inspección vehicular, Ministerio de Hacienda y el MOPT, se podría agilizar estos procesos donde se pueda, además, cancelar el servicio por la plataforma y escanear los documentos del trámite en curso.

Respecto al punto de presentación física documental, una vez se presenten los originales, antes de los cinco días hábiles, que es el mismo plazo que hay actualmente por reglamento en la fase documental, se continua con el trámite de inspección física del vehículo automotor, con el adelanto que, si la documentación fue confrontada en menos de ese lapso, ya pudieron coordinar y hacer la respectiva revisión en bases de datos, si la misma aplicaba. Esta digitalización puede generar múltiples beneficios en la operatividad aduanera en tiempos facilitando el pronto despacho en depósitos aduaneros que reciben vehículos usados, tanto como en puertos de ingreso como Caldera que reciben gran cantidad de automotores, ya que se incorpora la tecnología al procedimiento, punto vital en la modernización de aduanas.

Lo expuesto en los dos últimos párrafos, no es un proceso ni tampoco un tema desconocido en el entorno aduanero, en Costa Rica ingresan una gran cantidad de mercancías que requieren permisos para ser importados previamente al pago de impuestos, por ser de origen animal, vegetal, para consumo o uso humano y animal, entre otros. Todos esos productos tienen sus regulaciones y se tramitan mediante la página web facilitada por la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) la cual se llama "VUCE 2.0". Esta plataforma ofrece agilidad, digitalización y automatización en el procedimiento previo a la autorización para los usuarios ya sean importadores y exportadores.

Se debe recordar que las normas técnicas se tienen que cumplir, pero no en detrimento de obstaculizar el proceso de nacionalización de mercancías en general, siendo la aduana el órgano controlador, mas no obstaculizador. Por lo tanto, siempre que

sea mejorar plazos facilitando los procedimientos previos al pago de impuestos, beneficia a Costa Rica, su comercio, economía y modernización aduanera.

En resumen, en este punto de mejora, lo que se identificó en el procedimiento de inspección previa a nacionalización y que se debe afinar en la revisión documental, es transformarla en un proceso digitalizado y automatizado para beneficiar en tiempos en lo que respecta a la tramitología aduanera previa al despacho aduanero.

4.4.3 Inspección física del vehículo in situ

En concordancia con la línea argumentativa de los puntos de mejora anteriores, no es la excepción, que lo que se busca es optimizar el proceso y los tiempos de respuesta de los actores involucrados.

Es por eso que, en torno a la inspección física del vehículo in situ, se estima que el plazo de 10 días hábiles para culminar esa revisión es muy extenso para que favorezca la agilidad operativa aduanera, según como lo indica el artículo N° 20 del Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT, que en detalle establece “Una vez superada la revisión documental sin rechazo, se realizará una inspección física del vehículo en los lugares señalados en el artículo 14 del presente Reglamento, dentro del plazo de diez días hábiles siguientes a la finalización de la revisión documental.” (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, s/p).

Respecto al párrafo anterior, se tiene que tomar en cuenta que los fines de semana los días sábado y domingo muchos Auxiliares de la función pública no laboran, un ejemplo son los depósitos aduaneros, los cuales por su naturaleza de operación solamente tienen autorizado recibir contenedores en sus instalaciones, más no

despachar mercancías y autorizar el ingreso de personal acreditado, por lo tanto, en la normativa los citados 10 días hábiles se convierten en 14 días naturales como tope máximo de plazo.

Se considera que debe reducirse por lo menos a la mitad el lapso de inspección del vehículo usado; como se expuso anteriormente en el punto de mejora de proceso de revisión documental, si el procedimiento se actualiza, consecuentemente se va a reducir la tramitología y acumulación de trabajo por los encargados de la IPN, siendo innecesario dar ese margen de tantos días para la revisión física in situ.

Por otra parte, un dato que debe ser objeto de análisis es que, si en el procedimiento de revisión documental el dictamen es rechazado no se continua con la inspección física, según el artículo N° 19 del reglamento, el cual indica “Cuando se concluya de forma documental que el vehículo se encuentra en al menos uno de los supuestos del artículo 5 de la Ley de Tránsito, el expediente concluirá inmediatamente con dictamen rechazado.” (Decreto 41837-H-MOPT, 2019).

La inspección física no está de más, los importadores deben conocer las causales del porque en la fase de revisión de base de datos, y en relación con el vehículo físicamente no se le va a permitir ser nacionalizado, es un servicio que para el importador representa una responsabilidad onerosa, y que puede terminar de forma inconclusa al faltar esa última parte física y relacionarlo con el historial documental.

De esto último dicho, se puede mejorar, ante las dudas en bases de datos o páginas de consulta en relación con lo que se observa a despacho en los depósitos aduaneros físicamente del automotor, y que se realice una prueba pericial al vehículo

usado en aduanas, siendo profesionales de igual forma técnicamente capacitados y autorizados con fe pública para realizar ese dictamen, por lo demás, el propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) posee profesionales en esa área que puedan realizar un dictamen efectivo.

Esto último expuesto podría suceder, solamente en caso de dudas e incongruencias sobre la correcta determinación del informe final emitido por la empresa ejecutora de la Inspección Previa a Nacionalización; también en su defecto y de última instancia que la IVE realice una valoración física y estructural del automotor para argumentar su desaprobación aunque la revisión del historial muestre signos contrarios con la norma del artículo 5 de la Ley de tránsito es otra alternativa, dejando de lado simples criterios en bases de datos internacionales y peor aún nacionales, abocándose mejor en justificar sus juicios con la revisión del automotor físico como tal, evidenciando si es apto para circular y consecuentemente puede ser nacionalizado en Costa Rica.

4.4.4 Reclamos y proceso recursivo contra la inspección técnica

Una vez concluido el proceso de inspección técnica del automotor usado con un resultado desfavorable, es decir un dictamen rechazado, se contará con un periodo de tres días, contando a partir del día hábil siguiente a la notificación del resultado, para presentar reclamos y alegatos ante el encargado de la IVE (hasta julio 2022 RTV). El período aparte de ser corto, se abre como opción para debatir o reclamar puntos técnicos, en los que no se está de acuerdo con el resultado obtenido. Al respecto el artículo N° 22 del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito cita:

El consignatario podrá presentar los siguientes reclamos y recursos:

1. Reclamo contra la IVE. Podrá presentar un reclamo directamente ante el encargado de la IVE en un plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente de notificado el resultado de la IVE. La entidad de inspección contará con un plazo de diez días hábiles para dar trámite al reclamo.

2. Recurso de Revocatoria y Apelación. Dentro del plazo de tres días hábiles después de notificada la resolución del encargado de la IVE que resuelve el reclamo señalado en el inciso anterior, el consignatario podrá interponer los recursos ordinarios contenidos en la Ley General de la Administración Pública ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, párr.2)

Se considera que el decreto de estudio no contempla como opción el revertir un dictamen rechazado y permitir realizar mejoras al automotor, como se aplica en la legislación de algunos países, esto no solo permitiría al importador no perder lo invertido hasta el momento en la compra, almacenaje, transporte y demás servicios logísticos; sino también abriría una oportunidad de trabajo para la industria mecánica automotriz e impactaría de manera positiva el mercado de autos usados. Pero esto no es desatención propia a la hora de confeccionar y redactar el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito, hay que ser conscientes que la misma legislación aduanera no permite ese tipo de modificaciones a mercancías en recintos aduaneros bajo el régimen de depósito fiscal, por lo cual, es un tema a analizar profundamente por las autoridades aduaneras, en razón de la naturaleza de un vehículo usado ya que es una mercancía de

trato delicado por el uso final en carreteras públicas. Se considera que la opción de mejoras al bien antes de la importación definitiva, a pesar de no existir en la normativa puede ser una vía para evitar rechazos de Inspección Previa a Nacionalización, en casos sumamente excepcionales donde la reparación sea algo leve y no casos de pérdida total.

También se debe considerar que algunos de los vehículos que son rechazados, terminan por ser abandonados en almacén o depósito aduanero, en donde no solo causan problemas de espacio, sino también económicos, pues el importador no cancelará lo adeudado por almacenaje del vehículo, deben gestionar su movilización y destrucción, abonado al impacto ambiental que esto conlleva. Al no poder ser nacionalizados no solo no circulan por vías públicas costarricenses, sino que el Ministerio de Hacienda no puede subastar tampoco, iniciando el proceso de vehículos usados en abandono, por lo que procede es realizar donaciones del bien a Instituciones de bien social del Estado, afectando evidentemente los intereses del importador.

De este último párrafo, el reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito solamente permite reexportar los vehículos rechazados que no están en abandono según lo indica el artículo N° 25:

Los vehículos que presenten un dictamen con resultado rechazado por el IVE o a los que no se les otorgue el levante correspondiente por parte de la Autoridad Aduanera podrán ser reexportados por el consignatario dentro del plazo de un año a partir de su ingreso en el depósito fiscal de conformidad con el artículo 157 de la Ley General de Aduanas o en su defecto antes de declararse en abandono tácito las mercancías de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley General de

Aduanas y/o antes del abandono voluntario de las mercancías con fundamento en el artículo 60 inciso d) del mismo cuerpo normativo. (Decreto 41837-H-MOPT, 2019, párr. 1).

Por lo tanto, un punto de mejora sería generar una normativa que por lo menos permita desalmacenar como repuestos usados para vehículos esas mercancías que quedan en abandono al no cumplir la norma técnica, permitiendo a su vez al Estado percibir los impuestos correspondientes, al importador recuperar su inversión o parte de ella , así como al depósito Aduanero recibir sus ingresos por la custodia de la mercancía, de esa manera se pueden evitar muchos actos administrativos y pérdidas económicas.

4.4.5 De los controles Aduaneros

Posterior a la obtención del dictamen favorable del vehículo, por parte de los encargados de la IVE, se inicia el proceso de nacionalización, con la presentación del DUA y el pago de impuestos. El Sistema Informático Aduanero “TICA”, con base en criterios de riesgo de la autoridad aduanera, podrá asignar una verificación documental o física, en donde el funcionario aduanero deberá verificar las características de vehículo, hasta constatar la veracidad de la información y que el automotor esté en buenas condiciones, autorizara y dará levante, para que el importador disponga del mismo y continúe con el procedimiento de inscripción ante el Registro Nacional. De lo anterior expuesto, el numeral 23 del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de Tránsito cita, “La Autoridad Aduanera en aplicación de criterios de riesgo y a través del Sistema Informático Aduanero, podrá ordenar una verificación documental o física con el propósito de ejercer los controles aduaneros establecidos en la normativa aduanera vigente.” (Decreto 41837-H-MOPT, 2019).

Con base en lo investigado, antes de la implementación del Decreto ejecutivo 41837-H-MOPT, el sistema asignaba revisiones físicas a la mayoría de los vehículos sujetos al proceso de importación definitiva, y era el funcionario aduanero, mejor conocido como aforador, en quien recaía la inspección tanto documental como física de los automotores. Recientemente el porcentaje era mínimo y la responsabilidad de la inspección previa se les había endosado a manos de Riteve.

Se considera que, si bien es cierto, los funcionarios de Riteve son expertos técnicos y su conocimiento es mayor en cuanto al funcionamiento de los vehículos, de su estructura y componentes del mismo; no obstante, el funcionario aduanero no solo revisa las características del vehículo y la documentación que acompaña al mismo, también se encarga de revisar la correcta declaración aduanera, clasificación arancelaria, clase tributaria y pago de impuestos, es decir que cumpla a cabalidad también con la normativa aduanera.

Hay que tomar en cuenta, que la importación de vehículos usados se puede considerar como mercancías sensibles o de riesgo aduanero, primero por la naturaleza del bien, es para desplazarse por vías públicas y demanda el perfecto estado estructural y de sus componentes para no arriesgar vidas humanas, y segundo, al ser un producto que no es considerado como un bien de primera necesidad, sus impuestos a pagar son de los más altos que existen en el arancel local, por lo cual no es una coincidencia que antes de la entrada en vigencia del reglamento de marras, la revisión de esos duas de parte de la autoridad aduanera era de casi 100%.

De lo expuesto anteriormente, se exhorta como medida de mejora y precaución fiscal que se debe aumentar las revisiones por parte de los funcionarios aduaneros,

revisar los criterios de riesgo que está aplicando la autoridad aduanera, de manera coordinada tal que, esto no signifique mayores trabas para el comercio e ingreso de vehículos usados al territorio aduanero costarricense, sino una oportunidad de mejorar el proceso de importación, generar mejores controles y una correcta recaudación tributaria en aduanas.

Capítulo V

Conclusiones y Recomendaciones

Este estudio ha tenido como propósito analizar la incidencia que ha tenido el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, N° 9078, implementado mediante decreto ejecutivo 41837-H-MOPT, donde se insertan regulaciones no arancelarias al procedimiento aduanero, previo al pago de impuestos a todos los vehículos usados que pretendan ingresar al territorio aduanero costarricense y acogerse al régimen aduanero de importación definitiva, en el cual se estudia como referencia en la investigación el año 2020, es decir el año posterior de puesta en marcha la normativa la cual entro a regir en noviembre del año 2019.

Dado lo anterior, una vez finalizada la fase de trabajo de campo y construcción de la conceptualización teórica en el presente estudio, se llega a las siguientes conclusiones y recomendaciones:

5.1 Conclusiones

Conclusiones Objetivo 1

- Se logró cuantificar el impacto de la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, en base al estudio de variables como, la cantidad de declaraciones únicas aduaneras (DUAS) e impuestos recaudados, asociados a importaciones de vehículos usados durante el año 2020, mostrando ritmos descendientes respecto al año anterior 2019.
- En los años comprendidos entre 2017 y 2020, por medio de la comparación se logra corroborar una constante de variaciones decrecientes en el tiempo con

incidencia directa no solo en las importaciones de vehículos usados, sino también sobre las arcas del erario público. Los datos consultados respaldan la anterior afirmación con resultados contundentes por el impacto en recaudación de impuestos y cantidad de automotores importados en el año 2020, y que inclusive, desde el año 2018 en adelante, la tendencia a la baja ha sido una constante, condición que se acentúa después de 2020, no solo por las nuevas disposiciones normativas, sino también, por factores externos que afectaron la economía a nivel internacional y nacional.

- Dicho reglamento entro a regir a finales de 2019 por lo cual el impacto del mismo fue mayormente percibido en el año 2020, con la medición y comparación de los DUAS de importación y los impuestos recaudados, para inferir, que el mercado de los autos usados se ha contraído significativamente año con año y continua en franco descenso, más aún después de implementada la norma.
- Con respecto a los DUAS de autos usados, se puede cuantificar que, entre los años de referencia comparativos de estudio comprendidos desde 2017 hasta el 2020, la reducción promedio de las importaciones de vehículos usados fue de un poco más de 26%, esto aunado a las diferentes restricciones que se venían implementando, sin embargo, con la implementación del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT la disminución entre el año 2019 y el 2020, aumentó a poco más de 39%.
- La recaudación de impuestos también sufrió una alarmante disminución, en 2019 fue de 37.779.317.953,73 colones, y para el 2020 apenas 24.860.095.788,51 de colones, ocasionando una reducción en términos absolutos de 12 919 222 165,22

millones de colones, representando una caída de un 52% del año anterior respecto al siguiente, afectando no solo al mercado de vehículos usados sino también a la economía del país, al Estado costarricense y sus instituciones.

- Las revisiones inmediatas físicas y documentales de vehículos usados, realizadas por los funcionarios aduaneros, pasaron de ser un 99,98% en el año 2019 a un 63,90% en el año 2020 para todos los automotores usados, pues el decreto implícitamente traslada muchos objetivos de las revisiones aduaneras a RTV, que antes realizaban los funcionarios de aduanas en el proceso de inspección anteriormente, y que actualmente se ejecuta en la IPN.
- Es criterio de los sustentantes que con la reducción de las revisiones inmediatas físicas y documentales se pierden controles importantes como la revisión de clase tributaria correcta de cada vehículo, partida arancelaria, valor aduanero declarado, entre otras, que afectan a su vez la recaudación de impuestos y el correcto procedimiento aduanero, dejando a su vez las potestades públicas aduaneras como simples espectadoras.

Conclusiones Objetivo 2

- Al examinar el procedimiento de inspección previa a nacionalización, se determina que culminar las dos fases de revisión documental y revisión física incrementa significativamente el tiempo y tramitología aduanera para nacionalizar un vehículo usado, siendo el promedio de 5 a 7 días hábiles en total.
- Se obtuvo de las entrevistas realizadas, que los vehículos usados ingresados posterior al reglamento vienen en mejores condiciones físicas y de seguridad a Costa Rica, no obstante, en la parte de emisiones de gases no se puede

determinar, ya que, RTV no revisa esa parte en Depósitos Aduaneros ni puertos de ingreso marítimos y terrestres.

- No se está aplicando equitativamente el procedimiento de revisión de accesos de información en páginas de consulta o bases de datos, para las importaciones de vehículos usados desde todos los países que se importan, lo que puede generar vulneración al artículo 5 de la Ley de tránsito y trato desfavorable hacia los distintos importadores.
- Los plazos establecidos en el reglamento para que la empresa encargada de la inspección previa a nacionalización finalice el trámite, son muy extensos, siendo 15 días hábiles mucho tiempo, generando retrasos en la operatividad aduanera y costos extra a los importadores.
- Los actores más vinculantes involucrados en el procedimiento de inspección previa a nacionalización son las agencias o agentes de aduanas, por el tecnicismo que existe, donde los importadores delegan esa solicitud cuando los contratan, aunado al actor principal que es la empresa ejecutora del IPN en la temporalidad del estudio RTV S y C S.A.

Conclusiones Objetivo 3

- El Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, contiene regulaciones legales y reglamentos que respaldan el procedimiento de inspección técnica vehicular previa en Aduanas, aplicable a los vehículos usados, que aparecen inscritos en su país de procedencia. Al momento de su ingreso al país, se examinan las condiciones físicas, documentales y registrales de cada automotor.

- La legislación que sustenta el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, describe la base legal que respalda los derechos e intereses de los consumidores, atendiendo así el bien común de los ciudadanos.
- La legislación que sustenta el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, busca prioritariamente mejorar la seguridad vial en carreteras procurando que se importen vehículos usados con mejores condiciones estructurales a Costa Rica. La nueva disposición no indica con total claridad, argumentos con los que se resalte la importancia de la sostenibilidad ambiental en razón al serio problema por emisión de dióxido de carbono de vehículos que utilizan derivados de petróleo. Se asume de manera colateral como un beneficio por efecto de la combustión en vehículos en mejores condiciones que los importados antes de la entrada en vigencia del decreto ejecutivo.
- Dentro del desarrollo del marco legal y normativo que se expone en la investigación, se citan y describen resoluciones, directrices, circulares y manuales promulgadas por la dirección General de Aduanas, las cuales desde el año 2018 antes de la implementación del reglamento causaban desincentivación en la actividad de importación de vehículos usados.
- Uno de los efectos de la implementación del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, N°9078, mediante decreto ejecutivo 41837-H-MOPT, es el aumento de la tramitología aduanera en tiempos de nacionalización. Ante un mayor registro de requisitos, la disminución de importaciones de vehículos usados ha sido la resultante, se desaceleró el modelo de negocio, menor cantidad de funcionarios y

profesionales aduaneros participan directa o indirectamente en la inspección previa vehicular, y aunque se asume como un avance entre las características de los bienes automotores importados antes del decreto ejecutivo y los que ahora reciben el aval, ciertamente, el proceso encuentra posibilidades de mejora, en particular, lo referente a la examinación física en donde la participación de funcionarios aduaneros aparece relegada.

Conclusiones Objetivo 4

- Se identificó en el Decreto Ejecutivo 41837-H-MOPT, sobre los medios digitales utilizados para consultar el estado registral de los vehículos en su país de procedencia, que falta claridad sobre las páginas oficiales que se utilizan para este fin, lo que dificulta al importador realizar una consulta previa del estado registral del vehículo usado y que este no contravenga los supuestos indicados en el artículo 5° de la Ley de Tránsito.
- Se encontró que no todos los países cuentan con páginas o plataformas digitales, en donde se registre la información de los vehículos y su estado actual, por lo cual la valoración inicial de la apertura del expediente no podría ser equitativa e igualitaria, sino que en algunos casos se valora la información registral, y en otros la aprobación del expediente dependerá de la valoración de la inspección previa y la revisión física del automotor.
- Se encontraron puntos en el proceso de apertura del expediente de la IPN, que podrían ser más ágiles y expeditos. Con una inversión en tecnología se podría crear un solo medio digital con acceso a los diferentes entes y personas

interesadas, esto a su vez generaría reducción significativa en los tiempos y el acceso a la información.

- El plazo para la revisión física en sitio del vehículo es excesivo, afecta la operatividad aduanera, limita al comerciante y genera gastos innecesarios, mismos que terminan encareciendo los vehículos, afectando al consumidor y restando competitividad a la economía nacional.
- La incorporación de Riteve al proceso de la IPN, ha venido de la mano con una reducción significativa del control inmediato aduanero en las revisiones físicas y documentales de los DUAS de importación definitiva de los vehículos usados. A criterio de los sustentantes, estas revisiones que realizan los funcionarios aduaneros o aforadores, permiten optimizar la presentación de la declaración aduanera, clasificación arancelaria, clase tributaria y pago de impuestos, lo cual las hace sumamente necesarias. Si bien, revisar todos los DUAS no sería viable para la competitividad del mercado y agilidad aduanera, el número de revisiones y la participación de los funcionarios aduaneros se debe reconsiderar bajo la óptica de experiencia profesional y probidad en el cumplimiento del deber público.
- Se considera un punto importante, valorar la trazabilidad a los vehículos usados que se encuentran en estado de abandono en depósito aduanero. Al no cumplir con lo establecido en el reglamento técnico en base al artículo 5 de la Ley de tránsito, no pueden ser subastados por la autoridad aduanera como automotores para que circulen, por lo cual eso conlleva múltiples pérdidas para todos los actores involucrados. Alrededor de este tema, la gestión aduanera del Estado costarricense no ha presentado aún, una alternativa integral de solución,

únicamente existe la reciente resolución RES-DGA-224-2022 para los vehículos en mal estado o inservibles para que sean donados a instituciones de Bien social, siendo que para considerarse en ese estado deben cumplir una serie de requisitos físicos con evidente estado de deterioro hasta en un 50% , por lo cual se están dejando por fuera ciertos automotores usados que físicamente pueden estar en buenas condiciones o no cumplen lo establecido en la resolución precitada. Se convierte este tópico en una fuente de investigación para futuros profesionales en Administración Aduanera.

5.2 Recomendaciones

Recomendaciones Objetivo 1

Al Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas)

- Establecido el impacto del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, en variables como, la cantidad de declaraciones DUAS e impuestos recaudados, se recomienda analizar el impacto tributario y económico generado, crear mesas de diálogo entre los diferentes protagonistas dentro del mercado de autos usados, así como propiciar una competencia leal con los distintos importadores de vehículos usados; con el fin de reactivar este importante sector de la economía costarricense, facilitando y clarificando procedimientos, sin dejar de lado la salud pública, los debidos controles aduaneros y recaudación de impuestos, esto dicho puede ser aplicado en coordinación conjunta con el MOPT según lo tipifica el mismo reglamento al artículo 5 de la ley de tránsito en su numeral 26, a través de la comisión permanente para la actualización y seguimiento; la cual se encarga

de velar por la aplicación del reglamento y su actualización, donde además permite invitar actores de la sociedad civil, empresas públicas o privadas que son afines al tema para que aporten sugerencias por el bien común, se exhorta que esas mesas de diálogo sean promovidas prontamente por los representantes de la comisión del MOPT, Ministerio de Hacienda y Cosevi, invitando a sectores gremiales como la Asociación de Importadores de Autos Usados, Auxiliares de la Función Pública Aduanera y demás actores activos en la importación definitiva de automotores usados, si bien es cierto la coordinación no es presidida por la Dirección General de Aduanas, la misma puede mediante oficio solicitar al representante del propio Ministerio a que coordinen una reunión para velar por temas aduaneros como regulaciones no arancelarias y operatividad aduanera vinculada al comercio Exterior.

- Considerando la realidad de la economía costarricense, en la cual un alto porcentaje de la población no tiene acceso a la adquisición de un vehículo nuevo, aunado a la dependencia de importación de automotores al Costa Rica no ser un país productor del bien, se deben buscar procedimientos que garanticen el acceso igualitario a automotores usados, de menor costo, con un flujo ininterrumpido de importaciones según sea su demanda, que generen la dinamización del mercado directo e indirecto con vehículos que cumplan con estándares recomendados y no presenten impedimentos para su circulación, en relación a este punto, dada la evidente afectación que ha sufrido el mercado de autos usados, existe un efecto colateral no solamente en la importaciones, la economía paralela de ese mercado

puede haber sufrido considerablemente, lo cual se convierte en un tópico interesante para analizar en futuras investigaciones para profesionales en Economía.

- La recaudación tributaria es vital para el funcionamiento correcto del erario público, permiten la dinamización del mismo, por lo que, contar con recursos que a su vez se convierten en bienes y servicios en beneficio de la población en general, debe ser un aspecto nada despreciable en la búsqueda del equilibrio entre los intereses de la Administración y los administrados. En Costa Rica el porcentaje de impuestos que se cancela por un vehículo para ser nacionalizado es considerablemente elevado, es por esto que se debe reactivar el mercado de autos usados en un mediano plazo, en procura de beneficios mutuos, lo que incluye, las personas físicas y jurídicas que se dedican o tienen relación con este negocio, como así, al Estado y la población en general. Se determinó en la Investigación que desde el año 2018 cuando aún no estaba en vigencia el reglamento para el artículo 5 de la Ley de Tránsito, pero la Dirección General de Aduanas se promulgaba sobre lineamientos para la importación de estos bienes, los impuestos percibidos anuales habían mostrado ritmos descendientes, acrecentándose aún mas en el 2020, lo cual en la situación actual económica que afronta el país no es un buen presagio, no obstante, en concordancia con los compromisos ambientales buscando movilidad a través de energías limpias, el Gobierno de la Republica de Costa Rica debe fomentar la importación y creación de mercados paralelos sobre automóviles usados sin ser impulsados por

combustibles fósiles, esto puede contrarrestar los ingresos dejados de percibir al Erario, así también permite a una parte de la población adquirir un automotor con energías limpias catapultando ese cambio de flotilla nacional siendo conscientes de la realidad económica de la mayor parte poblacional costarricense y el alto costo de vehículos nuevos sin combustibles derivados del petróleo.

Recomendaciones objetivo 2

Entidad de Inspección Vehicular, MOPT y Ministerio de Hacienda

- Se recomienda analizar los tiempos para concluir la IPN, acortándolos para generar mayor efectividad, agilizar la tramitología aduanera y reducir costos a los importadores de vehículos usados, sin detrimento de aplicar a cabalidad el reglamento para el artículo 5 de la Ley de tránsito, esto se puede lograr con una auditoría externa realizada anualmente a la empresa ejecutora en coordinación del MOPT, Ministerio de Hacienda y ayuda interinstitucional del Mideplan, evaluando el plazo para culminar las IPNS y que procesos se pueden automatizar o mejorar en la parte operativa, esta recomendación va dirigida a cualquier entidad de inspección vehicular ejecutora en el futuro de la regulación no arancelaria, además de los Ministerios precitados; esta auditoría no esta tipificada en el reglamento, por lo tanto el Poder Ejecutivo debe incluirlo como parte de las modificaciones para una mejor evaluación, funcionalidad y eficacia del procedimiento de Inspección previa a nacionalización, de manera tal que existan respaldos de la información suministrada por la entidad ejecutora en las bases de datos tanto del MOPT como del Ministerio de Hacienda.

- Se debe evaluar el procedimiento de accesos a información y su forma de aplicación lo más pronto posible, se recomienda a la entidad de inspección vehicular ejecutora solicitar al MOPT la autorización para proporcionar las páginas oficiales o bases de datos consultados al importador cuando así lo requieran, el servicio del IPN genera una responsabilidad onerosa ya que parte del procedimiento es la consulta de bases de datos, y el cliente tiene derecho a conocer esa información de consulta independientemente del resultado aprobado o rechazado, de lo contrario ante la imposibilidad o inviabilidad proponer al Poder Ejecutivo que se derogue el numeral 26 del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de Tránsito, por cuanto no se está aplicando y resulta un imposible cumplir a legalidad con ese procedimiento para las partes involucradas.

Recomendaciones Objetivo 3

Al Ministerio de Hacienda y Ministerio de Obras Públicas y Transportes

(MOPT)

- La Inspección Previa a Nacionalización (IPN), debe continuar aplicándose sin importar de cuál sea la empresa ejecutora en el futuro, pues permite valorar las condiciones estructurales reales de cada vehículo usado; el decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT endosa esa responsabilidad a la empresa RTV S y C S.A. ya que , consideran que como ejecuta ese servicio de inspección a toda la flotilla vehicular costarricense anualmente es la empresa con competencia técnica para ejecutar el reglamento de revisión de automotores usados. Sin embargo, la recomendación de que continúe la aplicación de la IPN en Aduanas se realiza exceptuando las opciones de mejora que se exponen en la investigación.

- Definitivamente, el reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito no contempla la aplicación del chequeo de gases contaminantes, por lo que si se pretende reducir la contaminación ambiental se debe modificar la norma adaptando estándares internacionales recomendados para vehículos usados menos contaminantes, acoplando esa inspección propiamente antes de ser nacionalizado el vehículo ya sea con un chequeo de parte de la empresa ejecutora de la IPN , o con un documento idóneo del país de origen que lo acredite, sin que esto signifique mayores trabas al comercio y tramitología aduanera, o en su defecto promocionar e incentivar aún más la importación de automóviles usados que utilicen energías limpias.

A los Importadores de Autos Usados, Ministerio de Hacienda y Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

- Velar para que la legislación que sustenta el Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, garantice los intereses y derechos del consumidor, así mismo considerar los intereses particulares de los ciudadanos (comerciantes, intermediarios, compradores, importadores, entre otros) involucrados en el mercado de autos usados, haciendo referencia particular en este punto, a un mejoramiento en la claridad del acceso a páginas de consultas o bases de datos para adquirir un automotor usado y cumplir la normativa estipulada. Sobre la legalidad del reglamento, se considera en la investigación que hay varias incógnitas con relación al debido proceso, al igual de vicios que pueden afectar derechos subjetivos e intereses legítimos de las partes, además colindan temas relacionados a comercio internacional como la regulación no arancelaria aplicada

diferenciadamente a los vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América, por lo cual, esto abre puertas a profesionales tanto en derecho como en comercio exterior para que puedan hacer un análisis más profundo y especializado en la materia sobre esos tópicos en futuras investigaciones.

Recomendaciones Objetivo 4

Al Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas)

- Se recomienda aclarar e indicar mediante una nueva directriz o resoluciones de alcance general, las páginas digitales oficiales utilizadas para la investigación del estado registral de los vehículos usados en el país de procedencia, así como el procedimiento en el caso de que el país de procedencia no cuente con este tipo de medios digitales. En otra vía de actuación, que la Dirección General de Aduanas en coordinación con el MOPT notifiquen al Poder Ejecutivo la imposibilidad de aplicar ese numeral, y consecuentemente procedan a la derogación del artículo N° 11 del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito, en tanto no garantiza igualdad jurídica ni el derecho a la información.
- Se recomienda a la Dirección de Gestión de Riesgo, específicamente al departamento de análisis de riesgo, evaluar y consecuentemente aumentar la participación de los funcionarios aduaneros a través de las revisiones inmediatas, control permanente y posteriori, con el fin de mejorar el control aduanero a los vehículos usados que son mercancías sensibles por la alta tasa de impuestos que cancelan, esto con base en criterios de riesgo balanceados, sin que lleguen a

entrabar el despacho aduanero, lo expuesto factiblemente se puede coordinar con el área de valoraciones administrativas y tributarias de la Dirección General de tributación que son los encargados de definir las clases tributarias con las que pagan impuestos todos los vehículos importados a Costa Rica, esa área puede facilitarle al departamento de análisis de riesgo cuales son los vehículos usados que tienen mayores diferencias impositivas dependiendo sus características como marca, estilo, tracción y lo más importante sus extras, esta mención la hacemos porque de ahí proviene que algunas clases dependiendo sus extras sean estándar, semifull o full, existen enormes sumas de impuestos por cancelar, esta recomendación la hacemos porque el liberar completamente la potestad aduanera a estas mercancías puede generar impuestos dejados de percibir por errores u omisiones de los declarantes.

AL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)

- Crear una plataforma digital, amigable y automatizada, en donde se pueda dar apertura al expediente de la IPN según la empresa ejecutora, y permita a los diferentes entes y personas involucradas, acceder, suministrar información y transformar el proceso más automatizado y beneficiar en la reducción del tiempo invertido en el proceso. Con el fin de sustituir procesos presenciales, obsoletos y burocráticos, con digitales y automatizados, que garanticen el almacenaje y acceso a la información en cualquier momento y lugar, gestionar contenido y atender a consultas, todo esto con el fin de optimizar los diferentes procesos, personas e instituciones involucradas en la IPN, hay que tomar en cuenta que esta regulación no arancelaria mantiene un volumen anual muy alto, además que ha

venido a mejorar las condiciones estructurales de los vehículos usados importados, por lo tanto, invertir en tecnología se podría ver como una inversión a futuro para el MOPT y Ministerio de Hacienda, se recomienda un acercamiento y cooperación con PROCOMER para implementar esta plataforma, mediante un intercambio de ideas y experiencias con el VUCE 2.0, el cual actualmente alberga los procedimientos y envió de la gran mayoría de notas técnicas al TICA, las cuales mantienen un desempeño muy favorable, inclusive se podría contemplar la posibilidad legal y económica de realizarlo mediante la misma plataforma ya existente para reducir costos, o de lo contrario que Hacienda y el MOPT en coordinación y cooperación con PROCOMER creen una plataforma nueva que sea muy similar a la actual VUCE 2.0, con la particularidad que esta sería exclusivamente para la tramitología del IPN. En torno al costo por su implementación y mantenimiento, este se tomaría del cobro de cada tramite, para dar un ejemplo, Riteve cobraba la misma tarifa para una inspección vehicular en plantel como para la inspección previa a nacionalización la cual aproximadamente rondaba los 15,927.35 colones, así las cosas, el cobro debe ser consecuente y razonable con su mantenimiento del sistema y operación, sin embargo, relativo a este tema la ARESEP debe regular esos rubros.

- Se recomienda reducir el plazo para realizar la revisión física en sitio de los vehículos usados en aduanas, a cinco días hábiles como máximo. Se considera que este plazo es suficiente, viable y alcanzable por medio de una coordinación adecuada entre instituciones y sujetos involucrados en el proceso de nacionalización. Esta recomendación la puede proponer la comisión permanente

para la actualización y seguimiento del reglamento, mediante acuerdo con el Poder ejecutivo en pro de mejorar los tiempos y tramitología aduanera en relación al IPN.

5.3 Referencias Bibliográficas

- Abello, C (2019). *Vulneraciones y fallas en el proceso de inscripción de camiones y tracto camiones, por orden judicial en Chile: análisis del procedimiento establecido en el artículo n°49 de la ley de tránsito* (Tesis de grado). Universidad de Chile, Santiago, Chile. Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/170119>
- Ace Project. (s.f.). *Marco Legal*. Recuperado el 30 de marzo de 2021 de: <https://aceproject.org/main/espanol/ei/eic.htm>
- Ackerman, Sebastián Ernesto, y Com, Sergio Luis. (2013). *Metodología de la investigación*. (1ª ed.), Argentina, Ediciones del Aula Taller
- Acuña, J., Alvarado, E., Boniche, A., Castrillo, R., Herrera, S., Núñez, G., Sancho, M., Valerio, G., & Vega, J. (2018). *Estructura y contenidos de Tesis como Trabajo Final de Graduación para la carrera de Comercio Exterior y Administración Aduanera* Universidad Técnica Nacional Sede Central. Campus Virtual UTN. Recuperado de: https://campusvirtual.utn.ac.cr/pluginfile.php/1503046/mod_resource/content/5/R%C3%BAbricas%20de%20Evaluaci%C3%B3n%20Trabajo%20Finales%20de%20Graduaci%C3%B3n.docx.pdf
- Aguilar, M; Mancera, I (2015). *Diagnóstico del impacto de las restricciones a las importaciones de vehículos en la economía ecuatoriana* (Trabajo de titulación). Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de: <https://1library.co/document/y6ewe35z->

diagnostico-impacto-restricciones-importaciones-vehiculos-economia-ecuatoriana.html

Anderson, D., Sweeney, D., y Williams, T. (2008). Estadística para Administración y Economía. (10ma ed.). México: Cengage Learning

Arreaga, P (2019). *Medidas No-Arancelarias (Mnas) y su incidencia en el sector Automotriz Del Ecuador Periodo 2015-2018* (Tesis de Grado). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/45298>

Arrieta, E (2016) *Importadores impugnarían prohibición para traer autos viejos*. La Republica.Net. Recuperado el 25 de enero de 2021 de: https://www.larepublica.net/noticia/importadores_impugnarian_prohibicion_para_traer_autos_viejos

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA. (1978). Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=13231&nValor3=90116&strTipM=TC

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA. (1994). Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley No 7472. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_co

mpleto.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=26481&nValor3=92463
&strTipM=TC

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA. (1995). Ley General de Aduanas, N° 7557. Ministerio de Hacienda. Recuperado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/51c9baa1b805f_LEYGENERALDEADUANASACTUALIZADAAOCTUBRE2012.pdf

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA. (2012). Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley No 9078. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=73504&nValor3=90232&strTipM=TC

ASESNEG. (s. f.). La importancia de considerar los marcos normativos en la implementación de los negocios. Recuperado 31 de enero de 2021, de <https://asesneg.com.mx/la-importancia-considerar-los-marcos-normativos-en-la-implementacion-los-negocios/>

Bernal Torres, César Augusto (2010). Metodología de la Investigación. Colombia, Pearson education.

Ceballos, A. (2022, 23 abril). Regímenes aduaneros | ¿Qué son? ¿Cuáles son? Comercio y Aduanas. <https://www.comercioyaduanas.com.mx/aduanas/aduanasmexico/regimenes-aduaneros/>

Centro de Comercio Internacional. (2021). *Identificando las medidas no arancelarias*. Recuperado el 25 de febrero de 2021 de: <https://www.intracen.org/itc/analisis-mercados/medidas-no-arancelarias/identificando-las-medidas-no-arancelarias/>

Chávez, M (2015). *Restricciones arancelarias y su incidencia en las importaciones de vehículos livianos en el puerto de Guayaquil en el periodo 2008 -2014* (Tesis de grado). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/4878>

Cisneros, M. (2019). *Importadores de autos usados se quejan por nuevas directrices para ingreso de vehículos al país Hacienda asegura que quiere garantizar la seguridad de los compradores de estos autos y que, por eso, endureció el ingreso a aquellos que no están del todo en buenas condiciones*. Periódico la Nación. Recuperado el 01 de febrero de 2021 de: <https://www.nacion.com/economia/politica-economica/importadores-de-autos-usados-se-quejan-por-nuevas/J3RDTKSVF5EPFLQFI7U5RCO4TE/story/>

Colunga Abogados. (2020). *Conoces la diferencia entre proceso y procedimiento*. Recuperado el 31 de marzo de 2021 de: <https://colungaabogados.com.mx/2017/02/conoces-la-diferencia-entre-proceso-y-procedimiento/>

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL. (2019). Manual de procedimientos para la ejecución del Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, así como el listado de

anotaciones que impiden la importación la inscripción de vehículos usados. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=90340&nValor3=118950&strTipM=TC

Consejos para construir los marcos de tu tesis. (2018). uvrcorrectores. Recuperado 31 de enero de 2021, de <https://www.uvrcorrectoresdetextos.com/post/2018/11/26/consejos-para-construir-los-marcos-de-tu-tesis>

Constitución Política de la República de Costa Rica. (1948). Costa Rica. Consultada el 31 de enero de 2021. Recuperado de: https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=871

Contraloría General de la Republica. (2019). *El procedimiento Administrativo*. Recuperado de: https://campus.cgr.go.cr/capacitacion/CV-INVyPA/Leccion3/3ProcedimientoAdministrativo/31_el_procedimiento_administrativo.html#:~:text=Cuando%20pensamos%20en%20el%20concepto,y%20el%20debido%20proceso%2C%20lo

Cuero, D; Roa, J. (2017). *Logística en la importación y nacionalización de vehículos en Colombia*. Ingeniería Industrial. Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium. Recuperado de: <https://repository.unicatolica.edu.co/handle/20.500.12237/1099>

Diccionario Panhispánico del español jurídico. (2020). *Inspección*. Recuperado de: <https://dpej.rae.es/lema/inspecci%C3%B3n>

Dirección Apoyo al Consumidor. (2020). *Marco Legal*. Recuperado el 30 de marzo de 2021 de: https://www.consumo.go.cr/dac/quienes_somos/marco_legal.aspx

Dirección General de Aduanas. (2009). *Guía Aduanera de Costa Rica*. Recuperado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECO STARICA.pdf

Dirección General de Aduanas. (2018). CIRCULAR DGA-DGT-048-2018. Dirección General de Aduanas Costa Rica. Consultado el 15 de enero de 2021. Recuperado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/5c38bcabdc2ff_CIRCULAR%20DGA-DGT-048-2018.pdf

Dirección General de Aduanas. (2018). DIRECTRIZ DGA-003-2018. Sistema costarricense de información jurídica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=86814&nValor3=112839&strTipM=TC

Dirección General de Aduanas. (2019). DIRECTRIZ DGA-001-2019. Sistema costarricense de información jurídica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_co

mpleto.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88191&nValor3=11831
1&strTipM=TC

Dirección General de Aduanas. (2019). Resolución RES-DGA-397-2019.

Dirección General de Aduanas Costa Rica. Consultado el 31 de enero de
2021. Recuperado de:

[https://www.hacienda.go.cr/docs/5dc1a32e50a20_RES-DGA-397-
2019.pdf](https://www.hacienda.go.cr/docs/5dc1a32e50a20_RES-DGA-397-2019.pdf)

Enfoque estratégico. (2019). *Qué es el Marco Jurídico*. Recuperado el 30 de
marzo de 2021 de: [https://www.enfoque-estrategico.com/8-que-es-el-
marco-juridico](https://www.enfoque-estrategico.com/8-que-es-el-marco-juridico)

Glosario - - Inspección aduanera - Junior Aduanas S.A. (s. f.). junioraduanas.com.

Recuperado 31 de enero de 2021, de
[https://www.junioraduanas.com/herramientas-de-consulta/glosario/102-
inspeccion-aduanera](https://www.junioraduanas.com/herramientas-de-consulta/glosario/102-inspeccion-aduanera)

Gómez, D (2018). *Análisis de las incidencias de las medidas arancelarias y no
arancelarias sobre el sector comercializador de vehículos livianos
motorizados en el Ecuador, periodo 2011-2016* (Tesis de grado).
Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de:
[http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/28642/1/Trabajo%20Final%20
G%c3%b3mez%20Figuerola.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/28642/1/Trabajo%20Final%20G%c3%b3mez%20Figuerola.pdf)

Hernández, Roberto; Fernández, Carlos y Baptista, Pilar. (2010). *Metodología de
la Investigación*. (4ta. ed.). México, Mac Graw – Hill.

- Icart, M., Fuentelsaz, G., y Pulpón, C. (2000). *Elaboración y presentación de un proyecto de investigación y una tesina* (1° ed.). Barcelona: Ediciones de la Universitat de Barcelona.
- ISO 9000. (2016). *Que es un procedimiento en el sistema de Gestión de Calidad*. Recuperado el 31 de marzo de 2021 de: <https://www.nueva-iso-9001-2015.com/2016/01/iso-9001-2015-diferencia-proceso-procedimiento/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20un%20procedimiento%20en,sucede%2C%20usted%20tiene%20un%20procedimiento>.
- Juárez, S (2019). *Análisis de la normativa aduanera aplicada a la importación definitiva de automóviles eléctricos, de acuerdo con la legislación actual, períodos 2017-2018* (Tesis de Grado). Universidad Técnica Nacional, Sede Pacífico, Costa Rica. Recuperado de: <http://repositorio.utn.ac.cr/handle/123456789/278>
- Lacayo, M; Juárez, J (2016). *La importación de automóviles usados y su repercusión en el parque vehicular y en las emisiones de dióxido de carbono en México*. XXI Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado el 23 de enero de 2021 de: <https://investigacion.fca.unam.mx/docs/memorias/2016/9.12.pdf>
- Lanzas, M. (2019). *1,000 carros importados no pueden salir de Aduanas*. Diario Extra. Recuperado el 30 de enero de 2021 de: <https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/380702/1000-carros-importados-no-pueden-salir-de-aduanas>

Manual de procedimientos importación definitiva. (2000). procuraduría general de la república de costa rica. recuperado 31 de enero de 2021, de <http://www.pgrweb.go.cr/docs/normas/1/novigen/s/2000-2009/2000-2004/2000/ee56/af0fc.html>.

Marco Normativo. (2016). Colegio de Postgraduados. Recuperado 31 de enero de 2021, de: <https://www.colpos.mx/wb/index.php/marco-normativo#:~:text=Conjunto%20general%20de%20normas%2C%20criterios,el%20proceso%20de%20programaci%C3%B3n%20Presupuestaci%C3%B3n>.

Marco Normativo. (s. f.-b). Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México. Recuperado 31 de enero de 2021, de <https://www.fgjcdmx.gob.mx/secretaria/marco-normativo>

Mondragón, V.(2017) Las Barreras No Arancelarias en el Comercio Internacional: Definición y clasificación. Diario el Exportador. Recuperado de: <https://www.diariodelexportador.com/2017/09/las-barreras-no-arancelarias-en-el.html>

Noticias ONU (2020). *La importación de vehículos usados de mala calidad contamina los países en desarrollo*. Recuperado el 23 de enero de 2021 de: <https://news.un.org/es/story/2020/10/1482962>

One Core. (2020). *¿Qué son las Regulaciones y Restricciones no arancelarias?* Recuperado de: <https://blog.onecore.mx/que-son-regulaciones-restricciones-no-arancelarias>

Poder Ejecutivo. (1993,). Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que circulen por las vías públicas, Decreto N° 30184-Mopt. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=48023

Poder Ejecutivo. (1996). Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto N° 25270-H. Ministerio de Hacienda. Recuperado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/536942385f328_Reglamento%20a%20la%20Ley%20General%20de%20Aduanas.pdf

Poder Ejecutivo. (2016). Aprueba el modelo tarifario para el ajuste de tarifas del servicio de revisión técnica vehicular (RTV) a cargo de Riteve y SyC S.A, Decreto N° 40136-MOPT. Sistema Costarricense de Información jurídica. Recuperado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC¶m2=1&nValor1=1&nValor2=83392&nValor3=107085&strTipM=TC&IResultado=2&nValor4=1&strSelect=sel

Poder Ejecutivo. (2019). Reglamento para la aplicación del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_co

mpleto.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=89334&nValor3=11725
5&strTipM=TC

Procedimiento Administrativo. (s. f.). Centro de Información Jurídica en Línea de la Universidad de Costa Rica. Recuperado 31 de enero de 2021, de <http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

Procedimiento. (2021). ConceptoDefinición. Recuperado 31 de enero de 2021, de <https://conceptodefinicion.de/procedimiento/>

Procedimiento. (s. f.-b). Diccionario Jurídico. Recuperado 31 de enero de 2021, de <http://diccionariojuridico.mx/definicion/procedimiento/>

4PL Calidad y Logística de México. (2020). Sistemas de Inspección para el Control de Calidad. 4PL MEXICO. Recuperado el 30 de marzo de 2021 de: <https://www.4pl-mexico.com/sistemas-de-inspeccion-de-calidad/#:~:text=Los%20Sistemas%20de%20Inspecci%C3%B3n%20sirve,n,todo%20con%20el%20fin%20de>

Real Academia Española - RAE. (s. f.). inspección técnica de vehículos (ITV). Diccionario panhispánico del español jurídico - Real Academia Española. Recuperado 31 de enero de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/inspecci%C3%B3n-t%C3%A9cnica-de-veh%C3%ADculos-itv>

Regulaciones no arancelarias. (s. f.). Bancomext. Recuperado 31 de enero de 2021, de <https://bufeteinternacional.com.mx/mapajuridico/aspectoperacion/03.->

%20ACUERDOS%20Y%20REGULACIONES%20NO%20ARANCELARIA
S.pdf

Reyes, O.; Blanco, Jorge; Chao, María (2014). Metodología de la Investigación para Cursos en Línea. México. Universidad de Celaya.

Rodríguez, H; Reaño, A. (2005). *Sistema para la Verificación de la Gestión de Vehículos Usados en el Régimen Céticos* (Proyecto profesional). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima, Perú. Recuperado de: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/273728>

Sánchez, C. (2019). Normas APA – 7ma (séptima) edición. *Normas APA (7ma edición)*. Recuperado de: <https://normas-apa.org/>

Servicio de Acreditación Ecuatoriano. (s.f.). *¿Qué es la inspección?* Recuperado el 30 de marzo de 2021 de: <https://www.acreditacion.gob.ec/que-es-la-inspeccion/>

Sistema de Información sobre Comercio Exterior. (2021). *Diccionario de Términos de Comercio*. Recuperado el 25 de febrero de 2021 de: http://www.sice.oas.org/dictionary/tntm_s.asp#TNTM

Universidad ICESI. (2021). *Consultorio de Comercio Exterior*. Recuperado el 25 de marzo de 2021 de: <https://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/tag/resultados/>

Urbina, V (2009). Impacto de los automóviles usados de procedencia extranjera ilegal al cambio climático en el municipio de san Luis Potosí y zona conurbada (Tesis de posgrado). Universidad Autónoma de San Luis Potosí, San Luis Potosí, México. Recuperado de:

https://cicsa.uaslp.mx/bvirtual/tesis/tesis/Impacto_de_los_Autom%C3%B3viles_usados_de_Procedencia_Extranjera_Illegal_al_Cambio_Clim%C3%A1tico_en_el_Municipio_de_San_Luis_Potosi/TESIS%20IMPACTO%20DE%20LOS%20AUTOS%20ILEGALES%20AL%20AMBIENTE.pdf

USAID. (2009). Guía Aduanera de Costa Rica. Programa Regional de USAID de Comercio para CAFTA-DR.

https://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECOSTARICA.pdf

Valverde, L (2020). Industria automotriz se recupera a medias. Central Americadata.com. Recuperado el 10 de febrero de 2021 de: https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Industria_automotriz_se_recupera_a_medias.

Vesconi, Enrique (2005). Introducción al Derecho. Argentina, Euro Editores S.R.L.

Witker, Jorge. (2008). Como elaborar una tesis en derecho pautas metodológicas y técnicas para el estudiante o investigador del derecho. España, Editorial Cívicas S.A.

6.Anexos

Anexo 1**Entrevistas Inspección Previa a Nacionalización vehículos usados– Entes externos.****(RTV)***Consentimiento previo, libre e informado:*

Nosotros, Gabriel Rodríguez Ramírez y Emanuel Arrieta Villagra, estudiantes de la Universidad Técnica Nacional, actualmente estamos desarrollando el trabajo final de graduación (TFG), en su modalidad de Tesis de investigación para optar por el título de Licenciatura en Administración Aduanera. La investigación consiste en analizar la aplicación del reglamento al artículo 5 de la ley de tránsito implementado vía decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT, donde se crea un procedimiento de inspección previa al pago de impuestos de importación a todos los vehículos usados remolques y semirremolques de primer ingreso al Territorio Aduanero Nacional. En razón de lo anterior, requerimos recolectar la información necesaria para lograr este propósito, aplicado a nuestra disciplina de Administración Aduanera.

Su participación y aportes al estudio se mantendrán de forma anónima si así lo desean. En caso de requerir una copia del informe al finalizar este estudio. Con gusto se está en disposición de compartirlo.

Aspectos generales:

a. Nombre de la empresa: _____

b. Nombre del entrevistado: _____

- 1- ¿En la empresa, quiénes son los encargados de lo establecido en el Reglamento para la aplicación del Artículo 5 de la Ley de Tránsito aprobado mediante Decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, el cual regula las importaciones de vehículos usados que ingresan al territorio aduanero costarricense?

- 2- Como empresa ¿cómo ha sido ese proceso de adaptación al procedimiento de la Inspección Previa de Nacionalización (IPN)?
- 3- ¿Recibieron capacitación de parte del MOPT, Ministerio de Hacienda o la Dirección General de Aduanas, previa a la implementación del reglamento en cuestión?
- 4- ¿Existe algún departamento de RTV exclusivo para la atención de los IPN?
- 5- ¿Si el anterior departamento encargado existe, ¿Se encuentra en cada estación de RTV o es un departamento centralizado para todas las estaciones del país?
- 6- La IPN posee dos fases ¿Cuál es la función de RTV en la primera fase?
- 7- ¿Qué documentos son esenciales en la primera fase?
- 8- ¿En caso de que un importador de un vehículo usado no posea el título de propiedad que otro documento puede presentar?
- 9- ¿Qué páginas o bases de datos consultan para determinar que un vehículo ha sido declarado pérdida total, sacado de circulación o incumple lo estipulado en el artículo 5 de la Ley de tránsito?
- 10- ¿Esas páginas o bases de datos se pueden obtener de todos los países de procedencia de dónde vienen los vehículos?
 Sí No
- 11- ¿Cómo es el proceso de consulta a información de las bases de datos que indica el reglamento en el artículo N°11?
- 12- ¿Cuál ha sido su mayor reto en el procedimiento de inspección previa de nacionalización en relación con la primera fase de revisión documental?

- 13- ¿En relación con la segunda fase del IPN, ¿Qué es la revisión física, cómo funciona ese procedimiento?
- 14- ¿Cómo se coordina esa revisión de parte de RTV, la realizan por Aduanas de jurisdicción o por la ubicación de las estaciones de RTV más cercanas a los Almacenes fiscales o puertos de ingreso?
- 15- ¿Qué es lo que revisan los inspectores de RTV a todos los vehículos en la IPN?
- 16- ¿El vehículo afecto a la revisión debe cumplir con ciertos requisitos para realizar la inspección física?
- 17- ¿Cuáles son esos requisitos que deben cumplir los vehículos?
- 18- ¿Se revisan aspectos mecánicos del vehículo en la IPN?
- 19- Si tuviera que señalar el detalle más importante que se revisa en la inspección física del vehículo por parte de los inspectores, ¿Cuál es?
- 20- ¿Se toman fotografías de todos ángulos al vehículo inspeccionado?
- ___ Sí ___ No
- 21- ¿Tiene algún comentario con respecto a la facilitación que se brinda al personal que inspecciona los vehículos, por parte de los Almacenes Fiscales y puertos de ingreso para llevar a cabo las inspecciones?
- 22- ¿Cómo se da la apertura del IPN?
- 23- ¿Generalmente quién solicita la apertura del IPN, importadores o agencias de Aduanas?

24- ¿Cuál es el precio por realizar las IPN, es variable por tipo de vehículo?

25- ¿Cuando son distancias largas en las aduanas fuera del GAM, se cobra algún monto adicional por esa inspección?

26- El reglamento le otorga a RTV en total 15 días hábiles para concluir el IPN, ¿Tienen aproximadamente un promedio de cuántos días dura ese proceso habitualmente?

27- Si tuviera que describir el volumen de trabajo producido por los IPN, ¿Cuál sería?

___ Muy elevado

___ Elevado

___ Poco elevado

___ Nada elevado el volumen

28- ¿Qué tan común fue que les solicitaran las IPN en fronteras terrestres como la Aduana de Paso Canoas y Peñas Blancas durante el año 2020, en comparación con otras Aduanas?

___ Muy frecuente

___ Frecuente

___ Poco frecuente

___ Nada frecuente

29- ¿En promedio cuantas IPN se realizaron por mes en estas Aduanas fronterizas durante el año 2020?

30- ¿Tienen datos de cuántos vehículos han sido aceptados y rechazados para nacionalización en todas las Aduanas del país, durante el año 2020? Podría suministrarlo por favor.

31- ¿De los vehículos rechazados, cuál es la principal causa para esta decisión?

32- ¿En el procedimiento de inspección previa de nacionalización se toman fotografías para realizar un expediente digital como funciona esa remisión de los expedientes a las Aduanas de Jurisdicción?

33- ¿Han tenido acercamientos con el Ministerio de Hacienda, donde les solicitan información de vehículos para su revisión de expedientes digitales?

34- ¿Existe retroalimentación, reuniones conjuntas, información cruzada entre el Ministerio de Hacienda, MOPT, COSEVI y RTV, en donde compartan conocimientos y visualicen puntos de mejora sobre el reglamento en cuestión, el procedimiento y la IPN?

Sí No

35- ¿Han recibido apelaciones de parte de importadores contra la IPN?

36- ¿Consideran que esas apelaciones son recurrentes o son ocasionales?

37- ¿Cómo ha sido la relación en general con el Ministerio de Obras Públicas (MOPT), su representada, COSEVI y el Ministerio de Hacienda relacionado con el presente reglamento?

38- ¿Si estuviera en sus manos, qué mejoras realizarían al reglamento de inspección como tal para el bien común de todos los actores involucrados y agilización del procedimiento aduanero?

39- ¿Desde que entró en vigor el IPN, y como empresa designada de la inspección vehicular a la flotilla costarricense anualmente, cómo han percibido la calidad de vehículos usados ingresados en la parte mecánica, estructural y ambiental, considerando su misión como empresa?

40- Realice a manera de análisis una breve valoración, pasado, presente y sobre todo futuro del mercado de autos usados en Costa Rica y el papel que desempeña RTV colaborando con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) con la inspección de los vehículos usados en Aduanas.

Anexo 2

Entrevistas Inspección Previa a Nacionalización vehículos usados– Entes externos. (Asociación de importadores de autos usados)

Consentimiento previo, libre e informado:

Nosotros, Gabriel Rodríguez Ramírez y Emanuel Arrieta Villagra, estudiantes de la Universidad Técnica Nacional, estamos desarrollando el trabajo final de graduación (TFG), en su modalidad de Tesis de investigación para optar por el título de Licenciatura en Administración Aduanera. La investigación consiste en analizar la aplicación del reglamento al artículo 5 de la Ley de Tránsito implementado vía decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT, con el que se crea un procedimiento de inspección previa al pago de impuestos de importación a todos los vehículos usados remolques y semirremolques de primer ingreso al Territorio Aduanero Nacional. En razón de lo anterior, requerimos recolectar la información necesaria para lograr este propósito, aplicado a nuestra disciplina de Administración Aduanera.

Su participación y aportes al estudio se mantendrán de forma anónima si así lo desean. En caso de requerir una copia del informe al finalizar este estudio, con gusto se está en disposición de compartirlo.

Aspectos generales:

- a. Nombre de la empresa: _____
- b. Nombre del entrevistado: _____

1- Con respecto al Reglamento para la aplicación del Artículo 5 de la Ley de Tránsito establecido mediante decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT el cual regula las importaciones de vehículos usados que ingresan al territorio aduanero

costarricense, ¿Cuáles fueron sus primeras reflexiones cuando se hizo pública su implementación?

- 2- ¿Cuál es la posición oficial de la Asociación de importadores de autos usados acerca de este reglamento?
- 3- ¿Cómo incide esta normativa en las funciones que realiza la Asociación de importadores de Autos Usados?
- 4- ¿Qué papel juega la Asociación en el mercado de autos usados y si esto les permitió ser tomados en cuenta al momento de aprobar el citado reglamento?
- 5- ¿Antes de que saliera el decreto Ejecutivo 41837-H-MOPT nunca hubo esa apertura para la Asociación de importadores de autos Usados de tomarlos en cuenta?
- 6- De acuerdo con su información. ¿Cuál ha sido la reacción generalizada por parte de los importadores de vehículos usados ante la entrada en vigor de este reglamento?
- 7- ¿Considera que se puede mejorar el procedimiento ya existente para facilitar el proceso de nacionalización?
- 8- ¿Considera que este reglamento valora, representa y respeta los intereses de los asociados importadores?
 Sí No
- 9- ¿Consideran como Asociación que ese reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito está enfocado propiamente en un mercado como el de los Estados Unidos de América y no engloba los demás países desde donde se importan vehículos usados?
- 10- ¿Qué información genera la Asociación costarricense de importadores de autos usados, llevan algún control estadístico, estos datos son de acceso público?
- 11- ¿Existe retroalimentación entre MOPT, RTV, Ministerio de Hacienda (MH), auxiliares de la función pública aduanera y ustedes como Asociación en aquellos aspectos relacionados con la importación de vehículos? Podría referirse al respecto.
- 12- ¿Han realizado mesas de trabajo, reuniones donde se valoren los diferentes puntos de vista?
 Sí No
- 13- ¿Existen estudios que evidencien mejoras en la flotilla de vehículos usados importados, así como en la parte de protección ambiental y de seguridad vial,

posterior de la implementación del Reglamento? Podría fundamentar su respuesta.

Sí No

14- ¿Desde el punto de vista legal, como asociación han presentado algún recurso contra el reglamento del artículo 5 de la Ley de tránsito?

Sí No

15- ¿Qué argumentos se fundamentan en estas acciones legales?

16- ¿Desde el año 2020 que entra en vigencia el reglamento, tienen datos de cuál ha sido la incidencia de la norma relacionado con la cantidad de importaciones de vehículos usados respecto a los tres años anteriores?

17- ¿Desde el año 2020 que entra en vigencia el reglamento, tienen datos de cuál ha sido la incidencia de la norma relacionado con las ventas de vehículos usados respecto a los tres años anteriores?

18- De 2020 a enero 2022, ¿Cuántos agremiados cerraron sus ventas de autos usados?

19- ¿El reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito, incrementó los costos de nacionalización de un vehículo usado o disminuyeron?

Sí No

20- ¿En general, los gastos totales de importación de un vehículo usado desde su compra hasta dejarlo listo para su venta en Costa Rica aumentaron o disminuyeron una vez en vigencia el reglamento?

21- ¿Ha conocido de experiencias de importadores de autos usados que les rechacen el IPN?

22- ¿Cuáles son las mayores causas del rechazo del IPN?

23- Con base en su experiencia, ¿Existe mayor probabilidad de que un vehículo usado sea rechazado dependiendo del país de procedencia?

24- ¿Tienen algún monto estimado, en promedio de cuánto dejó de percibir el erario público con la disminución de importaciones de vehículos usados?

25- ¿Han participado en algún diálogo con el MOPT sobre posibles mejoras al reglamento que propiciaría una mayor facilitación en tiempos y costos de nacionalización de vehículos usados?

Sí No

- 26- ¿Consideran favorables los tiempos para nacionalizar un vehículo usado actualmente, comparado con antes de 2020?
- 27- ¿Qué mejoras propondría como Asociación al reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito?
- 28- ¿Cómo visualiza el futuro de la Asociación de Autos Usados y cuáles son sus proyecciones?
- 29- ¿Realice a manera de análisis una breve valoración, pasado, presente y sobre todo futuro del mercado de autos usados en Costa Rica y a nivel mundial, y qué expectativas tienen como Asociación?

Anexo 3

Entrevistas Inspección Previa a Nacionalización vehículos usados– Entes externos. (Funcionarios aduaneros)

Consentimiento previo, libre e informado:

Nosotros, Gabriel Rodríguez Ramírez y Emanuel Arrieta Villagra, estudiantes de la Universidad Técnica Nacional, actualmente estamos desarrollando el trabajo final de graduación (TFG), en su modalidad de Tesis de investigación para optar por el título de Licenciatura en Administración Aduanera. La investigación consiste en analizar la aplicación del reglamento al artículo 5 de la ley de tránsito implementado vía decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT, donde se crea un procedimiento de inspección previa al pago de impuestos de importación a todos los vehículos usados remolques y semirremolques de primer ingreso al Territorio Aduanero Nacional. En razón de lo anterior, requerimos recolectar la información necesaria para lograr este propósito, aplicado a nuestra disciplina de Administración Aduanera.

Su participación y aportes al estudio se mantendrán de forma anónima si así lo desean. En caso de requerir una copia del informe al finalizar este estudio. Con gusto se está en disposición de compartirlo.

Aspectos generales:

- a. Nombre de la empresa: _____
- b. Nombre del entrevistado: _____

- 1- ¿Tiene conocimiento acerca del Reglamento para la aplicación del Artículo 5 de la Ley de Tránsito establecido mediante decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, el

cual regula las importaciones de vehículos usados que ingresan al territorio aduanero costarricense?

Sí No

2- ¿Qué opinión le genera esta nueva normativa vía reglamento?

3- Como funcionario Aduanero, antes de entrar en vigencia el reglamento, podría referirse a cómo eran sus funciones y ejecución cuando revisaba un vehículo usado.

4- ¿Considera que con la entrada en vigencia del reglamento, mejoró la inspección de vehículos en Aduanas?

5- ¿Desde que entró en vigencia el reglamento, aproximadamente cuál es el promedio de vehículos con aforo rojo que ha revisado? (Puede detallar por semana, quincena o mensualmente).

6- ¿En su labor como funcionario de Aduanas en los depósitos Aduaneros o Puertos de ingreso ha notado alguna anomalía respecto a los impuestos declarados en vehículos que no han sido objeto de aforo rojo?

Sí No

7- ¿La Aduana de jurisdicción o su jefatura inmediata les han solicitado inspeccionar vehículos con aforo verde?

Sí No

8- ¿Qué tan frecuente ha sido esa solicitud desde que entró en vigencia el reglamento del artículo 5 de la Ley de tránsito?

Muy frecuente

Frecuente

Poco frecuente

Nada frecuente

9- ¿Cuáles son los principales elementos que solicitan que se inspeccione actualmente en un automotor usado importado?

10- ¿Cómo catalogan la facilitación otorgada por los Auxiliares de la función pública aduanera, para que los funcionarios de Aduanas puedan realizar las inspecciones de vehículos en depósitos aduaneros y puertos de ingresos en zona primaria marítimo o terrestre?

11-Con base en su experiencia ¿existe alguna parte del proceso de inspección previa a nacionalización que realiza RTV, que considera podría estar vulnerando el régimen jurídico aduanero y por qué?

12-¿En general, considera que se podrían hacer mejoras en el procedimiento que regula esta reglamentación para agilizar la tramitología aduanera de importación de vehículos usados? Podría fundamentar su respuesta.

Anexo 4

Entrevistas Inspección Previa a Nacionalización vehículos usados– Entes externos. (Depósito Aduanero)

Consentimiento previo, libre e informado:

Nosotros, Gabriel Rodríguez Ramírez y Emanuel Arrieta Villagra, estudiantes de la Universidad Técnica Nacional, estamos desarrollando el trabajo final de graduación (TFG), en su modalidad de Tesis de investigación para optar por el título de Licenciatura en Administración Aduanera. La investigación consiste en analizar la aplicación del reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito implementado vía decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT, donde se crea un procedimiento de inspección previa al pago de impuestos de importación a todos los vehículos usados remolques y semirremolques de primer ingreso al Territorio Aduanero Nacional. En razón de lo anterior, requerimos recolectar la información necesaria para lograr este propósito, aplicado a nuestra disciplina de Administración Aduanera.

Su participación y aportes al estudio se mantendrán de forma anónima si así lo desean. En caso de requerir una copia del informe al finalizar este estudio, con gusto se está en disposición de compartirlo.

Aspectos generales:

a. Nombre de la empresa: _____

b. Nombre del entrevistado: _____

1- ¿Tienen conocimiento del Reglamento para la aplicación del Artículo 5 de la Ley de Tránsito establecido mediante decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT el cual

regula las importaciones de vehículos usados que ingresan al territorio aduanero costarricense, donde la encargada de efectuarlas es la empresa RTV?

Sí No

- 2- Como auxiliares de la Función Pública Aduanera, encargados de custodiar mercancías ¿cuáles son algunas de las consideraciones que le genera el reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito?
- 3- ¿Cuándo entra en vigor una nueva ley, reglamento, circular, oficio o algún cambio en algún proceso, se les notifica oportunamente o lo revisan en órganos oficiales como La Gaceta?
- 4- ¿Ha existido una mejora en el proceso de nacionalización de vehículos usados, a raíz de la entrada en vigor del reglamento? ¿Por qué?
- 5- ¿Han percibido cambios en las características físicas de los vehículos usados como carrocería y chasis, que son almacenados y custodiados temporalmente en sus instalaciones a partir de la entrada en vigor del reglamento en cuestión?
- 6- En términos de tiempo, de acuerdo con su experiencia, ¿Cuál es el promedio en días para concluir la nacionalización de un vehículo usado actualmente con el IPN, desde que ingresa al depósito Aduanero hasta que el importador se apersona a retirarlo?
- 7- ¿Existe alguna diferencia notoria en tiempos actualmente de estancia de los vehículos usados, respecto a cuando no estaba vigente el reglamento, sin tomar en cuenta casos especiales que tardan mucho en ser desalmacenados?
- 8- Como depósito Aduanero, ¿Cómo es el procedimiento cuando los funcionarios de RTV se presentan a realizar las inspecciones previas a nacionalización de los vehículos usados?
- 9- ¿Conocen casos donde los importadores de vehículos usados solicitan estar presentes en la inspección?
 Sí No
- 10- ¿Qué tan normal es esa solicitud de parte de los importadores?
- 11- ¿Conocen de casos donde funcionarios de la Aduana o agencias de aduanas se apersonan a estar presentes en la revisión física con RTV?
 Sí No

- 12-¿Han existido solicitudes especiales de los funcionarios de RTV cuando revisan algún tipo de vehículo?
- 13-¿Han tenido que realizar algún tipo de mejora, ampliación o acondicionamiento de espacio para facilitar la inspección de vehículos?
- 14-¿Los funcionarios de RTV les facilitan algún tipo de fotografías después de la revisión para verificar las condiciones en las que está el vehículo?
- 15-¿Tienen conocimiento si la revisión que realiza el personal de RTV incluye verificar los gases emitidos por los vehículos?
- ___ Sí ___ No
- 16-¿Dentro de las potestades de fiscalización que posee la aduana, les han solicitado fotos de la descarga o ingreso de los vehículos usados durante el año 2020?
- ___ Sí ___ No
- 17-¿Cuál es el dato de la cantidad de vehículos usados que ingresaron a sus instalaciones durante el año 2020, y aún no han sido nacionalizados?
- 18-En su opinión ¿ guarda relación el reglamento del IPN con los vehículos que están en abandono ingresados en el año 2020?
- 19-Considerando que muchos de los importadores de vehículos usados son también clientes suyos, ¿Cuál ha sido el impacto económico y el comportamiento de la demanda durante el 2020 a la fecha, considerando el reglamento en cuestión y por supuesto la pandemia?
- 20-Como depósito Aduanero, ¿qué mejoras consideraría necesarias o realizaría al reglamento o al procedimiento de inspección como tal para el bien común de las partes involucradas?
- 21-Realice a manera de análisis una breve valoración, pasado, presente y sobre todo futuro del mercado de autos usados en Costa Rica y la relación que juegan ustedes como Auxiliares de la función pública aduanera.

Anexo 5

Entrevistas Inspección Previa a Nacionalización vehículos usados– Entes externos. (Agentes y Agencias de aduanas)

Consentimiento previo, libre e informado:

Nosotros, Gabriel Rodríguez Ramírez y Emanuel Arrieta Villagra, estudiantes de la Universidad Técnica Nacional, actualmente estamos desarrollando el trabajo final de graduación (TFG), en su modalidad de Tesis de investigación para optar por el título de Licenciatura en Administración Aduanera. La investigación consiste en analizar la aplicación del reglamento al artículo 5 de la ley de tránsito implementado vía decreto ejecutivo N° 41837-H-MOPT, donde se crea un procedimiento de inspección previa al pago de impuestos de importación a todos los vehículos usados remolques y semirremolques de primer ingreso al Territorio Aduanero Nacional. En razón de lo anterior, requerimos recolectar la información necesaria para lograr este propósito, aplicado a nuestra disciplina de Administración Aduanera.

Su participación y aportes al estudio se mantendrán de forma anónima si así lo desean. En caso de requerir una copia del informe al finalizar este estudio. Con gusto se está en disposición de compartirlo.

Aspectos generales:

a. Nombre de la empresa: _____

b. Nombre del entrevistado: _____

1- ¿Tiene conocimiento acerca del Reglamento para la aplicación del Artículo 5 de la Ley de Tránsito establecido mediante decreto Ejecutivo N° 41837-H-MOPT, el cual regula las importaciones de vehículos usados que ingresan al territorio aduanero costarricense?

___ Sí ___ No

2- Como Auxiliares de la Función Pública Aduanera, ¿qué criterio les genera el reglamento al artículo 5 de la Ley de tránsito relacionado con su labor diaria en el procedimiento de importación de vehículos usados?

3- ¿Consideran que ha existido una mejora en el proceso de nacionalización de vehículos usados, a raíz de la entrada en vigencia del reglamento?

4- ¿En términos de duración, cuál es el promedio en días para concluir la nacionalización de un vehículo usado actualmente?

- 5- ¿Existe alguna diferencia en tiempos actualmente para concluir la nacionalización de vehículos usados, respecto a cuando no estaba vigente el reglamento?
- 6- ¿Cómo es la carga de trabajo actualmente para desalmacenar un vehículo usado comparado antes de la entrada en vigor del reglamento, aumentó o disminuyó?
- 7- ¿En términos de costos administrativos de operación, la entrada en vigor del reglamento aumentó o disminuyó el precio de los servicios que cancelan los importadores de vehículos usados?
- 8- ¿Cuál ha sido el promedio en la cantidad de revisiones inmediatas físicas de vehículos usados después de la entrada en vigor del reglamento? Favor indicarlo por semana, quincena o mes.
- 9- ¿En relación con los semáforos de los DUAS de vehículos usados, cuál ha sido el promedio del tipo de aforo después de la entrada en vigencia del reglamento?
- 10- ¿Consideran que el procedimiento de nacionalización de vehículos usados se ha estandarizado a raíz del reglamento?
 Sí No
- 11- ¿Considera que los criterios aplicados para dictaminar la aceptación de un vehículo y su posterior nacionalización son objetivos e imparciales?
- 12- ¿Conoce de apelaciones interpuestas contra RTV, COSEVI o el MOPT?
 Sí No
- 13- ¿Considera que los plazos de respuesta a las apelaciones son aceptables?
 Sí No
- 14- ¿Ha percibido alguna mejora posterior a la aplicación del reglamento en cuestión sobre los actos administrativos emitidos en relación con la importación de vehículos usados? Podría referirse al respecto.
- 15- ¿Como Auxiliares de la Función Pública Aduanera, consideran que existe alguna parte del procedimiento que puede vulnerar el régimen jurídico aduanero y se le debe prestar atención?

16- ¿Como parte del procedimiento de fiscalización de la Autoridad Aduanera, han recibido solicitudes de presentar documentación para su revisión a posteriori de vehículos usados luego de la entrada en vigencia del reglamento?

17- Cuando un importador solicita sus servicios, ¿generalmente pide que sean ustedes los que soliciten el IPN a RTV, qué tan normal es?

18- ¿Ha recibido solicitudes de importadores que solicitan estar presentes en la Inspección previa a nacionalización con RTV?

Sí No

19- ¿La empresa RTV avisa cuando va a realizar la inspección física del vehículo al solicitante del IPN?

20- ¿Han tenido casos de importadores de vehículos usados que les rechazan el IPN? En caso de ser negativo continuar con la pregunta N° 22

Sí No

21- ¿Cuál es la causa más frecuente del rechazo de las inspecciones previas a la nacionalización según su experiencia?

22- ¿A qué aspectos el importador de vehículos usados debe prestar más atención al vehículo que importa para evitar posibles rechazos de RTV?

23- ¿Según su conocimiento, es clara la normativa del reglamento para la aplicación del artículo 5 de la Ley de tránsito?

Sí No

24- ¿En cuál aduana de jurisdicción se está desalmacenando más vehículos usados actualmente?

25- ¿Qué mejoras consideraría necesarias y realizaría al reglamento o al procedimiento como tal para agilización en el despacho aduanero?

26- ¿Realice a manera de análisis una breve valoración, pasado, presente y sobre todo futuro del mercado de autos usados en Costa Rica y cuál es su papel como auxiliar de la función pública colaborando en la operatividad aduanera relacionado con los importadores de vehículos usados?

Anexo 6

Oficio DGA-DGT-ER-257-2021

https://drive.google.com/drive/folders/1S1jahLpL_P4xYyeIAmF0Wgjmm6LB4bBA

Anexo 7

Respuestas a las entrevistas:

https://drive.google.com/drive/folders/1xTUvjr3FzuNdmhh_jz1rHxDB1zGyb5iU

Cronograma de actividades

Actividad	I Cuatrimestre 2021				II Cuatrimestre 2021				III Cuatrimestre 2021				Participantes
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
Presentación de tema	X												Grupo de trabajo y Docente
Justificación, Estado de la Cuestión, planteamiento del Problema, Preguntas Generales y Específicas, Objetivos Generales y Específicos, Hipótesis	X	X											Grupo de trabajo y Docente
Entrega Final Capítulo I		X											Grupo de trabajo
Elaboración Capítulo II Marco Teórico		X	X										Grupo de trabajo y Docente
Elaboración Capítulo III Marco Metodológico				X									Grupo de trabajo y Docente
Presentación del Capítulo I, II y III				X									Grupo de trabajo y Docente
Revisión tutor anteproyecto				X									Grupo de trabajo y Tutor
Revisión lector 1 anteproyecto				X									Grupo de trabajo, Tutor y lector 1
Revisión lector externo Anteproyecto				X									Grupo de trabajo, Tutor y lector externo
Presentación del anteproyecto a la comisión TFG				X	X								Grupo de trabajo y Tutor
Corrección de observaciones					X								Grupo de trabajo y Tutor
Elaboración del Capítulo IV						X	X	X					Grupo de trabajo y Tutor
Elaboración de Instrumentos de recolección de Información						X	X						Grupo de trabajo y Tutor
Aplicación de Instrumentos de recolección de Información						X	X						Grupo de trabajo y Tutor
Tabulación de Datos y Análisis							X	X					Grupo de trabajo y Tutor
Observaciones al Capítulo IV									X				Grupo de trabajo y Tutor
Elaboración Capítulo V									X	X	X	X	Grupo de trabajo y Tutor
Conclusiones y Recomendaciones									X	X			Grupo de trabajo y Tutor
Revisión del Tutor											X		Grupo de trabajo y Tutor
Revisión del Lector 1 anteproyecto											X		Grupo de trabajo y Lector 1
Revisión lector externo Anteproyecto											X		Grupo de trabajo y Lector externo
Entrega final TFG												X	Comisión
Defensa de Tesis												X	Grupo de trabajo, Tutor, Lector 1 y Lector externo