

**Documento  
Definitivo**

**Sesión Extraordinaria 2755-14**

Acta de la Sesión Extraordinaria 2755-14 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 29 de enero del 2014 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:01 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Licda. Silvia Bolaños Barrantes	Presidenta
Lic. Moisés Valitutti Chavarría	Vicepresidente
Licda. Sofía Carvajal Chaverri	Representante CCSS
Lic. Francisco Marín Monge	Representante del INA

**Director Ausente:** Lic. Luis Gerardo Rojas Rojas, por encontrarse en funciones propias de su cargo.

**Participan además:**

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
MBA. César Quirós Mora	Auditor Interno
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaría Junta Directiva

**Contenido:**

**PUNTO ÚNICO**

Audiencia a personeros de AIVEMA

- ✓ Reglamento de emisiones factor lambda
- ✓ Artículo 5º Ley 9078- Importación Vehículos Pérdida Total

**Orden del Día**

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Extraordinaria 2755-2014, del 29 de enero del 2014.

**PUNTO ÚNICO**

**Audiencia a personeros de AIVEMA**

**A. Reglamento de emisiones factor lambda**

Se conoce oficio No. DE-2014-00361 (2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual adjunta el oficio No. AL-493-2014, que contiene el criterio jurídico respecto de las competencias derivadas del artículo 5º de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078 y la reglamentación del control de emisiones contaminantes, así como el oficio ATFV-2014-0034 de la Asesoría Técnica de Fiscalización relativo al tema de las emisiones contaminantes y el factor lambda.

El criterio legal contenido en el oficio No. AL- 493-2014, indica textualmente lo siguiente:

“...En cumplimiento del acuerdo adoptado en el artículo III de la Sesión 2752-14 del día 14 de los corrientes, rindo el siguiente criterio sobre el punto consultado.

La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, regula el tema de las emisiones contaminantes y del nivel de ruido en los numerales 38 y 39 de la siguiente forma:

**ARTÍCULO 38.- Control de emisiones contaminantes**

Todo vehículo automotor que circule en las vías públicas deberá sujetarse a los límites de emisiones contaminantes establecidos en esta ley y su reglamento.

El control del cumplimiento de los límites de emisiones contaminantes se realizará en las IVE periódicas establecidas en el artículo 30 de la presente ley y por las autoridades correspondientes en carretera.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para que mediante reglamento determine:

- a) Los procedimientos de prueba, medición e inspección, los valores a utilizar y su duración.
- b) Los factores de altura.
- c) Las especificaciones técnicas de los sistemas de control de emisiones acordes con los diferentes tipos de vehículos, incluidos los vehículos de primer ingreso.
- d) El porcentaje de factor lambda que se utilizará como parámetro en la medición de contaminantes.
- e) En los vehículos con motor de encendido por ignición, los límites de monóxido de carbono, dióxido de carbono y partículas de hidrocarburos.

Aquellos deberán tener al menos un sistema de control de emisiones que cuente con un convertidor catalítico, el sensor de oxígeno, un sistema de emisiones de combustible evaporado y un sistema de recirculación de gases de escape, salvo los vehículos tipo bicimotor, motocicleta y UTV.

**f)** En los vehículos con motor de encendido por compresión, el grado de opacidad; estos deberán contar al menos con un sistema de recirculación de gases de escape y compensador de altura.

**g)** Los procedimientos de control de emisiones contaminantes para vehículos con nuevas tecnologías distintas de las indicadas en los incisos e) y f).

**h)** Las especificaciones requeridas para vehículos que ingresen a futuro con nuevas tecnologías.

Los límites de emisiones contaminantes podrán ser fijados reglamentariamente por el Poder Ejecutivo, siempre que procuren disminuir eficientemente la emisión de contaminantes ambientales y cuenten con los estudios técnicos que justifiquen tal variación.

Se exceptúan de las regulaciones del control de emisiones contaminantes los tractores de oruga y de llanta, los vehículos de competencia de velocidad, los de interés histórico, la maquinaria agrícola, industrial y de construcción, y los vehículos catalogados como equipo especial, excepto los vehículos grúa.

### **ARTÍCULO 39.- Límites de ruido**

El Poder Ejecutivo determinará, mediante reglamento, las disposiciones aplicables en relación con las mediciones sonoras; para ello, los valores intermedios se establecerán según las características básicas del vehículo.

La IVE incluirá la inspección y medición del ruido de las muflas y del freno del motor. Además, cuando la naturaleza constructiva del vehículo lo permita, deberán verificar la existencia y el correcto funcionamiento del freno de motor. En el caso de sobrepasar los límites de ruido, no se otorgará el certificado de inspección técnica respectivo.

Todos los vehículos deberán utilizar silenciadores u otros mecanismos que contribuyan a disminuir los niveles de ruido producidos por sus motores, escapes y bocinas.

Los vehículos que cuenten con frenos de motor deberán utilizar silenciador que impida sobrepasar los límites de ruido que se establezcan reglamentariamente. Asimismo, se prohíbe el uso de roncadores, muflas alteradas o muflas dañadas.

Contrariamente a lo que sucedía con la legislación anterior, en la ley N° 9078 observamos que entrega todos los pormenores de ambos temas, a la vía reglamentaria.

Recordamos la forma que regulaba la legislación anterior ambos aspectos, por lo demás de forma muy amplia:

**ARTÍCULO 34.-** Los vehículos automotores, a fin de que sean autorizados para circular por el territorio nacional, deberán cumplir los límites de emisión de gases, humos y partículas fijados en los artículos 35, 36 y 37 de esta Ley. Además, para los vehículos automotores que hayan ingresado al país a partir del 1° de enero de 1995, es obligatorio contar con un sistema de control de emisiones de circulación cerrada en perfecto funcionamiento. Como parte de este sistema, los vehículos con motores de gasolina o combustibles similares deberán contar con un convertidor catalítico de tres vías. Se admitirá cualquier otro sistema para controlar emisiones, siempre que permita una reducción mayor de las emisiones producidas por el vehículo.

Mediante el Reglamento de esta Ley, el Poder Ejecutivo regulará las especificaciones del sistema de control de emisiones de los vehículos y podrá modificar los límites para la emisión de gases, humos y partículas, siempre que los nuevos límites sean más estrictos que los estipulados en los artículos 35, 36 y 37 de esta Ley, para disminuir, cada vez más eficientemente, la emisión de contaminantes ambientales.

Las regulaciones del control de emisiones contaminantes no serán obligatorias para los tractores de oruga, los vehículos de competencia de velocidad, los de interés histórico ni los catalogados como equipo especial, excepto los vehículos grúa.

Para autorizar la importación de los tractores de llanta, no deberá presentarse a las autoridades competentes el certificado de cumplimiento.

Los límites de control de emisiones establecidos en los artículos subsiguientes de esta ley incorporan el factor de corrección por altura.

**ARTÍCULO 35.-** Los límites de emisión de gases para vehículos equipados con motores de ignición por chispa que utilicen gasolina, gasohol, alcohol u otros combustibles similares para funcionar, son:

- a) Los vehículos con cualquier peso prueba, que ingresaron al país antes del 1o de enero de 1995, no deberán emitir contaminantes ambientales que excedan del cuatro y medio por ciento (4,5%) de monóxido de carbono del volumen total de los gases.
- b) Los vehículos con cualquier peso prueba que ingresen al país entre el 1o de enero de 1995 y el 31 de diciembre de 1998, no deberán

emitir contaminantes ambientales que excedan del dos por ciento (2%) de monóxido de carbono del volumen total de los gases, ni trescientas cincuenta partes por millón (350 ppm) de hidrocarburos.

**c)** Los vehículos con cualquier peso prueba que se inscriban por primera vez en el Registro de Bienes Muebles y a partir del 1o de enero de 1999, no deberán emitir contaminantes ambientales que excedan del medio por ciento (0,5%) de monóxido de carbono del volumen total de los gases, ni ciento veinticinco partes por millón (125 ppm) de hidrocarburos.

Además, la emisión de bióxido de carbono deberá ser superior o igual al diez por ciento (10%) del volumen total de los gases. Todos estos límites también serán aplicables a los motores alterados o modificados para usar combustible que no sea gasolina ni diesel, y para los motores usados que se utilicen como reemplazos en automotores, de acuerdo con su peso, y funcionen con gasolina. Los límites para bióxido de carbono se establecerán en el Reglamento de esta Ley.

Las emisiones de monóxido de carbono y bióxido de carbono en porcentaje del volumen total de los gases e hidrocarburos en partes por millón se medirán por medio de equipos que autorice el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El procedimiento de medición se realizará con dos diferentes valores de revoluciones por minuto del motor del vehículo, conocidos como velocidades al ralentí y de motor de cruceo. La duración de las pruebas se establecerá por reglamento.

**d)** Los vehículos nuevos que ingresen al país a partir del 1o de enero de 1998, no deberán emitir contaminantes ambientales que excedan de los límites siguientes establecidos de acuerdo con su peso prueba:

1.- Para vehículos cuyo peso prueba sea inferior o igual a mil ochocientos kilogramos (1,8 TM), el nivel de emisión no podrá superar doscientos diez centigramos (2,10 gr.) de monóxido de carbono por cada kilómetro que recorra el vehículo, ni un cuarto de gramo (0,25 gr.) de hidrocarburos por cada kilómetro recorrido, ni sesenta y tres centigramos (0,63 gr.) de óxidos de nitrógeno por cada kilómetro recorrido, según el procedimiento de prueba de emisiones US FTP-75.

2.- Para todos los vehículos cuyo peso prueba sea superior a mil ochocientos kilogramos (1,8 TM) pero inferior o igual a dos mil ochocientos kilogramos (2,8 TM), el nivel de emisión no podrá superar seiscientos veinte centigramos (6,20 gr.) de monóxido de carbono por cada kilómetro que recorra el vehículo, ni medio gramo (0,50 gr.) de hidrocarburos por cada kilómetro recorrido, ni ciento diez centigramos (1,10 gr.) de óxidos de nitrógeno por cada kilómetro recorrido, según el procedimiento de prueba de emisiones US FTP-75.

3.- Para vehículos cuyo peso prueba sea superior a dos mil ochocientos kilogramos (2,8 TM) pero inferior o igual a seis mil cuatrocientos kilogramos (6,4 TM), el nivel de emisión no podrá superar ciento noventa y dos decigramos por kilovatio hora (19,2 gr/kwh) de monóxido de carbono, ni un gramo y medio por kilovatio hora (1,5 gr/kwh) de hidrocarburos, ni ciento seis decigramos por kilovatio hora (10,6 gr/kwh)

de óxidos de nitrógeno, según el procedimiento de prueba denominado en inglés "Heavy DutyTransient Test" (Prueba transitoria para los vehículos de carga pesada).

4.- Para vehículos cuyo peso prueba sea superior a seis mil cuatrocientos kilogramos (6,4 TM), el nivel de emisión no podrá superar cuatrocientos noventa y ocho decigramos por kilovatio hora (49,8 gr/kwh) de monóxido de carbono, ni veintiséis decigramos por kilovatio hora (2,6 gr/kwh) de hidrocarburos, ni ciento seis decigramos por kilovatio hora (10,6 gr/kwh) de óxidos de nitrógeno, según el procedimiento de prueba denominado en inglés "Heavy DutyTransient Test" (Prueba transitoria para los vehículos de carga pesada).

5.- En el caso de los vehículos livianos de doble tracción, pertenecientes al grupo de automotores definido por el título 40, partes 85 y 86 del US CFR como "Sport UtilityVehicles", el nivel de emisión no podrá superar sesenta y dos decigramos (6,20 gr.) de monóxido de carbono por cada kilómetro que recorra el vehículo, ni medio gramo (0,50 gr.) de hidrocarburos por cada kilómetro recorrido, ni once decigramos (1,10 gr.) de óxidos de nitrógeno por cada kilómetro recorrido, según el procedimiento de prueba de emisiones US FTP-75. Los límites anteriores serán aplicables a todos los motores nuevos que se utilicen como reemplazos en vehículos que funcionen con gasolina, según el peso prueba del vehículo.

e) Las bicimotos, motocicletas, los triciclos y cuadraciclos deberán cumplir los límites de emisiones contaminantes y los procedimientos que se establezcan para su control en el Reglamento.

**ARTÍCULO 36.-** Los límites de emisión de humos y partículas para vehículos equipados con motores que utilicen diesel como combustible, serán los siguientes:

a) Para los vehículos que ingresen al país antes del 1o de enero de 1999, cuyo peso prueba sea inferior a tres toneladas métricas y media (3,5 TM), el nivel máximo de opacidad permitido es de setenta por ciento (70%) o su equivalente en "valor k".

b) Para los vehículos que se inscriban por primera vez en el Registro de Bienes Muebles y a partir del 1o de enero de 1999, cuyo peso prueba sea inferior a tres toneladas métricas y media (3,5 TM), el nivel máximo de opacidad permitido es de sesenta por ciento (60%) o su equivalente en "valor k".

c) Para los vehículos que ingresen al país antes del 1o de enero de 1999, cuyo peso prueba sea superior o igual a tres toneladas métricas y media (3,5 TM), lo mismo que para los vehículos con aspiración forzada, el nivel máximo de opacidad permitido es de ochenta por ciento (80%) o su equivalente en "valor k".

d) Para los vehículos que se inscriban por primera vez en el Registro de Bienes Muebles y a partir del 1o de enero de 1999, cuyo peso prueba sea superior o igual a tres toneladas métricas y media (3,5 TM), lo mismo que para los vehículos con aspiración forzada, el nivel máximo de opacidad permitido es de setenta por ciento (70%) o su

equivalente en "valor k".

**e)** Los límites de opacidad establecidos en los incisos b) y d) de este artículo serán aplicables a todos los motores usados que se empleen como reemplazos en vehículos que funcionen con diesel. Las mediciones de humos deberán efectuarse por medio de equipos con opacímetros de flujo parcial y bajo el procedimiento de aceleración libre. Además, las bombas de inyección de los vehículos que funcionan con diesel, deben poseer y mantener sin alterar el sello de seguridad en los ajustes de control de volumen, el caudal de entrega del combustible y las revoluciones por minuto.

La opacidad se comprobará con el motor sin carga y a revoluciones máximas de corte de inyección. El resultado de la opacidad será el valor pico máximo obtenido mediante el tiempo y número de mediciones establecidas por Reglamento.

**f)** Los vehículos nuevos que ingresen al país a partir del 1o de enero de 1998:

1.- Para todos los vehículos cuyo peso prueba sea inferior o igual a tres toneladas métricas y media (3,5 TM), el nivel máximo de emisión de partículas sólidas (PM) permitido es de un cuarto de gramo por kilómetro (0,25 gr/km.) según especificación 70/220/EEC y la medida de la densidad del humo con el motor a plena capacidad, conforme a la regulación ECE R24 y la Directiva EC 72/306/EEC.

2.- Para todos los vehículos cuyo peso prueba sea superior a tres toneladas métricas y media (3,5 TM), el nivel máximo de emisión de partículas sólidas (PM) permitido es de treinta y seis centigramos por kilovatio hora (0,36 gr/kwh), según las especificaciones de la Unión Europea 91/542/EEC o de treinta y tres centigramos por kilovatio hora (0,33 gr/kwh), de acuerdo con las especificaciones del "Heavy DutyTransient Test". También debe medirse la densidad del humo con el motor a plena capacidad conforme a la regulación ECE R24 y la Directiva EC 72/306/EEC, o el "Federal SmokeExhaust Test Procedure" (Procedimiento de la prueba federal para humos).

Los límites anteriores serán aplicables a todos los motores nuevos que se utilicen como reemplazos en vehículos que funcionen con diesel, según el peso prueba del vehículo.

**ARTÍCULO 37.**— A fin de que a todos los vehículos de primer ingreso se les autorice circular por el territorio nacional, deberá efectuárseles en Costa Rica, de acuerdo con el tipo de motor y emisión analizada con los procedimientos establecidos por esta Ley y su Reglamento, el control respectivo de emisiones de gases, humos o partículas en porcentaje de monóxido de carbono del volumen total de los gases, en partes por millón (ppm) de hidrocarburos, en porcentaje de bióxido de carbono del volumen total de los gases o en porcentaje de opacidad, según corresponda. El resultado de la medición inicial de las emisiones se registrará en la tarjeta de control de emisiones.

En mediciones ulteriores y para los efectos de control policial y de la revisión técnica periódica señalada en el artículo 19 de esta Ley, ningún vehículo deberá exceder los límites de emisiones establecidos en los artículos 35 y 36 de esta Ley.

Transitorio único. — Las disposiciones del artículo anterior deberán aplicarse en todos los trámites para el desalmacenaje de vehículos que no hayan sido nacionalizados

**ARTÍCULO 38.-** Como parte de la revisión técnica indicada en el artículo 19 de esta Ley debe verificarse que el sistema de control de emisiones, en los casos que corresponda, opera correctamente y que el vehículo cumple las estipulaciones, según corresponda, de los artículos 35, 36 y 37 de la presente Ley y su Reglamento. Además, debe verificarse el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso e) del artículo 36 de esta Ley, en cuanto a las bombas de inyección de los motores de los vehículos que funcionan con diesel. En todos los vehículos automotores, sin excepción, se verificará la estanquidad del tubo de escape.

El resultado satisfactorio de las pruebas de control de emisiones se acreditará con la confección y entrega de la tarjeta de control de emisiones y el ecomarchamo, documentos cuyas características serán establecidas por la Dirección General de Transporte Público. Las pruebas necesarias para el control de las emisiones únicamente pueden ser realizadas por personas que estén capacitadas para ese fin y hayan aprobado los cursos, cuyos temarios y duración determinará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes con el aval del Ministerio de Educación Pública. El Instituto Nacional de Aprendizaje, el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica y las instituciones avaladas por el Ministerio de Educación Pública podrán impartir dichos cursos.

**ARTÍCULO 122.-** Prohíbese que los vehículos automotores, cualquiera que sea su tipo o tamaño, provoquen ruido, gases y humo que excedan de los límites establecidos en los siguientes incisos:

- a) Los equipados con motor diesel no deben expeler humo, cuya opacidad exceda de los límites máximos estipulados en los incisos a), b), c) y d) del artículo 36 de esta Ley.
- b) Los provistos de motor de ignición por chispa, que utilicen gasolina, gasohol, alcohol u otros combustibles similares, no deberán expeler contaminantes ambientales que excedan de los límites máximos estipulados en los incisos a), b) y c) del artículo 35 de esta Ley.
- c) Los niveles máximos admisibles de ruido emitido por el escape de los vehículos en condición estática, serán los siguientes:
  - 1) Para los automóviles, los vehículos rústicos, los taxis y los vehículos cuyo peso bruto sea hasta de tres coma cinco (3,5) toneladas métricas es de 96 dB (A).
  - 2) Para las bicimotos, las motocicletas, los microbuses y los vehículos

cuyo peso bruto sea entre tres coma cinco (3,5) toneladas métricas y ocho (8) toneladas métricas, es de 98 dB (A).

3) Para los autobuses, las busetas y los vehículos cuyo peso bruto sea mayor de ocho (8) toneladas métricas, es de 100 dB (A).

ch) Los niveles de ruido permitidos para los dispositivos sonoros de los vehículos automotores, son los siguientes:

1) Para las motobicicletas y motocicletas de cualquier tipo, el nivel máximo de ruido permitido es de 105 dB (A).

2) Para los automóviles, los vehículos rústicos, los vehículos de carga liviana o pesada y los vehículos de transporte público, el nivel máximo de ruido permitido es de 118 dB (A).

3) Para los vehículos de emergencia, el nivel máximo de ruido permitido no debe ser superior a los 120 dB (A).

En todas las mediciones anteriores, se estará a lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley, en el entendido de que los valores intermedios se establecerán, según las características básicas del vehículo.

d) Queda prohibido el uso de roncadore, muflas alteradas o muflas disfrazadas de escape libre. La revisión técnica de vehículos incluirá la revisión y medición del ruido de las muflas y del freno del motor. En caso de sobrepasar los límites de contaminación sónica establecidos por esta Ley, no se otorgará el respectivo certificado de revisión técnica.

Los vehículos de los infractores de las disposiciones anteriores, serán inmovilizados mediante el retiro de sus placas, las cuales no se entregarán hasta que se verifique que ha desaparecido la causal de inmovilización, por medio del examen del vehículo realizado por las autoridades de tránsito.

Tales regulaciones fueron las que determinaron las actuales regulaciones en el manual atinente a la revisión técnica vehicular.

Ahora bien, tenemos lo señalado en los transitorios XII y XIV de la legislación actual:

**TRANSITORIO XII.-** *Se otorga al Poder Ejecutivo un plazo de seis meses, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para que formule el reglamento requerido por el artículo 38 de la presente ley, específicamente en lo concerniente a los límites de emisiones contaminantes de los vehículos automotores. Hasta la emisión de dicho reglamento se aplicará lo establecido en el Decreto N.º 28280 MOPT-MINAE-S para vehículos combustible gasolina y similares, y los establecidos para vehículos combustible diesel en el artículo 36 de la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, de 13 de abril de 1993 y sus reformas.*

**TRANSITORIO XIV.-** *Se otorga al Poder Ejecutivo un plazo de seis meses, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para que formule el reglamento requerido por el artículo 39 de la presente ley,*

*específicamente en lo concerniente a los límites de ruido de los vehículos automotores. Hasta la emisión de dicho reglamento, se aplicará lo establecido en el artículo 122 de la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, y su respectivo reglamento.*

Resulta evidente que el Poder Ejecutivo se encuentra en mora con el dictado de los reglamentos en cuestión, más para no generar una situación de anomia, solo queda echar mano de la última parte de ambos transitorios, en el sentido de que rigen las normas de la Ley N° 7331 hasta tanto no se promulguen los reglamentos.

Ello sin embargo está sujeto a interpretaciones disidentes.

Como ambas normas son las que encauzaron la regulación de la revisión técnica en concreto, a la fecha existe una concordancia en las previsiones del manual respectivo y los valores observados en ese proceso.

Ello no elimina la urgencia que se promulguen ambos cuerpos legales.

Recordamos en lo que es de interés, el contenido de la inspección técnica vehicular en la actualidad:

**ARTÍCULO 24.- Obligatoriedad de la IVE**

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 (...) *el destacado es nuestro*

El rol fiscalizador se enuncia así:

**ARTÍCULO 28.- Fiscalización de los centros de IVE**

Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, fiscalizar todas las empresas autorizadas para realizar la IVE.

Como a la fecha no existe ninguna regulación reglamentaria de carácter novedoso en los temas que nos ocupa, la fiscalización sobre la prestación del servicio y la pericia sobre esos aspectos, se mantiene a partir de los parámetros de la legislación anterior según las normas transitorias descritas, que son en definitiva los-visibles en el manual.” (SIC)

El Asesor Legal explica que se está dando una problemática con el control de emisiones contaminantes y los límites de ruido, que es otro tema que no se ha mencionado abiertamente pero que está en la misma situación. Concretamente, como se indica en el oficio presentado, por la Ley 7331 y por la Ley 8696, ambos temas estaban detallados, indicando qué era lo que tenía que ser objeto de revisión y esa regulación de alguna manera se reflejó en el Manual del Procedimiento de la Revisión Técnica Vehicular. Con la promulgación de la legislación vigente, el asunto se vuelve

totalmente radical, porque las normas establecen solamente un enunciado de que hay que cumplir con determinados límites respecto de las emisiones contaminantes y de igual manera en los niveles de ruido, pero que todo se tiene que reglamentar. De acuerdo con eso, en este momento habría un vacío porque los transitorios XII y XIV de la Ley 9078 establecían un plazo específico para hacer la reglamentación que era de seis meses y que a la fecha se ha superado sobradamente. En este momento, no se tiene ni el amparo que permitía el transitorio, ni se tiene la nueva reglamentación. Por otro lado en el artículo 24 de la Ley 9078 señala que en la revisión técnica hay que cotejar ambos aspectos y como estamos en un país de derecho, han salido algunas interpretaciones en el sentido de que en este momento la revisión técnica no se podría verificar ni una ni otra cosa, porque no existen normas, ni reglamentos para cumplir con esos parámetros. Lo que concierne al Cosevi, en el tema de la fiscalización habría que señalar que los responsables de la inspección técnica vehicular estarían realizando la labor sin tener sustento jurídico. En este punto hay que buscar alguna solución, lo lógico es que se hubiera cumplido con el plazo respectivo y antes de los seis meses se hubieran dictado los reglamentos pero hay un principio de que no se puede generar una situación de anomía jurídica que es en la que se estaría en este momento y el transitorio si bien dice que hay un plazo para reglamentar y éste ya se ha cumplido siempre está vigente la otra parte que mientras no exista una norma expresa en contrario, porque no ha sido promulgada, a su criterio hay cierta permisibilidad en seguir aplicando los parámetros anteriores. Es evidente la urgencia de que se promulguen ambos reglamentos que son de interés del Cosevi, porque ambos componentes tienen que cotejarse en la revisión técnica, y además de acuerdo con la Ley de Administración Vial, el Cosevi está obligado a velar por el tema de la contaminación ambiental. Entonces sino se está verificando eso correctamente, el Cosevi estaría incumpliendo. Doña Silvia ha comentado que esos reglamentos los están redactando algunos personeros del MOPT, sin embargo, es de interés y urgencia del Cosevi que esos reglamentos se promulguen, porque se tiene un compromiso sobre ese aspecto. Recomienda hacer una instancia al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para que promulgue esos reglamentos a la brevedad posible, porque en cualquier momento algún ciudadano puede recurrir a una acción ante la Sala Constitucional o ante la jurisdicción contenciosa porque el Poder Ejecutivo está en mora ya que no ha cumplido en el plazo para dictar los reglamentos.

Con respecto al tema del factor lambda, indica el Asesor Legal que, existe una laguna, ya que en la legislación anterior no había una previsión expresa y la legislación actual lo está previendo, con mayor razón hay una urgencia de que exista la regulación expresa al respecto.

La Señora Presidente expresa que de acuerdo con lo expuesto, el reglamento es fundamental para poder incorporar lo relacionado al factor lambda.

El Asesor Legal responde que en la ley solo hay un enunciado y una definición, pero todo el desarrollo que completa eso, no está definido en la ley, ya que todo se sitúa en una disposición reglamentaria que debe promulgarse.

El Ing. Salazar Trejos expresa que en la parte técnica el factor lambda no es que no se estén verificando los parámetros. El factor lambda mide la proporción aire / combustible

(mezcla) que entra en los cilindros, comparada con la proporción estequiométrica o mezcla ideal (14,7 de aire por 1 de combustible) representándose con el signo  $\lambda$ , esto quiere decir que cuando se vaya a regular el factor lambda lo ideal es que los vehículos tengan ese factor en 1, eso significa que la mezcla es ideal y que por cada 14.7 de aire hay 1 de combustible. En el reglamento lo que se tiene que especificar es el valor 1 más/menos "X", para poner ese valor hay que hacer un estudio de la flotilla del país.

El Director Ejecutivo consulta que si la relación ideal varía dependiendo del combustible.

El Ing. Salazar Trejos responde que ese factor solo aplica para vehículos de gasolina, en los vehículos diesel lo que se regula es la opacidad, o sea las particular que están en el aire y en combustible lo que se mide porque dependiendo de esa mezcla, o sea si la mezcla es igual a 1 se define como el valor ideal, pero si la mezcla es mayor a 1 la cantidad de aire es superior al de gasolina, lo que provoca es que el vehículo pierda fuerza y si la mezcla es menor que 1, en este caso es la gasolina el componente de mayor proporción, cuando un vehículo ante con una mezcla menor que 1 es cuando se contamina más y se gasta mucho combustible. Agrega que actualmente se están midiendo los parámetros, normalmente si un vehículo falla la prueba de emisiones es porque el factor lambda anda perdido, eso de forma indirecta se está controlando. En el criterio técnico contenido en el oficio AFTV-2014-0034, es que es ilógico controlar el factor lambda, porque sin el reglamento no se regula el oxígeno en la revisión técnica, porque una persona puede andar con una mezcla con mucho combustible y le hace una entrada de aire y equilibra ese factor, por lo pasaría la revisión técnica, por eso es importante que en el reglamento técnico de emisiones se regule tanto el factor lambda como el oxígeno para que eso no se de.

El oficio AFTV-2014-0034 indica textualmente:

"...La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, regula el tema de las emisiones contaminantes en el numeral 38, de la siguiente forma:

***" ARTÍCULO 38.- Control de emisiones contaminantes***

*Todo vehículo automotor que circule en las vías públicas deberá sujetarse a los límites de emisiones contaminantes establecidos en esta ley y su reglamento.*

*El control del cumplimiento de los límites de emisiones contaminantes se realizará en las IVE periódicas establecidas en el artículo 30 de la presente ley y por las autoridades correspondientes en carretera.*

*Se autoriza al Poder Ejecutivo para que mediante reglamento determine:*

*a) Los procedimientos de prueba, medición e inspección, los valores a utilizar y su duración.*

- b) *Los factores de altura.*
- c) *Las especificaciones técnicas de los sistemas de control de emisiones acordes con los diferentes tipos de vehículos, incluidos los vehículos de primer ingreso.*
- d) *El porcentaje de factor lambda que se utilizará como parámetro en la medición de contaminantes.*

.....” (la negrita no es del original)

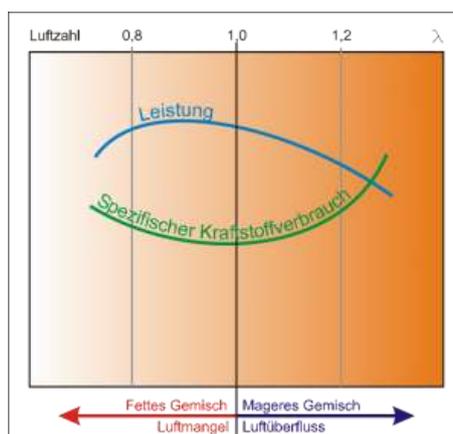
De acuerdo con esta indicación se hace una breve explicación de la definición del factor lambda, y de lo necesario para realizar su verificación.

### El “Factor Lambda”

El denominado “**Factor Lambda**”, debe de fluctuar entre unos valores adecuados, para conseguir una correcta evaluación.

¿Qué nos muestra el “Factor Lambda”?

Con palabras sencillas se puede decir, que mide la proporción **aire / combustible** (mezcla) que entra en los cilindros, comparada con la **proporción estequiométrica** o mezcla ideal (14,7 de aire por 1 de combustible) representándose con el **signo  $\lambda$** .



Sabiendo esto, entra en escena un componente básico, para no tener incidencias de gases, es el **catalizador**, cuya labor es, mediante una serie de reacciones químicas, transformar los gases nocivos resultantes de la quema del combustible, en otros más favorables.

Pero el catalizador por sí sólo no puede realizar esta tarea, necesita de una pieza, para ser más exactos de un sensor, llamado “**Sonda Lambda**”, que tiene la función de medir la concentración del oxígeno en los gases antes de

pasar por las transformaciones químicas que elabora el catalizador. La sensibilidad de esta sonda, permite acercarse lo más posible a la mezcla a la **proporción estequiométrica**, empobreciendo la muestra si hay exceso de combustible o enriqueciéndola si hay mayor cantidad de aire.

Así pues, una vez que tenemos una sencilla idea, de cómo se miden los gases en nuestro vehículo, nos queda determinar, cuáles son las cifras o valores que debemos de reflejar a la hora de pasar el reconocimiento oportuno de humos:

- Si  $\lambda$  es **igual** a 1, se define como el valor ideal.
- Si  $\lambda$  es **mayor** que 1, la cantidad de aire es superior a la de gasolina.
- Si  $\lambda$  es **menor** que 1, en este caso es la gasolina, el componente de mayor proporción.

Los equipos para medir emisiones que actualmente utiliza la prestataria del Servicio de Inspección Técnica Vehicular, tienen la opción para medir este "factor lambda".

Es necesario que este valor quede reglamentado para poderlo incorporar en el control de las respectivas inspecciones técnicas vehiculares.

Se debe hacer un análisis detallado de la flota vehicular del país y de esta forma reglamentar el rango máximo permitido de fluctuación de este factor, para que de esta forma definir los defectos leves o graves asociados.

Es importante señalar que de nada vale medir este factor si no se hace una medición precisa del valor del oxígeno que utiliza el vehículo para la mezcla. Si este valor no se controla se puede hacer una manipulación al sistema de emisiones y burlar la prueba respectiva." (SIC)

Acota el Ing. Salazar Trejos que lo importante es que este factor se está regulando y si un vehículo presenta un defecto grave en emisiones, por ejemplo que tiene el CO muy alto o los hidrocarburos HC, es porque el factor lambda anda perdido. La flota vehicular anda alrededor de 1.9 a 1.10., en este caso habría que tomar unas muestras y hacer una prueba más detallada.

La Directora Carvajal Chaverri pregunta que a quién le corresponde hacer estas pruebas?, porque en algún lado se menciona a la Universidad Nacional.

Responde el Ing. Salazar, que le corresponde hacerlo a los que están redactando el reglamento técnico, esto lo puede hacer la Universidad Nacional e incluso se le podría solicitar la colaboración a Riteve, para que tome algunas muestras de los vehículos que ingresan para tomar los datos y sacar las estadísticas.

La Directora Carvajal Chaverri pregunta que si para poder definir los parámetros se requiere hacer el estudio.

El Ing. Salazar responde que sí, que es importante tomar una muestra de diferentes modelos de vehículos y tomar una muestra creíble desde el punto de vista estadístico.

El Director Valitutti Chavarría dice que a su parecer el ente que haga estas mediciones tiene que ser muy calificado.

Agrega el Ing. Salazar, que lo importante es que los equipos de Riteve miden este factor lambda. Un organismo especializado en este aspecto, es la Comisión de Aire Limpio que es la que hace las evaluaciones del GAM por medio de la Universidad Nacional.

El Director Ejecutivo indica, que en un estudio de esta naturaleza no es cuestión solo de hacer una medición de una muestra de vehículos y ver cuánto da, es que alguien tiene que definir con un criterio técnico si ese resultado que se está obteniendo con la muestra es aceptable o no, porque lo que puede pasar que se coja una muestra de vehículos de 10 años y el resultado de en cuánto varía ese factor lambda puede corresponder a una flota que tiene un valor lambda inadecuado, porque esos vehículos están muy dañados y están contaminando el ambiente y con base en ese resultado no se puede decir que cómo dio que el factor era 2, se pone 2, sino que hay que definir qué valores son los buenos y cuáles los malos y eso lo tiene que hacer alguien objetivo y creíble.

Explica el Ing. Salazar, que el reglamento lo están redactando en el MOPT, y está casi listo. También están incorporando esas mediciones, pero no puede asegurar que es lo que han hecho para determinar esos valores.

De acuerdo con las manifestaciones del Ing. Salazar Trejos, la Directora Carvajal Chaverri indica que es conveniente trasladar estos criterios al MOPT.

El Director Ejecutivo pregunta que si los criterios la Asesoría los ha puesto en conocimiento de los personeros del MOPT?

El Ing. Salazar Trejos dice que sí, que la Asesoría ha hecho observaciones al reglamento, las cuales han sido remitidas al Despacho del Señor Ministro. En este asunto se han presentado algunos problemas, por ejemplo en algún momento se dijo que en Europa está la Euro3, entonces implantarla en Costa Rica sin valorar la flota del país, ni haciendo comparaciones con la flota de Europa, que es mucho más moderna, sería incorrecto. Por lo que se tiene que tener mucho cuidado porque eso repercute en el ambiente. Pasa que se ponen parámetros muy estrictos que los vehículos por diseño de fábrica no cumplen, entonces a los dueños de los vehículos les corresponde ver cómo burlan la prueba y andan contaminando en el GAM. Esto se ha visto reflejado en los informes de los últimos años sobre la contaminación, donde las emisiones de contaminantes van subiendo.

La Señora Presidenta menciona en reiteradas ocasiones ha manifestando el mismo tema y de ahí su insistencia en que la Administración rindiera un informe sobre el factor lambda. Agrega que Dios ha sido benévolo de que no se cuestione al Cosevi, con el tema de las emisiones, sobre todo que no se esté revisando algo que por imperativo de

ley tuvo que haberse hecho desde hace más de seis meses. Hay un tema que el reglamento por instrucción del Señor Ministro que se está redactando en su Despacho. Esta Junta Directiva adoptó un acuerdo, el cual fue notificado por el Señor Director Ejecutivo, hubo otro acuerdo de este mes, donde se solicita información sobre los reglamentos que están siendo confeccionados por el MOPT; sin embargo, a la fecha no se ha recibido respuesta sobre el reglamento, por lo que no avanza y más tarde o más temprano se va a reventar por lo más fácil, que es por el Cosevi. Se compromete en comunicar la preocupación de esta Junta Directiva al Señor Ministro para tener una definición de plazos.

Pregunta que sin el reglamento y con el decreto que está regulando las emisiones, puede la Asesoría Técnica de Fiscalización emitir una instrucción para que Riteve empiece a regular o a medir el factor lambda.

Responde el Ing. Salazar que no, porque no existen los valores asociados para incluir los defectos en el manual.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

1. Comisionar a la Dirección Ejecutiva para que traslade al Señor Ministro los oficios AL-0330-2014 de la Asesoría Legal y el ATFV-2014-0034 de la Asesoría Técnica de Fiscalización, relacionados con criterios jurídico y técnico para la adopción e incorporación del factor lambda en los procesos de control de emisiones de la revisión técnica vehicular y la importancia de la reglamentación de dichos temas, a efecto de que se considere lo pertinente en la redacción del respectivo reglamento. Asimismo, solicitarle al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, en vista a la urgencia que enuncia el Asesor Legal de la necesidad de contar a la brevedad posible con el Reglamento correspondiente que establece los parámetros de emisiones, para que se sirva concluir el documento.
2. Instruir a la Asesoría Legal para que de seguimiento a la aprobación y publicación del reglamento respectivo, así como la incorporación de las observaciones que al respecto ha remitido la Asesoría Técnica de Fiscalización y de un informe semanal sobre el cumplimiento de lo dispuesto por esta Junta Directiva.
3. Instruir a la Dirección Ejecutiva para que presente a esta Junta Directiva en un plazo de 15 días el borrador del reglamento sobre el control del ruido, consignado en el artículo 39 de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, el cual se encuentra en proceso de redacción en la Asesoría Técnica de Fiscalización.
4. Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que informe en la próxima sesión, sobre la disposición de recursos financieros, a efecto de contratar los servicios de un ente especializado para que realice el estudio técnico para la determinación de los valores a aplicar en la regulación del factor lambda.

**B. Artículo 5º Ley 9078- Importación Vehículos Pérdida Total**

Se recibe a la Sra. Lilliana Aguilar Rojas, Directora de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA), quien solicitó audiencia con esta Junta Directiva para exponer el tema de la declaración de pérdida total y todo lo relativo al artículo 5º de la Ley 9078.

La Sra. Aguilar Rojas manifiesta, que cuando Aivema empieza a analizar las importaciones en el mercado de los años 2011-2012, lo que en años anteriores venía siendo una excepción que era la importación de vehículos declarados pérdida total, se incrementó de manera alarmante. Aivema se ha dado a la tarea de hacer los estudios de estos años, en este momento se está terminando el estudio de los meses de agosto al 16 de enero del 2014. Se está a año y 3 meses de haber entrado en vigencia la Ley 9078 y de haberse promulgado el transitorio. Desde que se inició el proceso, ha habido una reticencia por parte del Director General de Aduanas. De acuerdo con la normativa y la Ley de Tránsito se establecieron varios controles pensando en que si fallaba uno no fallara el siguiente, por lo que existe una restricción de los vehículos que incumplían el artículo 5º de la Ley 9078, y una restricción de inscripción. Además existe la normativa de acuerdo con la Ley del Consumidor que establece que no se pueden importar mercancías que violenten la vida, la salud, la seguridad y el medio ambiente. En muchos de los casos de los vehículos declarados pérdida total es porque han tenido daños estructurales que van más allá de un 70%, lo que se ve como un problema de seguridad vial, si se toma en cuenta que el porcentaje más alto en el rechazo de la revisión técnica es en materia de emisiones, frenado, etc. La Dirección General de Aduanas indica que esto es competencia de la Comisión Nacional del Consumidor, ésta remite una nota diciendo que ese control primario corresponde al Ministerio de Hacienda, posteriormente solicita un criterio al Consejo de Seguridad Vial. En el mes de marzo se emite la directriz No. 03-2013 de la Dirección General de Aduanas donde se establece un control visual del vehículo. Luego el Ministerio de Economía responde a la Dirección de Aduanas, que como Cosevi también aporta el criterio técnico que se plasma en la directriz, sin embargo, Aivema estima que una revisión visual no es suficiente, para eso se podría acceder páginas especializadas para verificar las condiciones de los vehículos. Aivema detectó una gran cantidad de unidades declaradas pérdida total, con alteraciones en el número de VIN, unidades robadas, sacadas de circulación en el país de origen, lo cual se considera que son indicios para que la Administración por lo menos verifique las condiciones de las unidades.

Agrega que en una reunión con el Director del Registro de Vehículos, quien expresó que el Registro Público no tiene que implementar medidas, porque ellos partían de la premisa de que el Ministerio de Hacienda cumplía con la verificación y de que el vehículo pasaba la revisión técnica, por lo que el vehículo se encontraba en condiciones de circular. En agosto se crea una comisión, convocada por el Sr. Ayales, para investigar el tema de la pérdida total, porque Aivema presenta un estudio de todas las inscripciones que se realizaron de enero a julio del año 2013. En este estudio se encontraron varios inconvenientes, uno fue que la Dirección de Aduanas no suministra información, ya que el VIN es declarado como secreto tributario. De agosto a la fecha se han realizado inspecciones donde se han retenido algunas unidades, que por su

mala condición no pueden circular. Aún después de todas estas acciones, siguen pasando unidades declaradas pérdida total.

La Señora Presidenta le consulta a la Sra. Aguilar, qué cuántas unidades se encuentran en la condición de pérdida total, a partir de la entrada en vigencia de la normativa?

Responde la Sra. Aguilar, que Aivema detectó aproximadamente 3000 unidades. Aivema realizó también un estudio sobre unidades destinadas para taxis, con unidades de pérdida total, lo cual es conveniente que el Cosevi revise.

La Señora Presidente indica que cuando se refiere a pérdida total, a qué se está refiriendo?

La Sra. Aguilar indica que pérdida total son vehículos que tienen daños estructurales o daños en un 70% de la unidad. También puede ser un vehículo que tenga un daño por inundación, por fuego, porque ha sido robado, etc.,

La Señora Presidenta consulta que más allá de la conveniencia o seguridad o confort que deba guardar el vehículos que ha sido declarado pérdida total, se puede reinscribir?

La Sra. Aguilar expresa que una cosa es hablar a nivel de importación y otra de primera inscripción, porque esto se trata de vehículos sacados de circulación en su país de origen. En algunos casos, existe un procedimiento denominado el lavado del título, donde se debe cumplir un procedimiento para que no aparezca la manifestación en el título de que ese vehículo ha sido declarado de salvamento. En USA ese concepto se considera un delito de estafa. En la Ley de Tránsito se abordaron dos temas sobre la pérdida total. Uno la pérdida total a nivel de importación y a vehículos de primera inscripción y lo que es la pérdida total como lo que se maneja a nivel nacional, a que se refieren los artículos 156 y 157, en el artículo 5º de la Ley 9078, hay una prohibición de reinscripción.

La Señora Presidenta indica que no comprende hasta qué punto ha habido incumplimiento de esta Junta Directiva en relación con el tema, por lo que le solicita a la Sra. Aguilar que se refiera a algún aspecto que el Cosevi pueda mejorar, en relación a los tema que son competencia del Cosevi, que son específicamente revisión técnica vehicular, donde se podría tener alguna incidencia. En el tema específico de la nacionalización es entendible que es un procedimiento que escapa de las manos del Cosevi, es un proceso de competencia de la Dirección General de Aduanas y así expresamente lo indica don Carlos Rivas en un criterio legal al respecto. Sin embargo, por ser este órgano el fiscalizador de la revisión técnica vehicular de ser necesario valorar la posibilidad de incorporar algún aspecto, donde ya esta Junta Directiva acordó que se incorpore el tema dentro del Manual del Procedimiento de la Revisión Técnica Vehicular, que dice: "encomendar a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Asesoría técnica de Fiscalización, con el fin de que se presente una propuesta de reforma al manual de la revisión técnica vehicular, el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 9078", según ese acuerdo se posibilitaría el control posterior,

pero es interés de todos el control previo. El punto es que si un vehículo es declarado pérdida total ni siquiera se nacionalice.

La Sra. Aguilar dice que Aivema puede contar con la información, una vez que la unidad se nacionalice, nunca antes, hasta en este momento se puede realizar el análisis hacia atrás.

La Señora Presidenta expresa que el Cosevi no tiene un control previo. Cuando llega la información ya la Dirección de Aduanas ha autorizado la nacionalización, o sea el Cosevi es un paso después.

La Sra. Aguilar indica que cuando el vehículo sale de Aduanas, ya ese bien está nacionalizado, jurídicamente entra el país y de se cumple con el segundo proceso que es llevarlo a la revisión técnica vehicular, ya que hay un decreto que estas unidades se tienen que someter a la revisión técnica para identificar el número de placa que se le va a asignar en el Registro Público.

La Señora Presidenta deja constancia en actas, es que el procedimiento de revisión técnica vehicular es una vez que se ha hecho la transmisión de datos, por parte de la Dirección de Aduanas al Registro Público, o sea es un proceso posterior, no hay una consulta previa de Aduanas a revisión técnica vehicular sobre la condición o el status de ese vehículo.

Se conoce oficio No. AL-0493-2014, suscrito por el Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, criterio respecto de las competencias derivadas del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, el cual indica textualmente:

“...Atendiendo solicitud de la Junta Directiva, me permite externar el siguiente criterio, respecto de las competencias derivadas del artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078:

Repasamos el contenido de dicha norma:

*Artículo 5.- Prohibición por pérdida total y otros supuestos*

*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.*

*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”.*

El artículo en cuestión, inicialmente establece una serie de supuestos para fijar la prohibición de importación de vehículos, al comportar riesgos para la circulación de los mismos por las vías públicas terrestres, si se autoriza la misma.

Luego el artículo en cuestión, establece los sujetos activos responsables de asegurar el cumplimiento de tal norma y en segundo término lo que se debe aportar para tal fin.

Nos detenemos en el primer componente, que atañe fundamentalmente al proceso de importación de vehículos y luego, aunque no se señale de manera expresa, tenemos a los funcionarios públicos que intervienen en el denominado proceso de nacionalización.

Éstos últimos no son otros que los responsables del trámite aduanero, de acuerdo a la legislación nacional aplicable.

Tales normas son fundamentalmente la Ley No. 7557 de fecha 20 de octubre de 1995, publicada en La Gaceta No. 212 del 8 de noviembre de 1995, “Ley General de Aduanas” y sus reformas y el Decreto No. 25270-H del 14 de junio de 1996, publicado en el Alcance No. 37 a La Gaceta No. 123 del 28 de junio de 1996, “Reglamento a la Ley General de Aduanas” y sus reformas.

Repasamos algunos artículos dichos cuerpos legales que son los que habilitan tal competencia.

En primer término, el artículo 22 de la Ley General de Aduanas, enmarca el denominado control aduanero, en los siguientes términos:

**Artículo 22.—Control aduanero.** El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.

A partir de esa previsión, la verificación del proceso de nacionalización de vehículos frente a la prohibición de importación, es un tema de resorte aduanero.

¿Cómo se realiza ese control? El artículo 23 del cuerpo legal citado, lo señala:

**Artículo 23.—Clases de control.** El control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente.

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

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

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

Ese rol es fundamentalmente una atribución aduanera y así lo señala el numeral 24 de la ley que nos ocupa, en sus incisos a) y s):

**Artículo 24.- Atribuciones aduaneras**

La autoridad aduanera, sin perjuicio de las atribuciones que le corresponden como administración tributaria previstas en la legislación tributaria, tendrá las siguientes atribuciones:

a) Exigir y comprobar el cumplimiento de los elementos que determinan la obligación tributaria aduanera como naturaleza, características, clasificación arancelaria, origen y valor aduanero de las mercancías y los demás deberes, requisitos y obligaciones derivados de la entrada, permanencia y salida de las mercancías, vehículos y unidades de transporte del territorio aduanero nacional.

(...)

s) Las demás atribuciones señaladas en esta ley, sus reglamentos y en otras leyes.

El Reglamento a la Ley General de Aduanas, puesto en vigencia mediante el decreto ejecutivo N° 25270-H, es consistente con las anteriores regulaciones.

Por otra parte, tenemos lo establecido en el transitorio XIX de la Ley N° 9078:

**Transitorio XIX.-**

Se otorga al Poder Ejecutivo un plazo de tres meses contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para que adopte las medidas necesarias para la implementación de lo dispuesto en el artículo 5 de esta ley.

Precisamente y a partir de dichas normas, es que la Dirección General de Aduanas, emitió la Directriz N° DIR-DGT-003-2013 del 12 de marzo del año 2013, que transcribimos a continuación y que es una voluntad inequívoca de asumir la competencia en la materia y los obligados a cumplirla:

Señores:

Directores, Gerentes y Subgerentes  
Jefes de Departamento  
Funcionarios Aduaneros  
Auxiliares de la Función Pública Aduanera  
Importadores  
Servicio Nacional de Aduanas

Asunto: Lineamientos relacionados con la prohibición para la importación de vehículos usados con pérdida total y otros supuestos.

La Dirección General de Aduanas emite la directriz denominada: "Lineamientos relacionados con la prohibición para la importación de vehículos usados con pérdida total y otros supuestos", con fundamento en los artículos 4, 6, 52, 58 y 59 del Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Ley N° 8360 del 24 de junio de 2003; los artículos 6, 9, 11, 86, 88 y 93 de la Ley General de Aduanas Ley No 7557 y sus reformas y artículo 6 de su Reglamento, así como los artículos 2, 3, 5 y transitorio XIX de la Ley de Tránsito N° 9078.

#### **I-Motivación**

Como parte importante de la labor de la Dirección General de Aduanas, está la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras previstas en la Ley General de Aduanas y demás disposiciones.

Es por ello que con la finalidad de aclarar la prohibición por "pérdida total" y otros supuestos en la importación de vehículos usados que se regula en el artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial; N° 9078, se emite la presente directriz.

#### **II-Objetivo**

Instruir a los funcionarios aduaneros, auxiliares de la función pública aduanera, importadores e informar al público en general, sobre los nuevos lineamientos relacionados con la prohibición para la importación para la inscripción de vehículos usados con pérdida total y otros supuestos, de conformidad con lo establecido en los artículos 2 y 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial; N° 9078.

#### **III-Alcance**

Esta directriz es de acatamiento obligatorio para todos los funcionarios aduaneros, auxiliares de la función pública aduanera e importadores, que participan en el proceso de nacionalización de vehículos usados para su inscripción.

#### **IV-Fundamento Legal**

- Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Ley N° 8360 del 24 de junio de 2003, artículos 4, 6, 52, 58, y 59.
- Ley N° 7557 del 20 de octubre de 1995, publicada en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 212 del 08 de noviembre de 1995 y sus reformas, artículos 6, 9, 11, 86, 88 y 93.
- Decreto N°. 25270-H del 14 de junio de 1996, publicado en el Alcance N° 37 del Diario Oficial *La Gaceta* N° 123 del 28 de junio de 1996, "Reglamento a la Ley General de Aduanas" y sus reformas, artículo 6.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, publicada en el Alcance N° 165 del Diario Oficial *La Gaceta* N° 207 de fecha 26 de octubre del 2012, artículos 2, 5, 23, 38 y el transitorio XIX.
- Oficio DN-280-2013 de fecha 05 de marzo de 2013 relativo al "Título de propiedad de vehículos usados".

#### **V-Vigencia**

Rige a partir de su firma, comuníquese y publique en el Diario Oficial *La Gaceta*.

#### **LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON LA PROHIBICIÓN PARA LA IMPORTACIÓN PARA LA INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS USADOS CON PÉRDIDA TOTAL Y OTROS SUPUESTOS**

De conformidad con el artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, publicada en el Alcance N° 165 del Diario Oficial *La Gaceta* N° 207 de fecha 26 de octubre del 2012, se define por Pérdida total como: "daño estructural o de los sistemas de un vehículo automotor, que impide su circulación por razones de seguridad jurídica o vial"; en ese sentido se emiten los siguientes lineamientos:

**A. De la documentación adicional.** Todo vehículo usado sujeto al proceso de importación para la inscripción, deberá presentar además de los documentos obligatorios ya establecidos, los siguientes, conforme con los requerimientos del artículo 5 de la Ley de Tránsito:

1. El título de propiedad original o documento que de conformidad con la legislación del mercado de procedencia acredite la inscripción o registro de la propiedad. Este último de acuerdo con el oficio DN-280-2013 de fecha 05 de marzo del 2013;

2. La declaración jurada protocolizada, que deberá señalar expresamente, conforme con las exigencias del artículo 5 de la Ley de Tránsito, que el vehículo usado:

- a. No ha sido declarado pérdida total en el país de procedencia.
- b. No presenta uniones estructurales del chasis no autorizadas.
- c. Que el número de identificación, VIN o chasis no ha sido manipulado.
- d. Que no ha sido sacado de circulación en el país de exportación.
- e. Que el volante no se encuentra al lado derecho.
- f. La cantidad de kilómetros o millas recorridas.

Ambos documentos deberán ser presentados sin borrones, tachaduras o cualquier otra enmienda que haga dudar de su autenticidad.

**B. De la verificación de la condición de “pérdida total”:**

Se considera que un vehículo presenta la condición de “Pérdida Total”:

1. Si a simple vista, en el momento del despacho aduanero se determinan grandes daños en la carrocería, o no está en condiciones de circular o por falta o daños en partes esenciales.

2. Si el título de propiedad o documento que de conformidad con la legislación del mercado de procedencia acredite la inscripción o registro de la propiedad, aportado presenta alguna de las siguientes leyendas que implican “pérdida total” del vehículo:

- Salvage-Parts only
- Lemon salvage
- Salvage letter-parts only
- Salvage Cert-Lemon Law Buyback
- Destrucción (destruction)
- Salvage Certificate-no vin
- No reconstruible (Non rebuildable)
- Salvage/ Fire Damage
- Sólopartes (Parts only)
- Pérdida total (Total loss)
- Desmantelamiento (Dismantlers)
- No reparable (Non repairable)
- Salvage Katrina
- Desecho (Junk)
- Aplastado (Crush)
- Chatarra (Scrap)

**C. Daño estructural y problemas de VIN.**

3. Se considera que un vehículo usado presenta uniones estructurales del chasis no autorizadas, si durante el reconocimiento físico, se determina que presenta diferentes números de Identificación (VIN) en al menos dos partes esenciales del vehículo, tales como pared de fuego, larguero izquierdo o derecho o tablero de control (dash).

4. Se considera problemas en el VIN si el número de identificación ha sido manipulado con respecto a lo indicado en el título de propiedad o documento que acredite la propiedad del vehículo.

**D. Posición del Volante.**

5. Es prohibida la importación para la inscripción de un vehículo que presente el volante a la derecha, de conformidad con el literal e) del artículo 5 de la Ley de Tránsito. De determinarse esa situación, en el proceso de control inmediato, la aduana iniciará el procedimiento que corresponda para la anulación de la declaración aduanera.

**E. Kilometraje.**

6. El funcionario aduanero en el proceso de revisión documental y reconocimiento físico, además de constatar todas las características del vehículo, deberá verificar que en la declaración jurada protocolizada conste el kilometraje/millaje y que esta información sea coincidente con lo declarado en el DUA, según lo exige la Ley de Tránsito.

Finalmente debe señalarse que el funcionario aduanero encargado de la revisión documental o el reconocimiento físico, que determine:

- Que el título de propiedad o documento que de conformidad con la legislación del mercado de procedencia acredite la propiedad del vehículo, establece cualquiera de las leyendas supra señaladas;
- Que presenta daños en el vehículo que podrían hacer presumir la “pérdida total”;
- Que existen uniones del chasis no autorizados o manipulación del número de identificación, VIN o Chasis;
- Que presenta daños que impiden la circulación del vehículo.

En todos estos casos, dicho funcionario aduanero, deberá de previo a la autorización del levante de las mercancías, someter el caso al análisis y valoración del Gerente de la Aduana, a efectos de determinar si procede la autorización de importación para su inscripción, o la anulación de oficio de la declaración aduanera, por ser legalmente prohibida la importación del vehículo para su inscripción y considerando que la aceptación de la declaración conforme con la legislación aduanera no implica avalar el contenido de la misma ni tampoco limita las facultades de comprobación de la autoridad aduanera. Para lo anterior deberá observar el correspondiente procedimiento administrativo y durante este proceso se dará la oportunidad al declarante e importador de presentar las pruebas de descargo respectivas, de no ser satisfactorias, no se permitirá continuar con la nacionalización, debiendo la aduana de control iniciar el procedimiento que corresponda para la anulación de la declaración aduanera.

En estos casos, adicionalmente la aduana deberá tomar las acciones pertinentes con el fin de poner en conocimiento de las autoridades competentes, la posible falsedad de la información contenida en la declaración jurada aportada, así como para los efectos de que se impongan eventualmente las sanciones que establece el último párrafo del artículo 5 de la Ley de Tránsito.

**Obligación para los Depositarios Aduaneros:** Los depositarios aduaneros que reciban vehículos usados para su custodia, deberán enviar a la Sección de Depósito de la aduana de control, un reporte al momento del ingreso del vehículo, que indique: 1-número de movimiento de inventario asignado, 2-número de identificación del vehículo y la 3-“condición o estado del vehículo”.

Lo anterior conforme con las facultades otorgadas a esta Dirección General por la legislación aduanera, y conforme con el régimen especial de sujeción al que están sometidos los auxiliares de la función pública aduanera, y en virtud de la concesión de servicio público que prestan dichos auxiliares.

Dicha directriz fue publicada en La Gaceta N° 83 del 2 de mayo del año 2013, debiendo puntualizarse que el Consejo de Seguridad Vial, mediante los funcionarios que laboran en la Fiscalización de la Inspección Técnica Vehicular, brindaron insumos técnicos para el contenido del apartado B) de la directriz, identificado como *De la verificación de la condición de "pérdida total,"* así como algunas apreciaciones sobre los otros aspectos consignados en el artículo 5° antes mencionado.

Más fue una colaboración, que no derivó tampoco de ningún mandato contenido en la legislación de tránsito, porque el mismo no se observa.

Entendemos que ese criterio fue avalado por la Dirección General de Aduanas, al tomarlo como el contenido de la directriz.

Es muy clara la directriz al señalar, que *el funcionario aduanero, deberá de previo a la autorización del levante de las mercancías, someter el caso al análisis y valoración del Gerente de la Aduana, a efectos de determinar si procede la autorización de importación para su inscripción, o la anulación de oficio de la declaración aduanera, por ser legalmente prohibida la importación del vehículo para su inscripción y considerando que la aceptación de la declaración conforme con la legislación aduanera no implica avalar el contenido de la misma ni tampoco limita las facultades de comprobación de la autoridad aduanera.*

Por lo tanto, la ejecución del mandato contenido en el artículo 5° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 en el proceso de nacionalización, está en manos de la autoridad aduanera.

Debemos recalcar que las regulaciones atañen al proceso de nacionalización, competencia de las autoridades aduaneras, al que está ajeno el Consejo de Seguridad Vial.

Por lo tanto, si existe en casos concretos alguno de los impedimentos señalados en el numeral descrito en el tema de la importación, no se debe proceder al trámite de nacionalización.

En caso contrario, se incurriría en un incumplimiento de sus obligaciones por parte de los funcionarios aduaneros, con las consecuencias correspondientes.

Tema distinto es la reinscripción de los vehículos automotores declarados como pérdida total a nivel nacional, al igual que la veda para reutilizar el

número de VIN o chasis, lo que es un aspecto vinculado a la tramitología registral.

Al respecto se pronuncia el artículo 157 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078:

**Artículo 157.- Declaratoria de pérdida total**

Cuando un vehículo sea declarado con pérdida total por una entidad aseguradora o por un CIVE, será obligación de la respectiva entidad informar al Registro Nacional. El propietario del vehículo o su mandatario deberá gestionar la desinscripción pertinente.

Es obligación de los propietarios de vehículos declarados con pérdida total realizar la devolución de las placas dentro de los diez días hábiles posteriores a la anotación de la desinscripción del vehículo, de conformidad con el párrafo primero de este artículo.

El oficial de tránsito que conozca la situación deberá retirarle las placas, las cuales remitirá a la unidad de placas de la Dirección General de Tránsito, en un plazo máximo de tres días hábiles.

El Registro Nacional dispondrá de un medio de consulta electrónico para brindar publicidad registral sobre las placas de vehículos que han sido declarados pérdida total.

Los vehículos desinscritos con motivo de una declaratoria de pérdida total no podrán ser reinscritos.

Observamos, que dicha norma sí le otorga competencia a los centros de inspección técnica vehicular, para declarar pérdidas totales, pero de vehículos nacionales que se presenten para reinscripciones, no de aquellos originados en proceso de nacionalización.

Para tal fin, debe considerarse que los términos contractuales de la actual prestataria de la inspección técnica vehicular y en el Manual de procedimientos para la revisión técnica de vehículos automotores en las estaciones de revisión técnica, no existen previsiones expresas en ese sentido.

Es una situación que se debe resolver y que sí se enmarca dentro del componente de la fiscalización técnica vehicular, pues por mandato de ley es una tarea que debe cumplir la actual prestataria al presentarse a revisión un vehículo que se pretende reinscribir y está directamente vinculada con la seguridad de los vehículos automotores, de interés para el Consejo de Seguridad Vial.” (SIC)

La Señora Presidenta expresa que de acuerdo con lo indicado en el oficio anterior, donde queda claro que este tema no es de competencia del Cosevi, le pregunta que si existe alguna propuesta o recomendación por parte de AIVEMA, o alguna deficiencia que hayan detectado en el proceso de la revisión técnica vehicular o que se podría mejorar para aportar acciones en cumplimiento al artículo 5º de la Ley 9078.

La Sra. Aguilar, expresa que el tema es que se va hacer la modificación para la implementación del artículo 5, pero después de 1 año y tres meses, Aivema no ha visto cuáles son las medidas que el Cosevi haya adoptado, en relación con la prohibición de la circulación de esos vehículos. En agosto del año pasado, se envió una lista donde se detecta las unidades pérdida total, que a la fecha no se ha recibido respuesta. Lo que se pretende es dar la opción de establecer un plan piloto donde el Cosevi solicite la información a la Dirección General de Aduanas, ya que lo único que se requiere el número de VIN para ver la información y poder realizar la verificación de las unidades.

La Señora Presidenta indica que el artículo 5º habla de la prohibición por pérdida total y otros supuestos, dice: se prohíbe la importación para la inscripción de vehículos. Enmarcándonos dentro de ese supuesto, el criterio de la Asesoría Legal es muy atinado, refiere específicamente para la inscripción de vehículos. Evidentemente tiene que haber un control que se hace en carretera, de que los vehículos cumplan con los requisitos de circulación, que son revisión técnica vehicular, marchamo, que cuenten con la placa correspondiente, que son requisitos de verificación formales, documentales. Al igual que Registro Público, el Cosevi al no tener una competencia directa en el proceso de nacionalización, reitera que se quiere colaborar en el proceso de control posterior y ese debe quedar claro, ya que el Cosevi no tiene la competencia ni por revisión técnica ni por ley, ni por el manual de revisión técnica de hacer un control previo a la nacionalización, esto está definido que es un proceso que tiene que realizar Aduanas. Le reitera la disposición de esta Junta Directiva en colaborar dentro de las competencias institucionales, se está en el proceso de la aprobación de la modificación al manual de la revisión técnica y en este momento se tendría una coordinación con Riteve para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5º.

La Señora Presidenta presenta un informe, contenido en el oficio No. ATFV-2014-0028, de la Asesoría Técnica de Fiscalización, mediante el cual se resumen todas las acciones realizada en relación con el artículo 5º de la Ley 9078, el cual solicita que se remita a la Sra. Aguilar Rojas para su conocimiento. El oficio indica textualmente:

“...En Atención al aviso de Acuerdo de Junta Directiva N° J.D-0967-2013, en el que se solicita instruir a la Administración para que presente un informe de las acciones que se han realizado en relación con el artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, relativas al control de ingreso al país de los vehículos declarados pérdida total.

A continuación se hace de su conocimiento la documentación que al día de hoy se ha enviado y recibido de acuerdo al tema relacionado con el artículo 5 de la Ley de Transito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078.

- Traslado de correspondencia TC-2013-3267 (2), recibido el 22 de agosto del 2013 por esta Asesoría, enviado por la Dirección Ejecutiva, asunto: Importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de productos no seguros.

Se adjunta documento enviado por el Señor Oscar Echeverría Heigold, Presidente de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA), dirigido a la Dirección Ejecutiva de COSEVI.

En este documento se detallan una serie de irregularidades que a criterio de AIVE se están presentando con el ingreso de vehículos usados al país, y que ven en contra con el artículo 5 de la Ley de Tránsito 9078.

- Oficio VTTSV-0758-2013, recibido el 03 de setiembre del 2013, enviado por la Viceministra de Transportes Terrestres y Seguridad Vial, dirigido a Ing. German Valverde González y Ing. Marvin A. Trejos., en el cual se indica para su seguimiento y trámite correspondiente. Asunto: Manifestaciones de AIVEMA, sobre la preocupación del sector automotriz.

En el documento AIVEMA remite a la Ministra de Salud, Ministra de Economía, Ministro de Ambiente, Ministro de la Presidencia, Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ministro de Hacienda, Defensoría de los Habitantes.

Este documento indica AIVE, una serie de inquietudes que le generan gran preocupación al sector automotriz, toda vez que con fundamento en un estudio serio de respaldo, y las estadísticas de Riteve y del Ministerio de Hacienda, se tiene por demostrado técnicamente la presencia de metales, iones y material particulado en el aire que excede los niveles máximos permitidos por la Organización Mundial de la Salud, afectando el derecho a la vida, la salud y al medio ambiente, artículos 21, 50 y 89 de la Constitución Política, derechos de tercera generación ampliamente tutelados por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional.

Además de la presencia de vehículos pérdidas totales que aún al día de hoy están ingresando a la flota vehicular, cuando existe una prohibición expresa de importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización por ser productos no seguros.

- Oficio ATFV-2013-0489, enviado el 10 de setiembre del 2013, a la Dirección Ejecutiva, asunto: Respuesta al oficio relacionado con la información a la importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de productos no seguros.

Informe realizado por la Asesoría Técnica de Fiscalización en la que se recomienda:

1. Realizar la consulta al Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas) que informe el porqué estos vehículos están ingresando al país, al haber una prohibición de importación de acuerdo con el artículo 5 de la Ley de Tránsito 9078.
2. Informar de esta situación a las instituciones involucradas, o que sus normativas se vean afectadas ante esta situación, Ministerio de Hacienda (Dirección de Aduanas), Ministerio de Economía Industria y Comercio MEIC, Ministerio de Ambiente y Energía MINAET, Ministerio de Obras Públicas y Transporte MOPT.
3. Formar una Comisión con un representante de las Instituciones mencionadas en el punto anterior, para que en el menor tiempo posible se pueda generar un procedimiento eficaz en el control de los automotores (tanto en Aduanas para restringir la importación, como en la Inspección Técnica Vehicular, de manera que estos automotores no puedan tener el aval para circular), así como los encargados de ponerlo en práctica.
4. Consultar a la Administración Superior, sobre que trato se le dará a los automotores que en este momento se encuentran circulando y que van en contra del artículo 122 inciso i), de la Ley de Tránsito 9078.
5. Fijar parámetros máximos de emisiones contaminantes según el año de fabricación del vehículo (contemplaría la tecnología) y no por año de ingreso, por ejemplo:

Límites máximos permitidos

<b>Año/ Modelo de vehículos</b>	<b>CO %</b>	<b>HC ppm</b>	<b>CO+CO<sub>2</sub> % mínimo</b>
Hasta modelo 89			
Modelo 90 al 2001			
Modelo 2002 en adelante deberá cumplir con las normas XX <sup>1</sup>			

6. Poner restricciones a los vehículos en forma gradual iniciando con vehículos de más de 10 años de fabricación, de manera que no se puedan importar.
  7. Fortalecer el control en carretera de emisiones contaminantes de los automotores.
- Oficio DE-2013-3814, recibido por esta Asesoría el 30 de Septiembre de 2013, en el cuál la Dirección Ejecutiva solicita:
- a. Ejecutar las recomendaciones 1, 2 y 3 del informe de anterior cita.
  - b. Con relación a la recomendación 4, estaría tratándose con la ejecución de la recomendación 2 y 3.
  - c. Trabajar en las recomendaciones 5 y 6 para elaborar una propuesta técnica.

d. En la recomendación 6, en el oficio que se dirige al MOPT, se prepare recomendación

- Oficio ATFV-2013-0586, enviado el 14 de octubre del 2013, a la Dirección Ejecutiva, asunto: Relacionado a la Importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de vehículos usados.

Se envía oficio dando por cumplida la recomendación 1.

- ATFV-2013-0591, enviado el 15 de octubre del 2013, a la Dirección Ejecutiva, asunto: Relacionado a la Importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de vehículos usados.

Se envía oficio detallando el cumplimiento a varios puntos de las recomendaciones, y lo que se debe hacer para dar cumplimiento a las recomendaciones 5,6 y 7.

- Aviso de acuerdo de junta Directiva N° J.D-0725-2013, sección ORD2738-2013, recibido el 16 de octubre del 2013, asunto: procesos de importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de vehículos usados.

Acuerdo indica: Acoger parcialmente las recomendaciones contenidas en el oficio ATFV-2013-0489, de la Asesoría Técnica de Fiscalización y se instruye a la Dirección ejecutiva para que ejecute las acciones que correspondan para hacer cumplir los puntos 1, 2, 5 y 7 del informe citado.

- Oficio AI-13-523, recibido el 23 de octubre del 2013, enviado por Auditoría Interna, asunto: Relacionado con vehículos con pérdidas totales y emisiones de los contaminantes de los automotores.

Informe indica: En atención a su oficio DE-2013-409 (2), en donde informa las acciones tomadas referente a los vehículos con pérdidas totales y emisiones contaminantes de los automotores, los mismos no son suficientes para afrontar la situación que se está dando.

- Traslado de correspondencia TC-2013-4480(2), recibido el 12 de noviembre del 2013, enviado por el Ministerio de Hacienda por la Dirección General de Aduanas, asunto: Relacionado a la Importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de vehículos usados.

El Ministerio de Hacienda expresa que la lista de vehículos con supuestas irregularidades, ingresaron al país antes de la entrada en vigencia de la Ley de Tránsito 9078, por lo que la regulación no les aplicaba.

- Oficio VVTSV-0853-2013 remitido por el Director de Despacho Viceministra de Transporte y Seguridad Vial, recibido en el despacho del Viceministro de Hacienda Licenciado Álvaro Ramos y en esta Asesoría el 10 de Octubre de 2013, el cual indica: me permito dar respuesta a su oficio DVMI-149-2013 e

informarle que el Jefe de Fiscalización de la Asesoría Técnica del Consejo de Seguridad Vial, Ing. Marvin Salazar Trejos ha sido designado por la Licenciada Silvia Bolaños Barrantes, Viceministra de Transporte y Seguridad Vial como representante de esta Comisión que servirá de enlace para realizar la labor descrita en el mismo.

➤ El día 23 de Enero de 2014 en Ing. Marvin A. Salazar Trejos y El Ing. Germán Valverde asisten a primera reunión de Comisión formada por la representación de varios Ministerios, para atender la problemática entorno al ingreso y circulación de vehículos que no presenten las condiciones tanto para el ingreso al país como para la circulación en el territorio nacional.

Se coincide en esta reunión la necesidad de trabajar en un Reglamento Técnico que regule el ingreso de vehículos a Costa Rica, utilizando las herramientas del Sistema Nacional para la Calidad. Se convocará a una próxima reunión en los próximos días.” (SIC)

La Señora Presidenta sugiere invitar al Señor Viceministro de Hacienda, a una sesión de Junta Directiva para discutir este tema que es de interés de ambas instituciones y además trasladar a la Dirección General de Aduanas la aclaración de que la participación del Ing. Marvin Salazar Trejos en la comisión correspondiente es únicamente como asesor técnico pero que cualquier criterio previo emitido debe ser avalado por esta Junta Directiva.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

1. Comisionar a la Dirección Ejecutiva para que extienda una cordial invitación al Señor Viceministro de Hacienda, para que asista a una sesión de Junta Directiva para discutir el tema del artículo 5º de la Ley de Tránsito por Vías Pública Terrestres y Seguridad vial No. 9078, por ser un asunto de interés de ambas instituciones.
2. Instruir a la Dirección Ejecutiva, para que traslade a la Dirección General de Aduanas, la aclaración de que la participación del Ing. Marvin Salazar Trejos, en la comisión el artículo 5º de la Ley de Tránsito por Vías Pública Terrestres y Seguridad vial No. 9078, es únicamente como asesor técnico de esta Junta Directiva y que cualquier criterio previo emitido por él, debe ser avalado por este Órgano Colegiado.

Se levanta la sesión al ser las 19:05 horas.