

INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL ACERCA DEL  
MARCO REGULATORIO PARA LA PROMOCIÓN DEL USO DE  
VEHÍCULOS EFICIENTES EN CUANTO AL CONSUMO DE ENERGÍA

**2018**

## CONTENIDO

<b>Introducción</b>	<b>6</b>
Origen de la Auditoría	6
Objetivo	6
Alcance	6
Criterios de Auditoría	7
Metodología aplicada	7
Generalidades acerca del objeto auditado	7
Comunicación preliminar de los resultados de la auditoría	8
Siglas	9
<b>Resultados</b>	<b>10</b>
Vehículos eficientes en cuanto al uso de combustibles convencionales	10
La normativa acerca de la calidad de los combustibles convencionales no promueve el uso de vehículos más eficientes	10
La normativa no contempla estándares ni mecanismos de constatación del rendimiento de consumo de combustibles de los vehículos	12
Vehículos eficientes que utilizan energías alternativas	17
Ausencia de estudios que cuantifiquen el impacto esperado de incentivos fiscales para vehículos que utilizan energías alternativas	17
<b>Conclusiones</b>	<b>19</b>
<b>Disposiciones</b>	<b>20</b>
AL LIC. CARLOS MANUEL RODRÍGUEZ ECHANDI, EN SU CALIDAD DE MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA Y A LA LICDA. DYALÁ JIMÉNEZ FIGUERES, EN SU CALIDAD DE MINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR, O A QUIENES EN SUS LUGARES OCUPEN SUS CARGOS.	20
AL LIC. CARLOS MANUEL RODRÍGUEZ ECHANDI, EN SU CALIDAD DE MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA, O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO	21
AL ING. RODOLFO MÉNDEZ MATA, EN SU CALIDAD DE MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO	21

---

LA LICDA. PRISCILLA PIEDRA CAMPOS, DIRECTORA GENERAL DEL MINISTERIO DE HACIENDA, O A QUIEN  
EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO 21

**Referencias bibliográficas 23**

**Anexo n.º 1 Glosario 24**

## Resumen Ejecutivo

### ¿QUÉ EXAMINAMOS?

*Esta auditoría tuvo como objetivo determinar la suficiencia de las regulaciones relativas al uso de vehículos más eficientes con respecto al consumo de energía en la sociedad costarricense. Para ello, se analizó la normativa y las estrategias públicas emitidas en la materia, para el periodo 2015 al 2018.*

### ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

*En cuanto al consumo de combustibles, el VII Plan Nacional de Energía 2015-2030 consigna que para 2016, el 62,6% de la matriz energética se derivó del petróleo y el 32,4% fue utilizado por el sector transporte; cifras que están relacionadas con el creciente consumo de combustibles fósiles y que afectan el ambiente, la salud y el cumplimiento de los compromisos ambientales adquiridos por el país. Por ello, resulta relevante determinar la suficiencia de la normativa que promueve el uso de vehículos más eficientes en cuanto al consumo de energía.*

### ¿QUÉ ENCONTRAMOS?

*Se determinó que los parámetros fisicoquímicos que establecen la calidad del diésel y las gasolinas, consignados en la normativa del país, desincentivan la importación de vehículos más eficientes en el consumo de estos combustibles, pues esa calidad es incongruente con nuevas tecnologías y podría generar deterioro mecánico en algunos componentes. Al respecto, el Gobierno de la República emitió la Directriz 056-MINAE para mejorar la calidad de los combustibles, sin embargo el avance previsto en dicha normativa requiere la continuidad del proceso de negociación iniciado ante el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), que brinde la base jurídica que posibilite estas mejoras.*

*Además, la normativa no define estándares acerca del rendimiento mínimo del consumo de combustible para los vehículos nuevos y usados de primer ingreso, ni mecanismos de constatación fehaciente e independiente de los niveles de rendimiento de estos vehículos que deben suministrar los importadores. Lo anterior, permitiría garantizar el cumplimiento del artículo 64 del Reglamento para la regulación del uso racional de la energía (Decreto Ejecutivo 25584-MINAE-H-MP) en congruencia con la Ley n.º 7447, en cuanto a establecer mecanismos para alcanzar el uso eficiente de la energía considerando la protección del ambiente.*

*Asimismo, se evidenció que falta aplicar lo establecido en el artículo 59 del citado Decreto Ejecutivo n.º 25584-MINAE-H-MP de 1996, en cuanto al ajuste y ampliación de los parámetros de eficiencia energética relativos al peso, volumen y potencia de los vehículos, utilizados para determinar la procedencia del recargo del 30% al Impuesto Selectivo de Consumo establecido en el artículo 14 de la Ley n.º 7447, como medida fiscal para el desincentivo a la importación de vehículos menos eficientes.*

*Tampoco se ha optado por la aplicación del artículo 44 del citado decreto, para la fijación de nuevos niveles de eficiencia y rendimiento del consumo de combustible.*

*También, se comprobó que no han sido evaluados los incentivos fiscales otorgados para la adquisición de vehículos híbrido-eléctricos y modalidad de taxis que usan energías alternativas, con el fin de establecer su pertinencia y eficacia en el tiempo, y con base en los resultados obtenidos, resolver si conviene mantenerlos, actualizarlos o eliminarlos. Estos incentivos fueron conferidos respectivamente en los Decretos Ejecutivos n.ºs 33096-H-MINAE-MOPT que Incentiva el uso de vehículos híbrido-eléctricos como parte del uso de tecnologías limpias y 31177-H-MOPT Reglamento sobre las exoneraciones a vehículos de transporte público de personas en la modalidad taxis.*

### **¿QUÉ SIGUE?**

*Se dispone a las autoridades del Poder Ejecutivo establecer e implementar una estrategia de actuación que procure que el país obtenga la resolución del COMIECO que posibilite la mejora en la calidad de los combustibles convencionales; establecer estándares de rendimiento mínimo del consumo de combustible para vehículos nuevos y usados de primer ingreso, regulados en Decreto Ejecutivo n.º 25584-MINAE-H-MP; cumplir con el artículo 59 de dicho decreto en cuanto al ajuste y ampliación de estándares de peso, potencia y volumen, o bien con su artículo 44 en cuanto a fijar nuevos niveles de eficiencia y rendimiento del consumo de combustibles. Además, establecer el mecanismo que permita constatar el cumplimiento de los estándares de rendimiento del consumo de combustible para vehículos nuevos y usados de primer ingreso, así como evaluar las exoneraciones conferidas mediante los Decretos Ejecutivos n.ºs 33096-H-MINAE-MOPT y 31177-H-MOPT.*

**DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA  
ÁREA DE FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS AMBIENTALES Y DE  
ENERGÍA**

**BORRADOR DEL INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL  
ACERCA DEL MARCO REGULATORIO PARA LA PROMOCIÓN DEL USO  
DE VEHÍCULOS EFICIENTES EN CUANTO AL CONSUMO DE ENERGÍA**

## 1. Introducción

---

### ORIGEN DE LA AUDITORÍA

---

- 1.1. La auditoría se efectuó con fundamento en las competencias que le confieren a la Contraloría General los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, así como, los artículos 17, 21 y 37 de su Ley Orgánica n.º 7428.
- 1.2. Al Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) le corresponde la rectoría del subsector Energía y con ello la responsabilidad de formular, planificar y ejecutar las políticas energéticas en el país, así como dictar regulaciones relativas al uso de los recursos energéticos. Además, el VII Plan Nacional de Energía 2015-2030 muestra que la matriz energética del país se constituye en un 62,6% por hidrocarburos, y el subsector transporte consume el 54,7% de esa fuente.
- 1.3. Por ello, resulta importante determinar si el marco regulatorio vigente es suficiente para promover el uso de vehículos más eficientes, de modo tal que coadyuven con la disminución del consumo de combustibles en el subsector transporte y, consecuentemente, con la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y nocivos para la salud.

### OBJETIVO

---

- 1.4. Esta auditoría tuvo como objetivo determinar la suficiencia de las regulaciones tendentes a fomentar el uso de vehículos eficientes con respecto al consumo de energía en la sociedad costarricense.

### ALCANCE

---

- 1.5. La auditoría abarcó el análisis de la normativa que promueve el uso de vehículos eficientes con respecto al consumo de energía y las estrategias públicas emitidas en la materia por las entidades competentes. El período de análisis abarcó los años 2015 al 2018.

## CRITERIOS DE AUDITORÍA

---

- 1.6. En reunión celebrada el 13 de julio de 2017 en el quinto piso del Edificio principal del MINAE, la Contraloría General presentó las áreas de examen y criterios de auditoría que se utilizaron en la etapa de examen, a los funcionarios Laura Lizano Ramón, Directora de la Secretaría de Planificación del Subsector Energía, Arturo Molina Soto y Víctor Bosan Salazar, ambos asesores de dicha Secretaría de Planificación. Posteriormente, estos criterios fueron comunicados al MINAE mediante oficio n.º DFOE-AE-0229 (10090) del 18 de julio de 2018.

## METODOLOGÍA APLICADA

---

- 1.7. La auditoría se ejecutó de conformidad con las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, así como el Manual General de Fiscalización Integral del Órgano Contralor y el Procedimiento de Auditoría establecido por la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa. Además, los lineamientos establecidos en las Normas de Auditoría emitidas por la Organización Internacional de Entidades de Fiscalización Superior y las Normas Internacionales de Auditoría.

## GENERALIDADES ACERCA DEL OBJETO AUDITADO

---

- 1.8. El Diagnóstico del sector que contiene el VII Plan Nacional de Energía 2015-2030, expone en materia de gobernanza de eficiencia energética<sup>1</sup>, una baja ejecución de acciones para el impulso del uso de vehículos eficientes en cuanto al consumo de energía en relación con lo programado. Además, los ejes estratégicos para el subsector transporte contenidos en este Plan, están orientados a introducir una flota vehicular más amigable con el ambiente, un transporte público sostenible y combustibles más limpios.
- 1.9. En virtud del elevado precio de mercado que representan los vehículos que funcionan con energías alternativas<sup>2</sup>, tales como los vehículos eléctricos e híbrido-eléctricos, las estrategias a nivel país no pueden dejar de lado el impulso a tecnologías vehiculares más eficientes que optimicen el consumo de los combustibles convencionales (diésel y gasolinas), disminuyan los costos de transporte y reduzcan la cantidad de emisiones de gases efecto invernadero y gases nocivos para la salud; esto en procura de minimizar la huella ecológica derivada de la movilidad de personas y mercancías y la descarbonización ambiental.
- 1.10. En ese sentido, la eficiencia en consumo de combustibles convencionales de los vehículos puede medirse de varias maneras, siendo la más común la distancia recorrida (en kilómetros o millas) por volumen de combustible consumido (en litros o galones). De modo que, un vehículo más eficiente es aquel que mejore o aumente dicho rendimiento, es decir, que logra mayores distancias de recorrido con el mismo volumen de combustible que uno menos eficiente, bajo condiciones normales de conducción.

---

<sup>1</sup> Consiste en el uso eficiente de la energía, de manera que se optimizan los procesos productivos y el empleo de la energía, utilizando lo mismo o menos para producir más bienes y servicios.

<sup>2</sup> De conformidad con la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/94-UE del 22 de octubre de 2014, las energías alternativas vehiculares son aquellas que sustituyen al menos en parte los combustibles fósiles convencionales en el sector transporte, entre los cuales está: el gas natural, la electricidad, el gas licuado de petróleo, el hidrógeno y los bio-carburantes.

- 1.11. Además, al disminuir el consumo de combustible en los vehículos más eficientes, también se reducen las emisiones de los gases contaminantes y efecto invernadero, debido al menor consumo de combustible en su proceso de combustión interna. En virtud de ello, el desempeño ambiental del vehículo también se asocia con su rendimiento del consumo de combustible, cuya medición se efectúa en masa de contaminantes (en gramos) por distancia recorrida (en kilómetros). De esa manera, una forma distinta de presentar la eficiencia del vehículo, consiste en medir las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) por distancia recorrida (gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro).
- 1.12. Así las cosas, el Gobierno de Costa Rica ha emprendido iniciativas que buscan impulsar la renovación de la flota vehicular, reducir el consumo de combustibles convencionales y la emisión de contaminantes. Ejemplo de ello es el Decreto Ejecutivo n.º 39724-MOPT-MINAE-S, vigente desde mayo de 2016, mediante el cual se adoptaron estándares de emisiones para la importación de vehículos con tecnologías menos contaminantes y cuya aplicación inició a partir del 1 de enero de 2018.
- 1.13. Además, el Ministro de Ambiente y Energía es el rector en materia de eficiencia energética, así como de la eficiencia en el consumo y calidad de los combustibles convencionales, para lo cual tiene como apoyo a la Dirección de Energía del MINAE. Esta Dirección se rige mediante la Ley de Regulación del Uso Racional de la Energía n.º 7447, del 13 de diciembre de 1994, normativa que no ha sido objeto de actualización en sus 24 años de vigencia.

#### **COMUNICACIÓN PRELIMINAR DE LOS RESULTADOS DE LA AUDITORÍA**

---

- 1.14. En reunión del 24 de octubre de 2018, se presentaron los resultados de la auditoría a Rocío Aguilar Montoya, Ministra, Juan de Dios Araya Navarro, Auditor Interno, Ronald Fernández Ramírez, Subauditor, funcionarios del Ministerio de Hacienda, Laura Rodríguez Vargas, Directora de aplicación de acuerdos comerciales internacionales, Ángela Sánchez Brenes de la Dirección General de Comercio Exterior, Adela Guerrero Brenes, Auditora Interna, funcionarios del Ministerio de Comercio Exterior, Randall Zúñiga Madrigal, Director Dirección de Energía, Carolina Flores Valle, Dirección de Energía, Arturo Molina Soto, Asesor Técnico de la Secretaría Ejecutiva de Planificación del Subsector de Energía, Alexander Moya Carrillo, Auditor Interno, funcionarios del Ministerio de Ambiente y Energía, María del Carmen Chaves Vargas, Directora de Despacho, Luis Diego Salazar Flores, Asesor del Despacho, Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, José Manuel Chávez Cordero, Jefe de Fiscalización de Revisión Técnica Vehicular, Antonio Guasch Aguilar, Subauditor Interno, Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos, funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- 1.15. El borrador del informe de la auditoría se entregó a Rocío Aguilar Montoya, Ministra de Hacienda, mediante oficio n.º DFOE-AE-0472(15396) del 25 de octubre de 2018, Dyalá Jiménez Figueres, Ministra de Comercio Exterior, mediante oficio n.º DFOE-AE-0474(15399) del 25 de octubre de 2018, Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, mediante oficio n.º DFOE-AE-0473(15398) del 25 de octubre de 2018 y Carlos Manuel Rodríguez Echandi, mediante oficio n.º DFOE-AE-0475(15400) del 25 de octubre de 2018. Ello, con el fin de que remitieran observaciones al Órgano Contralor. Al respecto, mediante oficio n.º DVME-052-2018 del 31 de octubre del presente año, el Ministerio de Ambiente y Energía formuló observaciones y con el



oficio n.º DM-COR-CAE-0536-2018 del 1 de noviembre de 2018 el Ministerio de Comercio Exterior efectuó observaciones al borrador del informe; las cuales fueron valoradas y aquellas que procedían, fueron de recibo de la Contraloría General y se ajustó lo pertinente en el contenido de este informe.

## SIGLAS

1.16. Para los fines del presente informe, se establecen las siguientes siglas:

SIGLA	Significado
<b>ARESEP</b>	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
<b>ASTM</b>	Asociación americana de ensayos de materiales
<b>CEGESTI</b>	Fundación Centro de Gestión Tecnológica e Informática Industrial
<b>CEPAL</b>	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
<b>CGR</b>	Contraloría General de la República
<b>CO<sub>2</sub></b>	Dióxido de Carbono
<b>Comex</b>	Ministerio de Comercio Exterior
<b>COMIECO</b>	Consejo de Ministros de Integración Económica
<b>DFOE</b>	División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de la CGR
<b>GFEI</b>	Iniciativa Global de Economía de Combustibles
<b>IEA</b>	Agencia Internacional de Energía
<b>lge</b>	Litros equivalentes de gasolina
<b>ISC</b>	Impuesto Selectivo de Consumo
<b>MINAE</b>	Ministerio de Ambiente y Energía
<b>MOPT</b>	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
<b>PNUMA</b>	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
<b>RECOPE</b>	Refinadora Costarricense de Petróleo
<b>RTCA</b>	Reglamento Técnico Centroamericano
<b>SICA</b>	Sistema de Integración Centroamericana

## 2. Resultados

### VEHÍCULOS EFICIENTES EN CUANTO AL USO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES

---

- 2.1. De conformidad con el Índice de Preparación del Ahorro de los Combustibles implementado por la Agencia Internacional de Energía (IEA)<sup>3</sup>, las políticas de Costa Rica para promover el citado ahorro presentan una puntuación de cero, esto quiere decir que no promueven el uso de vehículos más eficientes en cuanto al consumo de los combustibles convencionales (diésel y gasolinas). Lo anterior, por cuanto no contemplan estándares de rendimiento mínimo, impuestos de registro o de propiedad de vehículos basados en la eficiencia o emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), ni están disponibles las etiquetas de rendimiento de combustible para los vehículos que se comercializan en nuestro país.
- 2.2. Además, la normativa de la calidad de los combustibles convencionales no está armonizada con las regulaciones acerca de las emisiones de gases nocivos para la salud y efecto invernadero, de modo que permita la importación de vehículos con tecnologías más eficientes en consumo de combustible. También, el país carece del proceso de homologación de los vehículos, mediante el cual se constata o corrobore en forma fehaciente e independiente los niveles de rendimiento de consumo de combustible.

### **La normativa acerca de la calidad de los combustibles convencionales no promueve el uso de vehículos más eficientes**

- 2.3. La normativa que regula la calidad de los combustibles convencionales (diésel y gasolinas) en Costa Rica corresponde a los Reglamentos Técnicos Centroamericanos (RTCA), específicamente los RTCA n.º 75.02.17:13 (diésel) y n.º 75.01.20:04 (gasolinas), los cuales establecen parámetros de calidad que no son aptos para vehículos más eficientes en consumo de combustible; pues regulan parámetros físicoquímicos con niveles de azufre, densidad y periodos de inducción, entre otros, que se tornan incompatibles con la tecnología de tales vehículos.
- 2.4. Al respecto, Costa Rica ha emprendido iniciativas que buscan impulsar la renovación de la flota vehicular, y reducir el consumo de combustibles y la emisión de gases contaminantes. Así, mediante el Decreto Ejecutivo n.º 39724-MOPT-MINAE-S denominado Reglamento para el control de las emisiones contaminantes producidas por los vehículos automotores con motor de combustión interna, vigente desde mayo de 2016, se adoptaron los estándares de emisiones establecidos en Euro 4<sup>4</sup> y Tier 2<sup>5</sup> para la importación de vehículos a partir del 1 de enero de 2018.

---

<sup>3</sup> Technology Roadmap Fuel Economy of Road Vehicles, OECD/IEA, 2012.

<sup>4</sup> Normativa europea que define los límites máximos de emisiones vehiculares, de acuerdo con la Directiva 70/220/EEC del 20 de marzo de 1970.

<sup>5</sup> Normativa estadounidense que define los límites máximos de emisiones vehiculares definidos de acuerdo con la regulación federal 40 CFR parte 85, sub parte S “Disposiciones generales de cumplimiento para el control de la contaminación atmosférica procedentes de vehículos nuevos y en uso, ligeros, camiones de carga ligera y vehículos pesados”.

- 2.5. En procura de lograr concordancia entre los estándares de emisiones de gases de los vehículos y la calidad de los combustibles, así como en cumplimiento del objetivo estratégico del VII Plan Nacional de Energía 2015-2030 relativo a impulsar combustibles de alta calidad, que le permitan al país iniciar la transición a vehículos más eficientes y menos contaminantes, el MINAE emitió la Directriz 056-MINAE Parámetros de calidad para combustibles derivados del petróleo, del 11 de noviembre de 2016. Esta directriz eleva los parámetros de calidad de tales combustibles y, por ende, permite el acceso de tecnologías vehiculares más limpias y eficientes, como las reguladas mediante Euro 4 y Tier 2.
- 2.6. Por su parte, la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), en aplicación de la referida directriz, modificó las especificaciones de la calidad de los combustibles vehiculares a partir del 1º de setiembre del 2017. Para ello, en la directriz se utilizó como referencia las normas técnicas INTE E1: 2016. Combustibles. Gasolina RON 91, RON 95 y sus mezclas con etanol carburante anhidro desnaturalizado e INTE E3: 2017. Diésel y sus mezclas con biodiésel. Especificaciones, que se sustentan en las normativas Euro 4, Tier y ASTM<sup>6</sup>.
- 2.7. Además, el MINAE por medio del Ministerio de Comercio Exterior (Comex), dio inicio a un proceso de negociación ante el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) para modificar los parámetros fisicoquímicos de los combustibles convencionales, con el fin de mejorar su calidad. Ello, debido a que es el Comex quien tiene la competencia de dirigir las negociaciones comerciales y de inversión con Centroamérica, de conformidad con el artículo 6 inciso b) del Reglamento Orgánico del Ministerio de Comercio Exterior, Decreto n.º 28471-COMEX del 14 de febrero de 2000.
- 2.8. Dicha negociación se planteó mediante el oficio n.º DM-COR-CAE-0449-2017 del 25 de agosto de 2017, en el cual se solicita la emisión de una resolución que autorice a los países del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), o bien a Costa Rica, a elevar la calidad de los combustibles convencionales, regulada en los RTCA n.º 75.02.17:13 (diésel) y n.º 75.01.20:04 (gasolinas). A la fecha, este Consejo no ha resuelto la solicitud.
- 2.9. En cuanto al cambio de regulaciones establecidas a nivel centroamericano para los parámetros fisicoquímicos de los combustibles, se requiere una resolución en el marco de un proceso de negociación ante el COMIECO, que autorice a elevar la calidad de los combustibles, o bien, acudir al procedimiento previsto en la Resolución n.º 162-2006 (COMIECO-XXXVI), relativo a elaborar, adoptar y aprobar Reglamentos Técnicos y los procedimientos de evaluación de la conformidad centroamericanos.
- 2.10. Es así como, se requiere de una resolución del COMIECO que autorice al país a aplicar normativa que establezca estándares de calidad de los combustibles superiores a los regulados en los RTCA. No obstante, el MINAE no ha dado continuidad al proceso de negociación iniciado ante COMIECO para conseguir esa resolución. Además, las actuaciones ante ese Consejo no siempre siguieron procedimientos consensuados con Comex, sino que se decidieron en el MINAE en conjunto con sus asesorías técnicas y legales; lo cual implicó cambios en la estrategia originalmente adoptada, así como retrasos e interrupciones en la negociación.

---

<sup>6</sup> Asociación Americana de Ensayo de Materiales

- 2.11. En consecuencia, la normativa que regula la calidad de los combustibles convencionales que se expenden, no garantiza el cumplimiento de los estándares de emisiones que permitan la importación de vehículos nuevos y usados de primer ingreso más eficientes y menos contaminantes; según lo dispone el Decreto Ejecutivo n.º 39724-MOPT-MINAE-S. Así, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) efectúa la fiscalización<sup>7</sup> de calidad de esos combustibles, utilizando los parámetros físicoquímicos que establecen los RTCA n.º 75.02.17:13 (diésel) y n.º 75.01.20:04 (gasolinas), y no los referidos en la Directriz 056-MINAE.

**La normativa no contempla estándares ni mecanismos de constatación del rendimiento de consumo de combustibles de los vehículos**

- 2.12. El ordenamiento jurídico nacional es omiso en cuanto a regular el rendimiento mínimo del consumo de combustibles<sup>8</sup> convencionales de los vehículos, ya sea importados nuevos o usados de primer ingreso. Esta omisión difiere del cumplimiento de los objetivos específicos 5.2 Modernizar la flota vehicular por medio de tecnologías que contribuyan a la disminución de la intensidad energética del sector y 5.1. Ejecutar acciones para la reducción las emisiones contaminantes en el sector transporte, del VII Plan Nacional de Energía 2015-2030.
- 2.13. En cuanto al rendimiento del consumo de combustibles, el artículo 64 del Reglamento para la Regulación del Uso Racional de la Energía, Decreto Ejecutivo n.º 25584 MINAE-H-MP del 24 de octubre de 1996, establece que los importadores de vehículos<sup>9</sup> deben entregar información relativa a dicho rendimiento, pero no están sujetos al cumplimiento de estándares de rendimiento mínimo que promuevan la importación de una flota vehicular más eficiente.
- 2.14. Además, el artículo 44 del Decreto Ejecutivo n.º 25584 MINAE-H-MP indica que el Poder Ejecutivo podrá fijar anualmente nuevos niveles de eficiencia y consumo energético. Ello, en armonía con el objetivo establecido en el artículo 1 de la Ley de Uso Racional de la Energía n.º 7447, relativo a definir mecanismos para alcanzar el uso eficiente de la energía considerando la protección del ambiente.
- 2.15. Es importante señalar que el Decreto Ejecutivo n.º 25584 MINAE-H-MP, tampoco contempló estándares de rendimiento de consumo de combustibles, para la importación de motocicletas, carga pesada y transporte público de personas, con excepción de taxis, ni otros tipos y categorías de vehículos.
- 2.16. El rendimiento del consumo de combustible está inversamente relacionado con las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), pues conforme éste aumenta disminuyen dichas emisiones, por lo tanto el establecimiento de estándares de emisiones máximas de CO<sub>2</sub>, indirectamente regula el rendimiento mínimo del consumo de combustible.
- 2.17. En ese sentido, el artículo 7 del Decreto Ejecutivo n.º 39724-MOPT-MINAE-S regula las emisiones de gases contaminantes de vehículos nuevos y usados de primer ingreso, de las categorías automóviles y carga liviana que no superen 3.500 kg de peso bruto, al adoptar los estándares en esta materia de Euro 4 y Tier 2, para la importación de vehículos a partir del 1 de enero de 2018, y

---

<sup>7</sup> Ver artículo 5 de la Ley n.º 7593, de transformación del Sistema Nacional de Electricidad en ARESEP

<sup>8</sup> Kilómetros recorridos por litro de combustible consumido.

<sup>9</sup> Vehículos de motor de combustión interna de diésel o gasolina, destinados al transporte particular de personas con un peso máximo de 4.000 kg, y los de transporte de carga liviana.

los Euro 6 y Tier 3, para los vehículos importados a partir del 1 de enero de 2021. No obstante, no existe precisión en este decreto acerca de cuáles vehículos importados deben cumplir con los estándares establecidos de las normativas Euro, cuáles deben hacerlo con base en las regulaciones Tier o si en su defecto son normas complementarias. Lo anterior, puede generar un tratamiento desigual en cuanto a los estándares que están obligados a cumplir los vehículos que se importen a nuestro país.

- 2.18. Además, los estándares de Euro 4 y 6 no regulan las emisiones del gas CO<sub>2</sub><sup>10</sup>, en tanto que los referidos Tier 2 y 3 sí lo hacen para los vehículos modelo 2012 y posteriores, cuyo objetivo es reducir las emisiones máximas en forma progresiva anualmente hasta el 2025.
- 2.19. Por otra parte, el referido Decreto n.º 39724-MOPT-MINAE-S indica en el Transitorio III, que en un plazo de un año contado a partir de la fecha de publicación de este reglamento, el Poder Ejecutivo debía establecer los estándares de emisiones para la restantes categorías de vehículos incluidos en ese reglamento, sin embargo esa reglamentación no ha sido emitida.
- 2.20. De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía<sup>11</sup>, cada país debería impulsar la implementación de políticas para mejorar el ahorro en el consumo de combustible de sus flotas vehiculares, en procura de mejorar la seguridad energética y las balanzas comerciales. Ello, por cuanto disminuye la necesidad de las importaciones de hidrocarburos y reduce las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros tipos de contaminación.
- 2.21. También, la Agencia Internacional de Energía y la Iniciativa Global de Economía de Combustible<sup>12</sup> (GFEI), señalan que una de las acciones más apropiadas para aumentar la eficiencia de los vehículos, es la exigencia de normas que establezcan estándares de rendimiento de consumo de combustible mínimo (en kilómetros por litro o litros por 100 kilómetros), o de emisiones máximas de CO<sub>2</sub> (en gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro). En ese sentido, el objetivo de la GFEI es reducir a la mitad el consumo de combustibles de los automóviles nuevos entre 2005 y 2030, esto a partir del consumo promedio de 8,3 litros equivalentes de gasolina por 100 kilómetros (Lge / 100 km) del vehículo nuevo en 2005, tal como se aprecia en la figura siguiente:

---

<sup>10</sup> La Unión Europea regula las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) mediante el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de abril de 2009.

<sup>11</sup> Technology Roadmap Fuel Economy of Road Vehicles, OECD/IEA, 2012.

<sup>12</sup> La GFEI es una asociación de la Agencia Internacional de Energía (IEA), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Foro Internacional de Transporte de la OCDE (ITF), el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT), el Instituto de Estudios de Transporte de UC Davis y la Fundación FIA.

**Figura n.º 1**  
**Objetivo de disminución del consumo de combustible del vehículo nuevo**



**Fuente:** Elaboración propia.

- 2.22. Por otra parte, el marco regulatorio costarricense no establece los mecanismos para constatar de forma independiente y fehaciente, los datos del rendimiento y las emisiones de gases contaminantes que indican los documentos del fabricante o aquellos que presente el importador de los vehículos nuevos y usados de primer ingreso.
- 2.23. Lo anterior, a pesar de que el artículo 65 del Decreto Ejecutivo n.º 25584 MINAE-H-MP establece que “...el MINAE autoriza los siguientes métodos para la determinación de los datos de consumo de energía en orden sucesivo y por exclusión, los cuales son: a) Certificación otorgada por un ente reconocido en su país de origen, medido con base en una norma técnica nacional o internacional, en un laboratorio también reconocido. b) Catálogos o información de entes reconocidos. c) Medición realizada de acuerdo a una norma de empresa, nacional o internacional, en laboratorios que cuenten con los instrumentos y condiciones necesarias.”
- 2.24. Además, el artículo 8 del Decreto Ejecutivo n.º 39724-MOPT-MINAE-S, exige a los importadores de vehículos:

“...presentar, previamente, por cada código de familia, un certificado de conformidad sobre el cumplimiento de estándares de emisiones exigidos en este reglamento, o en su defecto una medición de las emisiones contaminantes que permita determinar su cumplimiento con la presente normativa [...] De presentarse un certificado de conformidad con los estándares de emisiones, el mismo debe ser expedido por el fabricante. De presentarse un informe de medición de las emisiones contaminantes que permita determinar su cumplimiento con la presente normativa, el mismo debe ser expedido por un laboratorio con pruebas acreditadas [...] Para los vehículos usados de primer ingreso, también se deberá presentar un certificado de conformidad o bien un informe de medición de las emisiones contaminantes por cada vehículo...”



- 2.25. En Costa Rica, los vehículos importados son evaluados únicamente con base en las pruebas de inspección técnica diseñadas con el objetivo principal de verificar la existencia, estado y funcionamiento de componentes y mediciones de gases contaminantes, acordes con los límites establecidos para los vehículos en circulación, que son distintos a los estándares de emisiones para la importación.
- 2.26. Esa inspección es diferente a las pruebas de laboratorio de homologación efectuadas por la autoridad de un país, cuyo objetivo es verificar el ajuste del vehículo a las prescripciones técnicas establecidas en la normativa y la autenticidad de la información vehicular entregada por el fabricante o importador. Además, dicha inspección no está estructurada para evaluar el cumplimiento de parámetros técnicos para el ingreso al país.
- 2.27. De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía, la constatación imparcial del rendimiento del consumo de combustible de los vehículos debe efectuarse mediante pruebas en un laboratorio de homologación, así como para las emisiones de gases contaminantes<sup>13</sup>. Además, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)<sup>14</sup> menciona que para lograr que los fabricantes e importadores de vehículos respondan a la normativa, se debe contar con capacidades de control que aseguren su cumplimiento, que consideren la certificación de los modelos autorizados a comercializar.
- 2.28. Por su parte, según la CEPAL<sup>15</sup>, la existencia de leyes o regulaciones de eficiencia energética no garantiza su éxito en los vehículos, pues se requiere de laboratorios de evaluación para comprobar dicha eficiencia, sobre todo en países donde es relevante la importación de vehículos usados. También, señala que el etiquetado energético de los vehículos y el de emisiones de gases contaminantes, dependen fundamentalmente de ese sistema consolidado de evaluación y certificación.
- 2.29. Es así como, la ausencia de regulaciones para la constatación del cumplimiento de los estándares de emisiones de gases contaminantes y dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y del rendimiento del consumo de combustible, obedece a la falta de claridad con respecto al mecanismo que lo permita, desde el punto de vista técnico, económico e institucional.
- 2.30. En ese sentido, la Fundación Centro de Gestión Tecnológica e Informática Industrial (CEGESTI)<sup>16</sup> recomendó al país iniciar con una homologación documentaria<sup>17</sup> para el período 2017 a 2021 y luego migrar a niveles más robustos, esto con el propósito de verificar la fiabilidad y trazabilidad de la documentación (certificados, informes de medición u otros) presentada por los fabricantes o importadores de los vehículos. Además, dicha Fundación propone que se solicite a los importadores certificaciones internacionales expandidas por organismos gubernamentales extranjeros o laboratorios reconocidos, así como verificar que el modelo del vehículo corresponda al autorizado en el proceso de homologación para su venta en el país.

---

<sup>13</sup> Como el monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), partículas (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx).

<sup>14</sup> Movilidad Eléctrica Oportunidades para Latinoamérica, noviembre 2016.

<sup>15</sup> Eficiencia Energética y Movilidad en América Latina y el Caribe. Una hoja de ruta para la sostenibilidad, octubre 2014.

<sup>16</sup> Lineamientos de eficiencia energética vehicular para el reglamento de la Ley n.º 7447 Uso Racional de la Energía, diciembre de 2016.

<sup>17</sup> Homologación mediante la que el fabricante o importador entrega al organismo competente los antecedentes técnicos descriptivos y certificaciones internacionales del vehículo, los cuales deben ser expandidos por organismos gubernamentales extranjeros o laboratorios independientes reconocidos.

- 2.31. Las situaciones anteriores favorecen la venta de vehículos diseñados con tecnología obsoleta, ineficiente y más contaminante, que no logran comercializarse en países que poseen estándares de rendimiento del consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>, aunque se trate de las mismas marcas y año-modelo pueden tener niveles de eficiencia y emisiones distintos. Lo anterior, perjudica al Estado como principal comprador de vehículos, y en general al consumidor nacional, pues podría conllevar mayor gasto en consumo de combustibles, y destinar más fondos públicos al tratamiento de enfermedades asociadas a las emisiones de gases y mitigación del efecto invernadero.
- 2.32. Además, la falta de constatación del cumplimiento de los estándares de emisiones de gases y del rendimiento del consumo de combustible, implica incertidumbre en cuanto a la reducción progresiva de la contaminación ambiental y del consumo de combustible. Asimismo, esto ha impedido el cumplimiento del etiquetado o anuncio de consumo energético<sup>18</sup> obligatorio de los vehículos, regulado en los artículos 16 de la Ley n.º 7447 y 68 de su reglamento, información que debe incluirse en las etiquetas de consumo energético.

**Están desactualizadas las regulaciones para desincentivar la importación de vehículos nuevos y usados menos eficientes**

- 2.33. El artículo 14 de la Ley n.º 7447 y el artículo 59 del Decreto Ejecutivo n.º 25584 MINAE-H-MP, establecen un recargo de 30 puntos porcentuales en el pago del Impuesto Selectivo de Consumo (ISC), para aquellos vehículos importados que no poseen la eficiencia mínima de 20% del valor de la Calificación Energética Integral del vehículo. De modo que para los vehículos que no cumplen con ese mínimo de eficiencia, este impuesto se incrementa de 30% a 60% para los nuevos y usados hasta los 6 años de antigüedad y crece de 48% a 78% para los vehículos usados con 7 o más años.
- 2.34. La Calificación Energética Integral del vehículo consiste en una calificación que pondera en forma integrada el rendimiento del consumo de combustible en kilómetros por litro, con base en tres variables del vehículo: su volumen interno (en m<sup>3</sup>), su peso en orden de marcha (en kg) y su potencia neta (en kW). Este rendimiento es el combinado del consumo en ciudad y en autopista.
- 2.35. Al respecto, el citado artículo 59 del Reglamento refiere que los Valores Energéticos de Referencia relativos a peso, potencia y volumen, se ajustarán y ampliarán con base en estudios que consideren las características de los vehículos que ingresan al país y las tendencias tecnológicas mundiales. Además, el artículo 44 de este Reglamento, señala que el Poder Ejecutivo podrá fijar anualmente nuevos niveles de eficiencia y rendimiento del consumo de combustible de los vehículos, de acuerdo con los objetivos de la Ley n.º 7447.
- 2.36. En ese sentido, y como buena práctica, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)<sup>19</sup>, indica que se pueden adoptar distintas políticas de fomento a los vehículos más eficientes, entre las principales están: a) la aplicación de los impuestos al registro de los vehículos al momento de su compra, en proporción al nivel de consumo de combustibles o emisiones de CO<sub>2</sub> y, b) la aplicación de un cobro a vehículos con tecnologías menos eficientes y una bonificación a los más eficientes, con base en el nivel del rendimiento del vehículo o

---

<sup>18</sup> Información acerca del consumo de combustible de acuerdo con normas estandarizadas, que puede ser útil para que los consumidores formulen su decisión de compra.

<sup>19</sup> Movilidad Eléctrica Oportunidades para Latinoamérica, noviembre 2016.



emisiones de CO<sub>2</sub>; este instrumento permite que los bonos se financien con la recaudación de los cobros a los vehículos menos eficientes, con lo que puede tenerse un efecto fiscal neutro.

- 2.37. Pese a las citadas obligaciones y facultades legales, el MINAE no ha actualizado ni ajustado los valores energéticos de referencia de peso, potencia y volumen, y tampoco ha establecido nuevos niveles de eficiencia y consumo energéticos de los vehículos. Lo anterior, es relevante debido a los cambios y avances tecnológicos de los vehículos que utilizan combustibles convencionales, que se han efectuado en las últimas dos décadas.
- 2.38. Esta situación se presenta debido a que el MINAE no ha dado seguimiento y continuidad a la política pública que pretendía, desde hace dos décadas, incrementar la eficiencia del consumo de combustible de los vehículos que utilizan diésel o gasolina, ni ha concretado acciones para el ajuste congruente con regulaciones y buenas prácticas internacionales y los avances tecnológicos de esos vehículos.
- 2.39. Así las cosas, no están cumpliendo su función las medidas fiscales vigentes para desalentar la importación de vehículos nuevos y usados de primer ingreso menos eficientes en el consumo de combustible.

#### **VEHÍCULOS EFICIENTES QUE UTILIZAN ENERGÍAS ALTERNATIVAS**

---

- 2.40. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)<sup>20</sup> refiere que, según la Iniciativa Global de Economía de Combustible (GFEI), la aplicación de instrumentos de política fiscal que permitan fomentar la compra de vehículos más eficientes, es una de las acciones más apropiadas para propiciar la eficiencia energética en el subsector transportes; siempre y cuando existan los estudios que los justifiquen y se apliquen de forma temporal, hasta que los vehículos que funcionan con energía alternativa sean igualmente accesibles para la población que aquellos que utilizan exclusivamente combustibles convencionales.
- 2.41. Así, el país cuenta con tres decretos ejecutivos y una ley para incentivar el uso de vehículos que funcionan con energías alternativas. No obstante, no existen los estudios que cuantifiquen el impacto esperado de cada una de estas normas, ni se han efectuado evaluaciones para determinar los resultados alcanzados y la necesidad de continuar o no con el incentivo.

#### **Ausencia de estudios que cuantifiquen el impacto esperado de incentivos fiscales para vehículos que utilizan energías alternativas**

- 2.42. Con respecto a la normativa que contempla tratamientos fiscales favorables para los vehículos que funcionan con energías alternativas, nuestro país cuenta con el Reglamento sobre las exoneraciones a vehículos de transporte público de personas en la modalidad taxis, emitido mediante Decreto Ejecutivo n.º 31177-H-MOPT, del 23 de mayo de 2003. Este Reglamento establece exoneraciones del pago de aranceles y otros derechos de importación para los vehículos nuevos de tecnología limpia para el transporte en modalidad taxi, entre ellos los eléctricos, los que utilizan gas licuado de petróleo o hidrógeno y los híbridos.

---

<sup>20</sup> Movilidad Eléctrica Oportunidades para Latinoamérica, noviembre 2016.

- 2.43. Por otra parte, el Decreto Ejecutivo n.º 33096-H-MINAE-MOPT Incentiva el uso de vehículos híbrido-eléctricos como parte del uso de tecnologías limpias, del 14 de marzo de 2006, establece una tarifa preferencial y diferenciada en el Impuesto Selectivo de Consumo para los vehículos a los que hacen referencia sus artículos 2, 3 y 4 de este decreto.
- 2.44. Además, la Ley n.º 9518, Ley de incentivos y promoción para el transporte eléctrico del 06 de febrero de 2018, otorga exenciones tributarias a la importación y ensamblaje de vehículos nuevos que funcionan con energía eléctrica, cero emisiones y que no contengan motor de combustión; beneficio fiscal que está regulado en los artículos 9 y 12 de la mencionada Ley y su Reglamento (Decreto Ejecutivo n.º 41092-MINAE-H-MOPT del 10 de abril de 2018).
- 2.45. Al respecto, las referidas normas coinciden en incentivar el uso de vehículos más eficientes en cuanto al consumo de energía, como medida para reducir la contaminación ambiental y los posibles daños en la salud pública; lo cual es acorde con los compromisos adquiridos por Costa Rica en materia de protección al ambiente de acuerdo con: el Programa País Carbono Neutralidad – Acuerdo-36-2012-MINAET-, las últimas recomendaciones de la Conferencia de Johannesburgo 2002, la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), el Protocolo de Kioto y las Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional; las cuales presentan políticas climáticas, programas y acciones en numerosos sectores, como la descarbonización de la producción de energía y principalmente, una transformación masiva hacia energías renovables en el transporte.
- 2.46. No obstante, al revisar los documentos que sustentan estos cuerpos normativos, se determinó la ausencia de estudios que cuantifiquen los impactos esperados. Además, con respecto a los Decretos Ejecutivos n.ºs 33096-H-MINAE-MOPT y 31177-H-MOPT, no se han efectuado evaluaciones para cuantificar los efectos generados, pese a su largo periodo de vigencia. Por su parte, la Ley n.º 9518, aunque limita a 5 años las exenciones tributarias que confiere a la importación y ensamblaje de vehículos nuevos eléctricos, no consideró la necesidad de evaluar los resultados obtenidos con esos incentivos, sea antes o al concluir el quinquenio.
- 2.47. De conformidad con el oficio 9107 (DFOE-SAF-0344) del 30 de junio de 2015, emitido por el Área de Fiscalización de Servicios de Administración Financiera de la Contraloría General de la República, mediante el cual se refirió al proyecto de ley tramitado en el expediente legislativo n.º 19.531 referente a Regímenes de Exenciones y no sujeciones del pago de tributos, las exenciones deben ser temporales, estar justificadas en términos de costo y beneficio de acuerdo con las funciones del Gobierno, que pueden ser generales, económicas, ambientales o sociales; además deben indicarse los motivos que sustentan su otorgamiento, si son parciales o totales, si existe algún mecanismo más económico y efectivo que su otorgamiento, todo lo cual debe ser reevaluado periódicamente, pues con el tiempo las condiciones y razones que sustentaron la medida fiscal pueden cambiar.
- 2.48. En ese sentido, la Dirección General de Hacienda, mediante la resolución RES-DGH-025-2018 del 04 de abril de 2018, oficializó el procedimiento para evaluar exenciones y comunicar formalmente los resultados a los actores interesados, el cual se denomina DIF-SO/DPF-EE-001 Estudio de costo/beneficio de un Régimen de exención.

- 2.49. En virtud de que el procedimiento para evaluar exenciones tributarias es de reciente emisión, aún no han sido evaluadas las exoneraciones conferidas para impulsar el uso de vehículos que funcionan con energías alternativas. Por otra parte, antes de la emisión del referido procedimiento de evaluación, no era la práctica habitual de la Dirección General de Hacienda del Ministerio de Hacienda, evaluar las exoneraciones de tributos o su eficacia en el tiempo, para justificar la necesidad de mantenerlas o eliminarlas, y con base en ello proponer los proyectos de reforma en caso que corresponda.
- 2.50. En consecuencia, el no haber evaluado los incentivos conferidos en cumplimiento de políticas públicas que impulsan el uso de vehículos que utilizan energías alternativas, imposibilita conocer los resultados alcanzados con la aplicación de dicha normativa, así como, la intervención estatal en el mercado de comercialización de vehículos carece de una justificación actualizada.

### 3. Conclusiones

---

- 3.1. La flota vehicular nacional podría triplicarse en los próximos 25 años y este crecimiento tendría efectos importantes en la demanda de los combustibles convencionales (diésel y gasolinas) y un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes locales nocivos para la salud. Además, organizaciones internacionales estiman que sin políticas fuertes y cada vez más estrictas, el uso de combustible en el sector del transporte vial se duplicará entre 2010 y 2050, de modo que una de las formas de moderar ese crecimiento y mitigar sus externalidades negativas es mejorar la eficiencia de los vehículos utilizados en el transporte de personas y mercancías.
- 3.2. Al respecto, el Estado costarricense ha impulsado políticas y acciones con el objetivo de disminuir la dependencia de los hidrocarburos y las emisiones de gases contaminantes, y atender la problemática del cambio climático, el cual se manifiesta de diversas formas con costos económicos, sociales y ambientales. Tales iniciativas están reflejadas principalmente en los ejes temáticos del VII Plan Nacional de Energía 2015-2030 acerca de la eficiencia energética, una flota vehicular más amigable con el ambiente y en ruta hacia combustibles más limpios.
- 3.3. Sin embargo, el marco regulatorio es insuficiente para promover el uso de vehículos más eficientes en cuanto al consumo de energía, pues no contempla estándares de rendimiento mínimo de consumo de combustible, no regula la calidad de las gasolinas y del diésel en concordancia con las tecnologías vehiculares establecidas para la importación de los vehículos y no incluye mecanismos de constatación fehaciente e independiente de las características energéticas y de emisiones de CO<sub>2</sub> previo a la nacionalización de los vehículos. Y a esa insuficiencia se suma la aplicación parcial de las regulaciones acerca de las medidas fiscales para desestimular la importación de vehículos menos eficientes.
- 3.4. Esta situación riñe con las buenas prácticas de ahorro en el consumo de combustible que refiere la Agencia Internacional de Energía y otras organizaciones, así como con medidas implementadas por países de Europa, Norteamérica y algunos de Asia y Latinoamérica, con el propósito de

reducir el consumo de combustible de los vehículos y sus emisiones de gases contaminantes. Esas buenas prácticas y medidas consisten en adoptar e implementar estándares de rendimiento mínimo de consumo de combustible, sistemas de información y etiquetado energético y medidas fiscales a los vehículos basadas en su consumo o emisiones de CO<sub>2</sub>; todo esto fundamentado en un sistema robusto de mediciones oficiales del consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos.

## 4. Disposiciones

---

- 4.1. De conformidad con las competencias asignadas en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, los artículos 12 y 21 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Nro. 7428, y el artículo 12 inciso c) de la Ley General de Control Interno, se emiten las siguientes disposiciones, las cuales son de acatamiento obligatorio y deberán ser cumplidas dentro del plazo (o en el término) conferido para ello, por lo que su incumplimiento no justificado constituye causal de responsabilidad.
- 4.2. Para la atención de las disposiciones incorporadas en este informe deberán observarse los “Lineamientos generales para el cumplimiento de las disposiciones y recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República en sus informes de auditoría”, emitidos mediante resolución n.º R-DC-144-2015, publicados en La Gaceta n.º 242 del 14 de diciembre del 2015, los cuales entraron en vigencia desde el 04 de enero de 2016.
- 4.3. Este Órgano Contralor se reserva la posibilidad de verificar, por los medios que considere pertinentes, la efectiva implementación de las disposiciones emitidas, así como de valorar el establecimiento de las responsabilidades que correspondan, en caso de incumplimiento injustificado de tales disposiciones.

**AL LIC. CARLOS MANUEL RODRÍGUEZ ECHANDI, EN SU CALIDAD DE MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA Y A LA LICDA. DYALÁ JIMÉNEZ FIGUERES, EN SU CALIDAD DE MINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR, O A QUIENES EN SUS LUGARES OCUPEN SUS CARGOS.**

---

- 4.4. Establecer e implementar en conjunto, una estrategia de actuación que procure, en el menor tiempo posible, obtener la resolución del COMIECO que autorice a Costa Rica la mejora en la calidad de los combustibles convencionales vehiculares regulada en los RTCA n.º 75.02.17:13 (diésel) y n.º 75.01.20:04 (gasolinas), acorde con las tecnologías vehiculares y los compromisos ambientales del país. El MINAE deberá remitir al Órgano Contralor 3 informes de avance semestrales certificados, en los cuales se haga constar la continuidad de las actuaciones para implementar la estrategia, a más tardar el 30 de mayo de 2019, 30 noviembre de 2019 y el 30 de mayo de 2020. (Ver párrafos 2.3 al 2.11).

#### **AL LIC. CARLOS MANUEL RODRÍGUEZ ECHANDI, EN SU CALIDAD DE MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA, O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO**

---

- 4.5. Establecer estándares de rendimiento mínimo del consumo de combustible para los vehículos nuevos y usados de primer ingreso, y así posibilitar el cumplimiento del artículo 64 del Reglamento para la regulación del uso racional de la energía, emitido mediante Decreto Ejecutivo n.º 25584-MINAE-H-MP, en congruencia con el fin de la Ley n.º 7447 en cuanto a establecer mecanismos para alcanzar el uso eficiente de la energía considerando la protección del ambiente. Además establecer estándares de rendimiento de consumo mínimo de combustibles para las demás categorías y tipos de vehículos no contempladas en el referido artículo 64. Remitir al Órgano Contralor el número de La Gaceta en que fueron publicados los estándares referidos, a más tardar el 28 de junio de 2019. (Ver párrafos 2.12 al 2.32).
- 4.6. Cumplir con lo establecido en el artículo 59 del Decreto Ejecutivo n.º 25584 MINAE-H-MP en cuanto al ajuste y ampliación de los valores energéticos relativos a peso, potencia y volumen con base en estudios que consideren las características de los vehículos que ingresen al país y las tendencias tecnológicas mundiales; o bien, de acuerdo con el artículo 44 del decreto referido, fijar nuevos niveles de eficiencia y rendimiento del consumo de combustible. Comunicar al Órgano Contralor el número de La Gaceta en que fue publicada la actualización de los parámetros de eficiencia energética o bien el establecimiento de los nuevos niveles, a más tardar el 30 de junio de 2019 (Ver párrafos 2.33 al 2.39).

#### **AL ING. RODOLFO MÉNDEZ MATA, EN SU CALIDAD DE MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO**

---

- 4.7. Establecer el mecanismo que permita efectuar la constatación fehaciente e independiente, del cumplimiento de los estándares de rendimiento del consumo de combustible para los vehículos nuevos y usados de primer ingreso, que emita el MINAE en cumplimiento de la disposición 4.5, y así garantizar el cumplimiento del artículo 64 del Reglamento para la regulación del uso racional de la energía, emitido mediante Decreto Ejecutivo n.º 25584-MINAE-H-MP, en congruencia con el fin de la Ley n.º 7447 en cuanto a establecer mecanismos para alcanzar el uso eficiente de la energía considerando la protección del ambiente. Remitir al Órgano Contralor el número de La Gaceta en que fue publicado el mecanismo referido, a más tardar el 28 de junio de 2019 (Ver párrafos 2.12 al 2.32).

#### **LA LICDA. PRISCILLA PIEDRA CAMPOS, DIRECTORA GENERAL DEL MINISTERIO DE HACIENDA, O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO**

---

- 4.8. Evaluar las exoneraciones conferidas mediante los Decretos Ejecutivos n.ºs 33096-H-MINAE-MOPT y 31177-H-MOPT, en coordinación con el MINAE y el MOPT, para resolver acerca de la conveniencia de mantenerlas, actualizarlas o derogarlas con respecto al cumplimiento de las políticas públicas relacionadas. Para ello, aplicar el procedimiento DIF-SO/DPF-EE-001 establecido por el Ministerio de Hacienda para esos fines. Remitir al Órgano Contralor una certificación acerca de las decisiones que se tomen con base en las evaluaciones solicitadas, a más tardar el 29 de noviembre de 2019; así como, comunicar los números de La

---

Gaceta en que sean publicadas las modificaciones a los decretos citados, en caso de que corresponda, a más tardar el 30 de abril de 2020 (Ver párrafos 2.42 al 2.50).



---

Licda. Lilliam Marín Guillén, MBA.  
**Gerente de Área**

---

Lía Barrantes León  
**Asistente Técnico**

---

Dixie Murillo Víquez  
**Coordinador**

---

Berny Hidalgo Prado  
**Colaborador**

LMG/LBL/DMV/mcmd

Ce.: Expediente (G: 2018000898-1)



## Referencias bibliográficas

*International Energy Agency. (2012). Technology Roadmap Fuel Economy of Road Vehicles, OECD/IEA, pp. 11, 35-37, 40-41.*

*Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2016). Movilidad Eléctrica Oportunidades para Latinoamérica, pp. 30, 56 y 59.*

*Kreuzer, F. M. y Wilmsmeier, G., Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2014). Eficiencia Energética y Movilidad en América Latina y el Caribe. Una hoja de ruta para la sostenibilidad, pp. 35-36, 39 y 163.*

*Fundación Centro de Gestión Tecnológica e Informática Industrial (2016). Lineamientos de eficiencia energética vehicular para el reglamento de la Ley No. 7447 Uso Racional de la Energía, pp. 23-24.*

*Resolución n.º 162-2006 (COMIECO-XXXVI). Procedimiento para elaborar, adoptar y aprobar Reglamentos Técnicos y los procedimientos de evaluación de la conformidad centroamericanos. Recuperado de [www.comex.go.cr/media/3302/162-modifica-anexo-2-jun-06-firmada.pdf](http://www.comex.go.cr/media/3302/162-modifica-anexo-2-jun-06-firmada.pdf)*

*Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/94/UE del 22 de octubre de 2014. Recuperado de <https://www.boe.es/doue/2014/307/L00001-00020.pdf>*

*Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 70/220/EEC del 20 de marzo de 1970. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31970L0220&from=ES>*

*Reglamento (CE) del Parlamento Europeo y del Consejo n.º 443/2009 del 23 de abril de 2009. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0443&from=EN>*

*Regulación federal de Estados Unidos de América n.º 40 CFR parte 85, sub parte S “Disposiciones generales de cumplimiento para el control de la contaminación atmosférica procedentes de vehículos nuevos y en uso, ligeros, camiones de carga ligera y vehículos pesados”. Recuperado de [http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=b8a53c9a272cf3372dc829ac24e1\\_a3e1&mc=true&node=sp40.19.86.s&rgn=div6](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=b8a53c9a272cf3372dc829ac24e1_a3e1&mc=true&node=sp40.19.86.s&rgn=div6)*

**Anexo n.º 1**  
**Glosario**

Término	Concepto
Combustibles convencionales	Gasolinas y diésel.
Eficiencia energética	Consiste en el uso eficiente de la energía, de manera que se optimizan los procesos productivos y el empleo de la energía, utilizando lo mismo o menos para producir más bienes y servicios.
Energías alternativas	Son aquellas que sustituyen al menos en parte los combustibles fósiles convencionales en el sector transporte, entre los cuales está: el gas natural, la electricidad, el gas licuado de petróleo, el hidrógeno y los bio-carburantes.
Gases contaminantes	Cantidad de sustancias contaminantes que los vehículos con motores de combustión, alimentados por hidrocarburos lanzan a la atmósfera como resultado de su funcionamiento, tales como el monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), partículas (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx).
Homologación documentaria	Homologación mediante la que el fabricante o importador entrega al organismo competente los antecedentes técnicos descriptivos y certificaciones internacionales del vehículo, los cuales deben ser expendidos por organismos gubernamentales extranjeros o laboratorios independientes reconocidos.
Vehículos eficientes	Son aquellos que consumen menos energía y contaminan menos.
Vehículo nuevo	Aquel vehículo con año-modelo igual o inmediatamente superior al año que ingresa al país y que son importados directamente desde la empresa fabricante o alguna de sus plantas y que no han sido inscritos ni utilizados por un usuario final en ningún lugar anteriormente.
Vehículo usado	Aquel que ha sido previamente matriculado o registrado en el país de origen u otro país de exportación.