

ALCANCE DIGITAL N° 69

LA GACETA

Diario Oficial

Año CXXXVI

San José, Costa Rica, viernes 21 de noviembre del 2014

N° 225

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

Nos. 19184, 19385, 19386, 19389, 19390, 19391, 19393,
19394, 19395, 19396, 19397, 19398, 19399

ACUERDOS

Nos. 6567-14-15, 30-14-15, 32-14-15

REGLAMENTOS

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN
TÉCNICA DE VEHICULOS AUTOMOTORES
EN LAS ESTACIONES DE RTV

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

METODOLOGÍA PARA LA APROBACIÓN DE LAS TARIFAS
DE PEAJES ADMINISTRADOS POR EL CONSEJO
NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)”

2014
Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

Texto dictaminado en forma unánime afirmativa por la Comisión de Asuntos Sociales, en sesión N.º 34, celebrada el 11 de noviembre de 2014.

Expediente Legislativo N° 19184

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA DECRETA:

REFORMA DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY N.º 7007, Y ARTÍCULO 3 BIS) DE LA LEY N.º 7605

ARTÍCULO 1.- Modifícase el artículo 5 de la Ley N.º 7007, la cual reforma la Ley de Pensiones de Hacienda de 1943, para que en adelante su texto se lea así:

"Artículo 5.- Modifícase el artículo 13 de la Ley de Pensiones de Hacienda, N.º 148, de 23 de agosto de 1943, y sus reformas, cuyo texto dirá:

"Artículo 13.- Los empleados y funcionarios de la Asamblea Legislativa y de la Contraloría General de la República, y los que presten sus servicios en dependencias e instituciones del Estado, que tengan derecho a acogerse a los beneficios de la presente ley, podrán pedir su jubilación, con derecho a recibir una pensión igual al sueldo promedio devengado en la institución al momento de jubilarse, siempre que hayan servido más de treinta años y tengan más de cincuenta años de edad.

Cuando hayan servido menos de treinta años pero más de diez, la pensión será proporcional al número de años servidos. Este régimen de pensiones será facultativo para los diputados y exdiputados, por lo que no quedarán protegidos por sus beneficios ni obligados a contribuir económicamente para el fondo respectivo, cuando comuniquen por escrito al Directorio de la Asamblea Legislativa que no se desean pertenecer al régimen.

El Directorio comunicará a la oficina correspondiente esas exclusiones, para que en esos casos no se hagan las deducciones señaladas en el artículo 10 de esta ley.

En el caso de los diputados y exdiputados, la jubilación será igual al sueldo promedio devengado en los últimos cinco años, al servicio de la Administración Pública, y en ningún caso podrá ser menor de diez mil colones mensuales.

Los años desempeñados como diputados se computarán a los otros años servidos a la Administración Pública, para que así se puedan demostrar diez años de servicio como mínimo.

Los exmiembros de los Supremos Poderes, incluidos los vicepresidentes y viceministros podrán acogerse a los derechos establecidos en este artículo, si no están protegidos por otros regímenes de jubilación, siempre que hayan servido a la Administración Pública por un mínimo de diez años y tengan más de cincuenta años de edad, en cuyo caso tendrán derecho a una jubilación no menor de diez mil colones mensuales.

Se interpreta auténticamente que los exministros y los exviceministros también son aquellos que ocuparon cargos de secretario y subsecretario de Estado. Asimismo aquellas personas a quienes se les dio el rango de ministro o viceministro.

“Los cónyuges sobrevivientes de los mencionados ex funcionarios, o la pareja supérstite de éstos, y sus hijos e hijas con discapacidad severa que le imposibilite absolutamente generar ingresos propios, tendrán derecho a pensión por sucesión. Asimismo tendrán derecho las hijas y los hijos solo hasta los dieciocho años y como máximo hasta los veinticinco años si cumplen con los requisitos de estudio y demás que en esta materia regula el Reglamento del Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte administrado por la Caja Costarricense de Seguro Social. Y en todos estos casos, su pensión se revalorizará de conformidad con lo que señala el artículo 7 de la LEY N.º 7302 CREACION DEL REGIMEN GENERAL DE PENSIONES CON CARGO AL PRESUPUESTO NACIONAL, DE OTROS REGIMENES ESPECIALES Y REFORMA A LA LEY NO. 7092 DEL 21 DE ABRIL DE 1988 Y SUS REFORMAS, LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA.”

Es responsabilidad directa del hijo(a) menor de veinticinco años que estudia acreditar cuatrimestralmente dicho status ante la Dirección Nacional de Pensiones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social mediante certificación emitida por el centro educativo respectivo. Al hijo o hija que no presente de manera cuatrimestral la certificación de estudio aquí mencionada, se le procederá a caducar de oficio inmediatamente su derecho de pensión, sin excepción, y sin posibilidad de recuperarla a futuro. Cada certificación tendrá una vigencia de cuatro meses exactos contados en días naturales y rige a partir de la fecha cierta y expresa de su emisión. La Dirección Nacional de Pensiones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social será el ente responsable de llevar el registro y control de la vigencia de las certificaciones de status de estudio recibidas y de aplicar de oficio la caducidad aquí citada. La resolución de caducidad se notificará en el medio de comunicación indicado por el beneficiario y en la página web del MTSS, no obstante, su exclusión de planillas se hará en la misma fecha en que venza la certificación con la finalidad de no generar sumas pagadas de más en contra del Estado hasta el momento en que el interesado sea efectivamente notificado. Lo anterior será notificado al beneficiario en el mismo momento en que se le entrega la resolución del otorgamiento del derecho de pensión.”

La pensión de los exdiputados jubilados por cualquiera de los regímenes de pensiones se reajustará de conformidad con lo que señala el artículo 7 de la LEY N° 7302 CREACION DEL REGIMEN GENERAL DE PENSIONES CON CARGO AL PRESUPUESTO NACIONAL, DE OTROS REGIMENES ESPECIALES Y REFORMA A LA LEY NO. 7092 DEL 21 DE ABRIL DE 1988 Y SUS REFORMAS, LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA. Lo anterior, sobre el monto de la pensión de que disfruten, sin sujeción a los años de servicio y, en ningún caso, el monto total de la pensión podrá ser mayor al tope máximo fijado a los regímenes especiales contributivos de pensiones con cargo al presupuesto nacional, de conformidad con lo que establece el artículo 3) y el artículo 3) bis de la Ley N.º 7605.

Las pensiones a que se refiere este régimen estarán sujetas a las siguientes deducciones:

- a) Las contempladas en el artículo 10 de esta ley.
- b) Las que indica la Ley N.º 3808, de 22 de noviembre de 1966.
- c) Las cuotas para la Caja Costarricense de Seguro Social.
- ch) Las que indique el beneficiario de la pensión de la Oficina Técnica Mecanizada, y la proporción correspondiente en caso de pensión alimentaria.

El Ministerio de Hacienda girará, a cada régimen, la suma necesaria para que pueda cubrir el incremento fijado por esta ley, para lo cual hará las provisiones presupuestarias correspondientes.”

ARTÍCULO 2.- Modifícase el artículo 3) bis de la Ley N.º 7605, la cual deroga el régimen de pensiones de los diputados, para que en adelante su texto se lea así:

“ARTICULO 3 bis.- El tope máximo definido en el artículo 3 solo podrá ser superado en los siguientes casos de excepción:

a) Cuando por resolución de la Sala Constitucional corresponda como derecho adquirido el incremento del treinta por ciento (30%) determinado en la Ley N.º 7007, de 5 de noviembre de 1985, este se aplicará sobre el tope máximo aquí establecido en el artículo 3) de esta ley, cuando sea del caso, y únicamente para los beneficiarios que posean este derecho de acuerdo con los registros de la Dirección Nacional de Pensiones. No obstante, una vez alcanzado el tope máximo establecido en el artículo 3 de esta ley, las pensiones en adelante se reajustaran únicamente de conformidad con lo que establece el artículo 7 de la Ley N.º 7302.

b) En los supuestos en los que se aplique el beneficio de postergación cuando la ley del régimen lo indique así.
(Así adicionado por el artículo 2º, inciso b), de la Ley N.º 7858 de 22 de diciembre de 1998).”

TRANSITORIO 1: Todos los pensionados y jubilados que hubieren disfrutado de los aumentos anuales del treinta por ciento (30%) que anteriormente establecía el artículo 13 de la Ley No. 148 del 23 de agosto de 1943; se les mantendrá esta metodología de revalorización hasta el semestre en que entre en vigencia esta ley, posterior a este plazo, se aplicará la metodología de revalorización citada en el presente artículo. El semestre se contabilizará del 1 enero al 30 de junio y del 1 de julio al 31 de diciembre de cada año.

No obstante, si al momento de la entrada en vigencia de esta ley la revalorización que por derecho corresponde ya se hubiere aplicado de manera anual con la ley anterior a uno o más pensionados esta se mantendrá incólume, sin afectar sus derechos patrimoniales y la siguiente revalorización a la que se tendrá derecho se aplicará hasta el primer semestre del año siguiente a la entrada en vigencia de esta ley, lo anterior por cuanto la aplicación de uno u otra metodología de revalorización son de carácter excluyentes.

Por el contrario, si al momento de la entrada en vigencia de esta ley la revalorización que por derecho corresponde no se hubiere aplicado de manera anual con la ley anterior, los períodos fiscales vencidos se revalorizarán aplicando la ley vigente en su momento, sin afectar sus derechos patrimoniales y hacia futuro la revalorización a la que se tendrá derecho es la que se define en la presente ley, a partir de su fecha de publicación, lo anterior por cuanto la aplicación de uno u otra metodología de revalorización son de carácter excluyentes.

Se dimensiona la aplicación de la presente ley, para todos los derecho habientes reales y potenciales del Régimen de pensiones de Hacienda-Diputados que obtuvieron su derecho o lo obtendrán al amparo de la Ley No. 148 del 23 de agosto de 1943 denominada “Ley de Pensiones de Hacienda”, por no guardar relación, ni proporción, ni razonabilidad con las reglas de cualesquiera otros regímenes especiales de pensiones y jubilaciones vigentes en el país y en aras de coadyuvar en la sostenibilidad financiera del propio régimen. Queda a salvo la metodología de revalorización denominada costo de vida a la base o al monto”.

Rige a partir de su publicación.

El proyecto puede ser consultado en la Secretaría del Directorio.

**UTILIZACIÓN DE RESERVAS VOLUNTARIAS ACUMULADAS
POR EL INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS
EN FIDEICOMISO DE OBRA PÚBLICA**

Expediente N.º 19.385

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Es clara la necesidad de terminar la circunvalación Norte y de realizar las radiales en la carretera entre San José y San Ramón.

Tanto las radiales en la carretera San José-San Ramón y la circunvalación Norte constituyen una deuda histórica con los cantones tanto de la zona occidente de la provincia de Alajuela y de la Gran Área Metropolitana, respectivamente.

Un análisis de las alternativas económicas para la construcción de las radiales y de la terminación de la circunvalación Norte, determinan en primer lugar, que en el presupuesto nacional no hay recursos para concluir dichas obras, y en segundo lugar, la opción de salir a buscar un préstamo con algún organismo internacional y tramitarlo luego en la Asamblea Legislativa puede tomar mucho tiempo y hacer la espera aún mayor.

Según el oficio SGS-DES-O-1728-2014, de 1 de octubre de 2014, de la Superintendencia General de Seguros; el Instituto Nacional de Seguros tiene una reserva voluntaria total de: ₡118.309.233.653,69 (monto que equivale a aproximadamente \$217.069.213,90), y aclaran que dichas reservas voluntarias no son consideradas por la normativa de solvencia para efectos del cumplimiento del índice de suficiencia de capital al cual la entidad aseguradora se encuentra obligada por ley.

Los ₡118.309.233.653,69 están disponibles, disminuyendo la necesidad de que el Gobierno se endeude o de esperar más por dinero para financiar las obras.

En este proyecto de ley pretendemos que se traslade el dinero de las reservas voluntarias que ha acumulado el Instituto Nacional de Seguros a un fideicomiso que se creará, para administrar ese dinero con el propósito de reforzar el financiamiento de la construcción de la carretera San José-San Ramón y de la circunvalación Norte.

La figura del fideicomiso se ha utilizado en el sector público reiteradamente con buen suceso, ejemplos de ello, son los fideicomisos utilizados por instituciones como: Ministerio de Educación Pública (MEP), la Caja Costarricense de Seguro Social, la Universidad de Costa Rica, Hacienda y Aduanas, la Universidad Estatal a Distancia, entre otros.

Por último, es menester aclarar que el dinero de las reservas voluntarias del Instituto Nacional de Seguros ha sido acumulado sin ser requisito impuesto por ley. Además, este fideicomiso tendrá la fiscalización por parte de la Contraloría General de la República. Por lo tanto recomendamos considerar el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**UTILIZACIÓN DE RESERVAS VOLUNTARIAS ACUMULADAS
POR EL INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS
EN FIDEICOMISO DE OBRA PÚBLICA**

ARTÍCULO 1.- Autorización

Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) a constituir un fideicomiso de interés público con alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional a efectos de reforzar el financiamiento de la construcción de las radiales en la carretera San José-San Ramón y de la circunvalación Norte.

Para el financiamiento, se autoriza al Instituto Nacional de Seguros (INS) a trasladar a título gratuito el monto total acumulado de las reservas voluntarias que aparecen en sus estados financieros al fideicomiso que se crea mediante esta ley.

ARTÍCULO 2.- Objeto

El fin del fideicomiso será el apoyo financiero para la construcción de las obras de la circunvalación Norte y de las siguientes radiales en carretera San José-San Ramón:

- 1.- Radial Río Segundo:** Radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido.
- 2.- Radial a Sarchí:** Radial para conectar en forma directa la autopista Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, con al menos un carril de ruedo y espaldón por sentido.

3.- Tramo de intercambio con la Punta Sur de carretera Naranjo Florencia, según Ley N.º 4476, de 3 de diciembre de 1969.

4.- **Interconexión a Heredia:** Para conectar la Autopista General Cañas, ruta N.º 1, con la ruta N.º 3 a través de las rutas N.º 171, del Colegio Castella a la Ciudad de Heredia, y N.º 129, de la Firestone a la Ciudad de San Joaquín de Flores. Las mismas contarán con al menos dos carriles de ruedo por sentido y los respectivos espaldones.

ARTÍCULO 3.- Patrimonio del fideicomiso

El patrimonio del fideicomiso será el monto total de las reservas voluntarias acumuladas por el Instituto Nacional de Seguros. Se utilizarán de la siguiente manera:

- El cincuenta por ciento (50%) para fortalecer el financiamiento para terminar las obras en la circunvalación Norte.
- El cincuenta por ciento (50%) para fortalecer el financiamiento para terminar las obras de las siguientes radiales en carretera San José-San Ramón:

1.- **Radial Río Segundo:** Radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido.

2.- **Radial a Sarchí:** Radial para conectar en forma directa la autopista Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, con al menos un carril de ruedo y espaldón por sentido.

3.- Tramo de intercambio con la Punta Sur de carretera Naranjo Florencia, según Ley N.º 4476, de 3 de diciembre de 1969.

4.- **Interconexión a Heredia:** Para conectar la Autopista General Cañas, ruta N.º 1, con la ruta N.º 3 a través de las rutas N.º 171, del Colegio Castella a la Ciudad de Heredia, y N.º 129, de la Firestone a la Ciudad de San Joaquín de Flores. Las mismas contarán con al menos dos carriles de ruedo por sentido y los respectivos espaldones.

ARTÍCULO 4.- Partes

En el contrato de fideicomiso fungirán como partes:

- a) El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad, que serán fideicomitentes.
- b) Un banco del Sistema Bancario Nacional sujeto a la supervisión de la Superintendencia General de Entidades Financieras, que fungirá como fiduciario.

c) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad, que serán fideicomisarios.

ARTÍCULO 5.- Gastos administrativos

Para gastos administrativos no se podrán destinar más de un uno por ciento (1%) del monto total del fideicomiso.

ARTÍCULO 6.- Declaratoria de interés público

Se declara de interés público la presente ley y, por su carácter especial, prevalecerá sobre cualquiera que se le oponga.

ARTÍCULO 7.- Rige a partir de su publicación.

Otto Guevara Guth
DIPUTADO

29 de octubre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23192.—C-62530.—(IN2014079704).

LEY REGULADORA DE LA SEDE PARLAMENTARIA

Expediente N.º 19.386

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La autonomía es aquel conjunto de facultades que ostentan los parlamentos para regularse y gestionar su actividad en aras del cumplimiento de sus atribuciones, y las garantías constitucionales que aseguran su independencia.

El fundamento de la autonomía parlamentaria tiene su explicación en el carácter representativo de la Cámara, así como en la naturaleza de sus competencias. Puesto que estas, por tesis de principio, son libres en cuanto al fin y deben desarrollarse con criterios de oportunidad, es lógico que se deban ejercer con absoluta autonomía, esto es sin presión alguna,¹ en especial de los otros poderes del Estado y, en particular, del Poder Ejecutivo.

Es así como se explica que la democracia moderna haya nacido precisamente de la potenciación del parlamentarismo frente al poder del monarca. Si se quiere se puede visualizar como una continua lucha de la Cámara para encontrar espacios, acaparar competencias y salir indemne de tales atrevimientos.

Este desarrollo pronto llevó al convencimiento de que la institución parlamentaria no podía subsistir, o bien desempeñar a cabalidad sus funciones, sin un conjunto de cauciones que le permitieran cumplir con sus cometidos y garantizaran su autonomía de criterio.² Estas se delinearon entonces como defensa de la independencia y de la libertad de la Cámara frente a maniobras tendentes a la perturbación de su funcionamiento ordinario.³

En el estado de la evolución constitucional contemporánea, la función de las prerrogativas parlamentarias no solo es preservar a la Cámara frente a un Poder

¹ Vid. BALAGUER CALLEJÓN (Francisco, coordinador), Manual de Derecho Constitucional, vol. II, Madrid, Tecnos, 2005, p. 384.

² Vid. GONZÁLEZ OROPESA, Manuel, "Artículo 61" en Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos comentada, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, quinta edición, 1994, pp. 286 y ss.

³ Vid. ALONSO DE ANTONIO (José Antonio) y otro, Derecho Parlamentario, Barcelona, J. M. Bosch Editor, 2000, pp. 66-67.

Ejecutivo hostil, sino permitir la participación plural de todas las fuerzas políticas con representación y el carácter de órgano deliberante de la Asamblea.⁴

⁴ Vid. BALAGUER CALLEJÓN (Francisco, coordinador), op. cit., pp. 384 y 390. Asimismo, sentencia del Tribunal Constitucional español 243/1988/3.

Las prerrogativas parlamentarias hoy día se encuentran clasificadas en dos tipos:

a) Subjetivas, si están encaminadas a la protección de los miembros de la Cámara, pero no pensando en ellos individualmente, sino en el tanto su salvaguarda incida en la facilidad del órgano para ejercer sus funciones.⁵ En este plano el derecho comparado identifica los diversos fueros que protegen a los parlamentarios relacionados con su irresponsabilidad con relación a las opiniones que viertan, su inmunidad contra detenciones y la improcedibilidad penal (artículos 110 y 121.9 de la Constitución Política, en adelante CPol).

También se incluye aquí el derecho a recibir una asignación (artículo 113 CPol), que era desconocido durante el período del constitucionalismo liberal, pero que se generalizó en épocas posteriores.⁶

b) Objetivas, en los casos en que su ámbito de acción se enmarque a la protección del Parlamento propiamente dicho como un todo.

En ambos casos, la existencia de estas prerrogativas no se sustenta en la creación de privilegios injustos, sino que reviste un carácter institucional que busca asegurar el cumplimiento de las funciones del Parlamento y su independencia de criterio, pues este a su vez es el principal órgano de representación democrática a nivel constitucional (artículos 105 y 106 CPol).⁷

La Constitución Política, en concordancia con lo dispuesto en el derecho comparado sobre la materia, tutela una serie de prerrogativas objetivas de protección de la autonomía parlamentaria, entre ellas las siguientes:

a) Autonomía reglamentaria (artículo 121.22 CPol), dejando en libertad a la Cámara para organizar sus estructuras internas y su funcionamiento, sin más limitaciones que las establecidas en el marco constitucional.

b) Autonomía financiera y presupuestaria, garantizada por las potestades de aprobación de los presupuestos de la República y por el derecho de enmienda de los respectivos proyectos (artículos 121.11, 177, 178 y 179 CPol).

c) Autonomía de gobierno propio, lo que le permite elegir a sus autoridades (artículo 115 CPol).⁸

⁵ En este sentido PÉREZ ROYO (Javier), Curso de Derecho Constitucional, Madrid, Marcial Pons, Décima Edición, 766.

⁶ Vid. ibídem, 768.

⁷ En este sentido vid. ibídem, pp. 747-748.

⁸ Vid. HERNÁNDEZ VALLE (Rubén), El Derecho de la Constitución, vol. II, San José, Editorial Juricentro, 1993, pp. 35 y ss.; PÉREZ ROYO (Javier), op. cit., pp. 747-74, y BALAGUER CALLEJÓN (Francisco, coordinador), op. cit., pp. 384-385.

d) Autonomía funcional, que implica su actuación con independencia de la voluntad de otros actores políticos (artículo 116 CPol), la libre designación de su sede (artículos 114 y 121.2 CPol), y la inviolabilidad del recinto parlamentario, todas indispensables para salvaguardar al órgano legislativo de posibles intromisiones de otros poderes, y que supone que el Parlamento no puede ser jurídicamente atacado o allanado, es decir, que ninguna autoridad o individuo puede interferir en él sin su autorización, ya sea por la vía del derecho o de los hechos.

En este orden de ideas, la inviolabilidad debe entenderse que incluye el privilegio de inmunidad de sede, es decir, ninguna autoridad puede influir en su designación o penetrar en él. Es por ello que, como correlato, se le otorga al presidente de la Asamblea poderes administrativos y facultades de policía en el interior del recinto parlamentario (artículos 115, 120 y 121.22 CPol y 25.1 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, en adelante RAL, entre otros).⁹

En nuestro país, la facultad parlamentaria de libre designación de sede se entiende derivada de varios preceptos constitucionales, que identifican al Poder Ejecutivo, como el principal órgano destinatario de los recelos que probablemente dieron origen a los mismos:

a) Artículo 114 CPol: “La Asamblea residirá en la capital de la República, y tanto para trasladar su asiento a otro lugar como para suspender sus sesiones por tiempo determinado, se requerirán dos tercios de votos del total de sus miembros.”

b) Artículo 121.2 CPol: “Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa: / (...) 2) Designar el recinto de sus sesiones, abrir y cerrar estas, suspenderlas y continuarlas cuando así lo acordare...”

c) Artículo 149.3 CPol: “El Presidente de la República, y el Ministro de Gobierno que hubieran participado en los actos que en seguida se indican, serán también conjuntamente responsables: / (...) 3) Cuando impidan o estorben las funciones propias de la Asamblea Legislativa, o coarten su libertad e independencia...”

Resulta entonces meridianamente claro que es la Asamblea Legislativa la única competente para designar su asiento, excluyéndose por completo de esta determinación al Poder Ejecutivo, tanto activa, definiendo dónde deberá tener su sede el Parlamento, como pasiva, prohibiendo que un determinado lugar o edificación lo sea.

⁹ En este sentido, HERNÁNDEZ VALLE (Rubén), op. cit., p. 37.

Lo anterior, reforzado por las facultades administrativas y de policía de carácter exclusivo que recaen en el presidente del Directorio dentro del recinto parlamentario (artículos 115, 120 y 121.22 CPol y 25.1 RAL, ya citados), y por la mención expresa de responsabilidad para el Poder Ejecutivo cuando estorbe el cumplimiento de las funciones parlamentarias, o coarte la libertad e independencia de la Cámara (artículo 149.3 CPol).

Estos conceptos ya han sido desarrollados por la Procuraduría General de la República en su criterio vinculante C-222-2010 de 5 de noviembre de 2010, en donde llegó a señalar que los principios constitucionales de autonomía y continuidad funcional del Poder Legislativo, los cuales reafirman el principio democrático, son garantía de los derechos fundamentales de los ciudadanos. Así, el mencionado documento establece lo siguiente:

“... los Poderes Judicial y Legislativo requieren contar con edificaciones necesarias para el cumplimiento de sus funciones. Si el uso de esas edificaciones es impedido por factores externos a dichos Poderes se podría afectar el ejercicio de las competencias constitucionales de dichos Poderes.”

Y para el caso concreto del Parlamento, manifiesta más adelante la Procuraduría:

“La Asamblea Legislativa no solo es independiente en el ejercicio de sus funciones, sino que también goza de autonomía en materia de organización interna. Una autonomía completa y plena que le permite fijar las condiciones de su organización y funcionamiento. En ese sentido, la Asamblea dispone de una capacidad de autorregulación superior a la de cualquier otro poder del Estado y que se manifiesta en el Reglamento de la Asamblea Legislativa, tal como deriva del artículo 121 de la Constitución Política (...)./ Una potestad que se considera consustancial al sistema democrático y que es propia de los Parlamentos en los Estados democráticos, en cuanto a estos corresponde darse su propio gobierno interno (interna corporis) (Sala Constitucional, resoluciones N. 990-92 de 8:35 hrs. de 15 de abril de 1992, N. 1311-99 de 16:42 de 23 de febrero de 1999 y 8408-1999 de 15:24 hrs. de 3 de noviembre de 1999). Por consiguiente, se trata de una potestad cuyo ejercicio debe desarrollar con absoluta independencia de los otros Poderes, ya que solo está sujeta al Derecho de la Constitución. En la Opinión Jurídica N. 086-99 de 30 de julio de 1999, la Procuraduría manifestó:/ “La función autonormativa de la Asamblea Legislativa (...) es intrínseca al parlamento, y dado su ámbito de aplicación, es ejercida con absoluta independencia de los otros órganos que conforman la estructura del Estado./ (...) En concordancia con la anterior disposición, el artículo 121, inciso 22) en relación con el artículo 124 de ese mismo cuerpo normativo, consagra, como una atribución exclusiva del parlamento, el darse el Reglamento para su régimen interno (...). Además, el procedimiento para su adopción, modificación e

*interpretación es el acuerdo legislativo, y no el trámite de la ley, con lo que se excluye al Poder Ejecutivo del ejercicio de esta función, ya que la adopción del acto parlamentario, tanto para su validez como para su eficacia, no requiere de la sanción de este último órgano constitucional.”/ Como parte de ese poder de autonormación, los ordenamientos reconocen al Parlamento la facultad de terminar soberanamente el lugar para reunirse, es decir, el lugar donde se instala y sesiona. El recinto así seleccionado presenta una particularidad: es inviolable. Una inviolabilidad que está en relación con las funciones del Parlamento y, en particular, su continuidad e independencia de funcionamiento frente a los otros poderes estatales. Podría decirse que al igual que el estatuto del legislador, la inviolabilidad del recinto parlamentario es una garantía funcional, por lo que su respeto es indisponible e irrenunciable por el Parlamento. Es clásica la afirmación de Karl Loewenstein (Teoría de la Constitución, Ariel, 1986, p. 242) en orden a que la Asamblea está obligada a proteger su trabajo frente al Gobierno como frente a cualquier otro centro de poder. Los otros Poderes están obligados no solo a no interferir en sus funciones sino también a no interferir en los locales donde las desarrollan, reconociéndose en otros ordenamientos que ninguna autoridad puede penetrar el recinto sin el consentimiento del Parlamento. Por lo que no es de extrañar que se considere irregular que, por ejemplo, el Jefe de Estado se presente en el recinto parlamentario fuera de los supuestos en que la Constitución lo prevé. La presencia presidencial fuera de los supuestos constitucionalmente establecidos podría ser analizada como una interferencia en el ejercicio de las funciones que le corresponden al Parlamento./ En nuestro ordenamiento esa facultad de establecer el recinto parlamentario se encuentra en la propia Constitución:/ **“ARTÍCULO 121.-** Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa:/ (...) 2) Designar el recinto de sus sesiones, abrir y cerrar éstas, suspenderlas y continuarlas cuando así lo acordare (...).”/ No debe existir duda alguna en cuanto que ese recinto parlamentario debe disponer de las condiciones sanitarias y de seguridad dirigidas a garantizar la salud y bienestar de quienes allí trabajan o lo visitan y, en general, la salud pública (artículo 322 en relación con el 342 de la Ley General de Salud). La autonomía funcional del Parlamento no implica dispensa de cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias dictadas en protección de esa salud y seguridad, así como todas aquéllas que protejan el ambiente. La sujeción a esas disposiciones es responsabilidad de las autoridades parlamentarias, artículo 326 de la misma Ley, primeras obligadas a velar por la seguridad, salubridad y habitabilidad de las instalaciones parlamentarias./ (...) una orden de desalojo, demolición o en su caso, clausura del recinto de la Asamblea Legislativa implica no solo que una autoridad extraña a dicho Poder decreta el lugar donde la Asamblea puede o no puede ejercer sus funciones (violación al artículo 121, inciso 2) sino también que una autoridad administrativa interfiere en el funcionamiento de la Asamblea, con violación a su independencia*

funcional (artículo 9 y 121 y siguientes de la Constitución Política), puesto que el recinto es un medio indispensable para el ejercicio de las funciones. De modo que si bien la autoridad sanitaria puede ordenar la reparación del recinto parlamentario no puede ni desalojar ese edificio ni ordenar su clausura o demolición.” (El subrayado no es del original).

Como se ve, para la Procuraduría General de la República, de los principios de inviolabilidad y libre determinación de la sede parlamentaria se deriva que la responsabilidad por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias dictadas en protección de la salud y seguridad de los diputados y funcionarios, así como de los usuarios de las edificaciones de la Asamblea, es de las autoridades legislativas. Esto por cuanto cualquier injerencia del Poder Ejecutivo en estos asuntos sería contraria al artículo 121.2 C.Pol y acarrearía la responsabilidad reseñada en el numeral 149.3 CPol.

Lo mismo aplica para la protección del ambiente y, en ese tanto, del patrimonio histórico-arquitectónico, el cual debe entenderse como parte integrante del mismo,¹⁰ en la medida que oponerse al establecimiento de una sede legislativa debe ser entendido como una intervención indebida del Poder Ejecutivo en las competencias propias de la Asamblea.

No es que la protección del patrimonio ambiental o histórico-arquitectónico, como parte de los conceptos integrantes de los artículos 50 y 89 CPol, se disminuya en estos casos, sino simplemente que las autoridades legislativas, en uso de sus atribuciones exclusivas de carácter administrativo y de policía, serían las encargadas de velar por el cumplimiento de la normativa atinente a su protección, evitándose así que el Gobierno se inmiscuya en funciones propias del Parlamento. Sobra decir que el accionar de la Asamblea en este ámbito, como ocurre con el del Poder Ejecutivo, podría ser sujeto de control jurisdiccional a fin de verificar su apego a la legalidad.

En este sentido, el presente proyecto de ley lo que pretende es aclarar estos conceptos, de tal manera que el Ministerio de Cultura y Juventud sería el encargado, como hasta ahora, de hacer las declaratorias de incorporación al patrimonio histórico-arquitectónico. Sin embargo, la administración de los bienes patrimoniales de titularidad legislativa, y en ese tanto el velar por su conservación y mantenimiento, le correspondería a la propia Asamblea, ya que de todas maneras ninguna autoridad estaría capacitada para irrumpir en su sede, sin su autorización, a fin de corroborar el cumplimiento de los requerimientos legales en esta materia.

¹⁰ Ver en este sentido las sentencias de la Sala Constitucional números 7158-2005 de las ocho horas con cuarenta y dos minutos del ocho de junio del dos mil cinco, 2004-05725 de las dieciséis horas con ocho minutos del veintiséis de mayo del dos mil cuatro, y 2003-03656 de las catorce horas con cuarenta y tres minutos del siete de mayo del dos mil tres.

Tómese en cuenta que la situación precaria actual de las instalaciones del Poder Legislativo implica un riesgo inminente de convertirse en un impedimento para el ejercicio efectivo de sus atribuciones constitucionales, y que la indefinición normativa con respecto a las competencias de los entes implicados en la gestión de los bienes patrimoniales atenta contra ellos mismos.

En efecto, los resultados de esta ambigüedad saltan a la vista: existe vulnerabilidad sísmica en los inmuebles que conforman el recinto parlamentario, según estudios del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), y los problemas de hacinamiento, plagas y accesibilidad, entre otros, han generado reiteradas resoluciones administrativas de tipo sanitario, incluso de declaratoria de clausura e inhabilitabilidad.

En este orden de ideas, desarrollar legalmente los principios constitucionales de libre designación de sede e inviolabilidad del recinto parlamentario va a suponer la habilitación para que la Asamblea Legislativa pueda actuar decididamente en la preservación de los bienes patrimoniales, racionalizando su uso, promoviendo su accesibilidad hacia la ciudadanía, así como su incorporación en un centro cívico nacional que se convierta en un hito de la capital.

Por otro lado, no se debe dejar de lado el concepto de infraestructura pública como derecho humano de cuarta generación. A este respecto, la Sala Constitucional se ha pronunciado de la siguiente manera en su sentencia número 2004-011165 de las nueve horas cincuenta y seis minutos del ocho de octubre de dos mil cuatro:

“... estima esta Sala que dentro de los derechos humanos de la cuarta generación figura el derecho al desarrollo de los pueblos, el cual solamente puede hacerse efectivo si un país cuenta con una infraestructura de comunicaciones terrestres en buenas condiciones, dado que, esta constituye piedra angular para el incremento de la producción de bienes y servicios y, desde luego, para su oportuna distribución y comercialización. Debe tomarse en consideración que de conformidad con el artículo 50 de la Constitución Política es deber del Estado procurar un mayor bienestar de todos los habitantes y un adecuado reparto de la riqueza, todo lo cual se logra, entre otros factores, con una infraestructura vial en buenas condiciones de funcionamiento.”

Si bien este precedente se refiere concretamente a la infraestructura vial, es evidente que este razonamiento es extrapolable a aquella que sea necesaria para realizar funciones públicas de primer orden, como las parlamentarias, en el tanto la satisfacción adecuada de las obligaciones estatales redundará en beneficio de la ciudadanía.

En este sentido, cualquier accionar público que impida antijurídicamente la debida satisfacción de estas necesidades, debe entenderse realizada en contra de los derechos fundamentales de la ciudadanía citados.

A fin de cuentas la protección del patrimonio histórico-arquitectónico no debe verse como un fin en sí mismo, sino como una cuestión de necesaria proyección hacia los habitantes, quienes son los llamados a disfrutar plenamente de estos bienes que guardan en su interior y entorno la historia, el arte y la cultura nacional.

Es por estas razones que se propone a la Cámara el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY REGULADORA DE LA SEDE PARLAMENTARIA

ARTÍCULO 1.- La Asamblea Legislativa estará exenta de cualquier tipo de licencias, permisos o autorizaciones para la construcción de su asiento y, en general, para realizar cualquier clase de obras en él.

ARTÍCULO 2.- Corresponderá exclusivamente a la Asamblea Legislativa, por medio de su Directorio, tomar las previsiones para la edificación, rehabilitación y conservación de su sede, así como velar directamente, y con exclusión de cualquier otra administración pública, por el cumplimiento de las obligaciones legales relacionadas con su construcción, administración, operación, mantenimiento y preservación, tanto en materia de salubridad y seguridad como de protección ambiental, del patrimonio histórico-arquitectónico y de su entorno.

Para estos efectos el Directorio de la Asamblea Legislativa podrá requerir la cooperación técnica de los organismos públicos entendidos en estas materias.

ARTÍCULO 3.- De previo a realizar obras de edificación, restauración o remodelación en la sede legislativa, el Directorio deberá corroborar, mediante estudios técnicos idóneos, que no existe afectación tanto de los bienes patrimoniales y de su entorno como del medio ambiente, o bien que es posible llevar a cabo los trabajos a salvaguarda de cumplir con medidas mitigatorias que permitan respetar los principios preventivo, precautorio y de progresividad que rigen estas materias.

Rige a partir de su publicación.

Carlos Manuel Arguedas Ramírez

Henry Mora Jiménez

Juan Luis Jiménez Succar

Emilia Molina Cruz

Rafael Ortiz Fábrega

Luis Vásquez Castro

Jorge Rodríguez Araya

Mario Redondo Poveda

Óscar López Arias

Abelino Esquivel Quesada

Fabricio Alvarado Muñoz

Otto Guevara Guth

DIPUTADOS Y DIPUTADA

3 de noviembre de 2014.

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23193.—C-193200.—(IN2014079705).

LEY ORGÁNICA DEL COLEGIO DE PROFESIONALES EN ARCHIVÍSTICA

Expediente N.º 19.389

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los cambios agigantados que ha sufrido la sociedad en general, el reconocimiento de los derechos de los ciudadanos, la necesidad de la transparencia y de mejorar el control político, así como los avances tecnológicos, hacen que el acceso a la información sea un derecho humano, derechos que vemos plasmados en la documentación que diariamente se produce y recibe en todas las instituciones públicas de nuestro país.

En Costa Rica la necesidad de proteger la documentación hace que mediante el Decreto 25 de 23 de julio de 1881, se cree la Oficina de Archivos Nacionales, que custodiaría “todos los papeles, expedientes, libros, legajos y protocolos relativos a materias civiles,” normativa que fue reformada en el año 1990 con la creación de la Ley N.º 7202 del Sistema Nacional de Archivos, como una necesidad de darle a la documentación que se recibe y produce en las instituciones públicas un tratamiento científico a tal punto que el artículo 43 obliga a dichas instituciones a contar con al menos, un técnico profesional en archivística y a los técnicos necesarios de la misma especialidad; cabe destacar que al momento de emitirse esa ley, únicamente existían diplomados en este campo, a partir del año 1998 se gradúan los primeros bachilleres y luego los licenciados en archivística.

La Ley N.º 7202 del Sistema Nacional de Archivos da una serie de obligaciones a los archivistas representantes de los archivos centrales del sector público costarricense, entre ellas ser el enlace entre el Archivo Nacional y la institución donde labora, formar parte del Comité Institucional de Selección y Eliminación de Documentos y asistir a las sesiones de la Comisión Nacional de Selección y Eliminación de Documentos cuando se discuten tablas de plazos.

Por otro lado, según indica el artículo 12, la integración de la Junta Administrativa del Archivo Nacional, cuenta entre otros, con un archivista representante de los archivos de las instituciones públicas, que será designado

por el Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, de una terna que se escogerá en asamblea de archivistas.

A través de los años, la archivística se había mantenido centrada en buscar maneras de almacenamiento, conservación y restauración de documentos físicos, pero con la llegada de los medios digitales, tuvo que replantearse para dar cabida a las nuevas formas de almacenar y gestionar información, dando énfasis incluso al contexto donde se produce y el uso actual y además una labor vital es la de determinar el valor científico-cultural de aquella documentación que va a formar parte de la memoria nacional de un país.

El concepto de archivo ha cambiado, antiguamente los usuarios debían visitar los archivos para revisar la documentación para realizar sus investigaciones o para hacer valer sus derechos, sin embargo nos enfrentamos a nuevos sistemas de transmisión, custodia y conservación con el uso de internet, correo electrónico, firma digital y todo lo que supone los avances tecnológicos, lo que hace que nuestra labor sea cada vez más especializada.

Durante años, la labor de los archivos ha estado en manos de profesionales de otros campos, que aunque complementarios, no son los más adecuados, actualmente la Universidad de Costa Rica desde el año 1978 está formando profesionales en el manejo y organización de los archivos con criterios científicos, específicamente la archivística.

Pese a que existió una asociación de archivistas, cuyo fin era organizar y proteger el gremio, no logró cumplir sus expectativas y se disolvió después de varios años de existir dejando a dichos profesionales sin ninguna posibilidad de proteger esta labor.

Este proyecto de ley que sometemos a consideración de los señores diputados, es con el propósito que mediante los trámites de rigor se convierta en Ley de la República, de esta forma creando un colegio de profesionales en archivística, para regular, proteger e incentivar la labor profesional de nuestro gremio y así velar por el desarrollo, mejoramiento y pureza de dicha actividad.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY ORGÁNICA DEL COLEGIO
DE PROFESIONALES EN ARCHIVÍSTICA**

**CAPÍTULO I
EL COLEGIO**

ARTÍCULO 1.- Creación y representación

Créase el Colegio de Profesionales en Archivística, en adelante denominado el Colegio; como corporación profesional será un ente público no estatal, con personalidad jurídica y patrimonio propios. Su domicilio legal estará en la provincia de San José y podrá adquirir, enajenar, gravar y administrar toda clase de bienes muebles e inmuebles, con las limitaciones a que hace referencia el artículo 28 del Código Civil.

La representación legal del Colegio corresponde a la Presidencia, que la ejercerá de acuerdo con las facultades señaladas en el artículo 1255 del Código Civil.

ARTÍCULO 2.- Finalidad

El Colegio, creado en esta ley, velará por el cumplimiento estricto de las normas técnicas y de ética profesional de las personas agremiadas que cuenten como mínimo con un bachillerato universitario, así como por quienes posean títulos obtenidos en el extranjero en archivística o reconocidos como equivalentes, de conformidad con las leyes de Costa Rica.

ARTÍCULO 3.- Objetivos

Los objetivos del Colegio son los siguientes:

- a)** Constituirse en el ente regulador del ejercicio de la profesión; autorizar y fiscalizar el ejercicio profesional de quienes se agremien, vigilando que todas las actividades científicas, técnicas, y comerciales relacionadas con la especialidad de quienes integran el Colegio, se desarrollen con el concurso de profesionales idóneos.
- b)** Velar por que las normas reguladoras del ejercicio profesional de quienes integran el Colegio se ajusten a la ética y la buena práctica profesional.

- c)** Fomentar y defender el ejercicio de la ciencia de la archivística y promover su desarrollo en todas las dimensiones.
- d)** Defender los derechos de las personas miembros del Colegio, en materia laboral y salarial, así como realizar las gestiones necesarias para su estabilidad económica y laboral en cuanto a una remuneración adecuada de acuerdo con sus funciones.
- e)** Tutelar los derechos e intereses legítimos de quienes contraten los servicios de las personas miembros del Colegio, por las actividades, los actos o las omisiones que realicen o los que dejen de realizar en el ejercicio de su profesión, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que les correspondan.
- f)** Emitir criterios técnicos y evacuar consultas sobre materias de su competencia, cuando sea consultado o por propia iniciativa; asimismo, asesorar a instituciones, organismos y asociaciones, públicas y privadas, en lo relativo a sus especialidades.
- g)** Promover el intercambio académico, científico y profesional, así como actividades de otra naturaleza, con organizaciones y autoridades nacionales y extranjeras, a fin de favorecer la divulgación, la enseñanza, el progreso y la actualización de quienes integren el Colegio.
- h)** Fomentar en el país el desarrollo de la ciencia de la archivística, en todas sus áreas.
- i)** Colaborar con las diversas instancias, nacionales e internacionales, en las acciones pertinentes para el fortalecimiento de la seguridad del patrimonio documental en cualquier soporte.
- j)** Promover las gestiones necesarias para el cumplimiento de esta ley.
- k)** Aplicar el régimen disciplinario a las personas agremiadas por infracciones al sano cumplimiento y faltas éticas en el desempeño de su profesión.
- l)** Cumplir las demás atribuciones que le señalen las leyes, los reglamentos generales y los reglamentos internos.
- m)** Gestionar ante la Asamblea Legislativa, la promulgación de leyes tendientes a contribuir con el auge y el desarrollo de la archivística costarricense.
- n)** Promover, a favor de los colegiados y la sociedad costarricenses, la capacitación, el estudio y la enseñanza de la archivística. Mediante la

organización de congresos, seminarios, conferencias, talleres y todas aquellas actividades que mejoren la calidad profesional de los colegiados.

CAPÍTULO II INTEGRACIÓN DEL COLEGIO

ARTÍCULO 4.- Miembros

Con las obligaciones y los derechos señalados en la ley, podrán ser miembros del Colegio:

- a) Las personas profesionales en la ciencia de la archivística, que ostenten, como mínimo el grado de bachiller en archivística y que vayan a ejercer la profesión en el país.
- b) Las personas profesionales que se hayan incorporado mediante el reconocimiento, la convalidación y la equiparación de su título, de acuerdo con los tratados y las leyes vigentes. A quienes se hayan graduado en el exterior el Colegio podrá exigirles, como requisito adicional de incorporación, aprobar exámenes.

El Colegio reconocerá las especialidades en su campo profesional, realizadas en el país o fuera de él, de conformidad con el reglamento respectivo, las leyes y los tratados internacionales vigentes, según correspondan.

ARTÍCULO 5.- Incorporación

La Junta Directiva del Colegio reglamentará la incorporación de las personas profesionales como miembros del Colegio. A solicitud del interesado, la Junta Directiva del Colegio resolverá también sobre las inscripciones adicionales correspondientes a los miembros activos del Colegio que hayan obtenido especialidades en archivística dentro o fuera del país.

CAPÍTULO III OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PERSONAS MIEMBROS DEL COLEGIO

ARTÍCULO 6.- Obligaciones

Serán obligaciones de las personas miembros activos del Colegio:

- a) Cumplir las disposiciones de la presente ley y su reglamento, los reglamentos internos, el Código de Ética Profesional y los demás acuerdos que tomen los órganos del Colegio.
- b) Velar por el cumplimiento de los fines del Colegio.

- c) Denunciar toda infracción contra esta ley y los reglamentos, de la cual sean testigos, cometida en instancias públicas o privadas, así como cualquier acción que viole las normas del correcto ejercicio profesional.
- d) Procurar el bienestar y la protección de las personas, los medios productivos, el patrimonio documental y el ambiente, en los ámbitos relacionados con la ciencia de la archivística.
- e) Cumplir el ejercicio profesional con el grado de responsabilidad ética, científica y técnica requerida por quien contrate su trabajo y observar las regulaciones contempladas en el Código de Ética y el Reglamento de esta ley.
- f) Concurrir a las asambleas generales y las sesiones de Junta Directiva a las cuales sean convocados.
- g) Desempeñar los cargos para los cuales sean elegidos y atender las comisiones que les señalen la Asamblea General y la Junta Directiva.
- h) Pagar en forma mensual las cuotas de agremiado que establezca el Colegio.

ARTÍCULO 7.- Derechos

Serán derechos de las personas miembros activos:

- a) Ejercer la profesión sin obstáculos.
- b) Participar en las asambleas generales, con derecho a voz y voto.
- c) Elegir y ser elegidos como miembros de la Junta Directiva, la Fiscalía, el Tribunal de Honor y las comisiones, o bien, como delegados del Colegio.
- d) Solicitar al Colegio la protección de sus derechos profesionales.
- e) Recibir la información sobre las actuaciones y nuevas disposiciones del Colegio.
- f) Solicitar al Colegio, su apoyo para la publicación de trabajos, ponencias o investigaciones realizadas por sus miembros, o en conjunto con profesionales en archivística de otros países.

CAPÍTULO IV EJERCICIO PROFESIONAL

ARTÍCULO 8.- Potestades del Colegio relativas al control y la regulación del ejercicio profesional

El Colegio tendrá las facultades de ley para regular el ejercicio profesional de la archivística, con el objetivo de procurar su práctica dentro de un marco de

corrección ética y científica, en todos los campos en los cuales el interés público señale la conveniencia o necesidad de tal ejercicio.

ARTÍCULO 9.- Ejercicio de la profesión

Podrán ejercer la profesión en el territorio nacional, únicamente las personas profesionales en archivística que ostenten la condición de miembros activos del Colegio y no se encuentren suspendidas en el ejercicio profesional.

ARTÍCULO 10.- Emisión de documentos

Los documentos que emitan los profesionales en archivística, referentes a su campo de competencia, deberán contar con la firma, el código y el sello de la persona responsable.

ARTÍCULO 11.- Ejercicio ilegal de la profesión

No podrán ejercer la ciencia de la archivística quienes no sean miembros del Colegio; tampoco quienes se encuentren suspendidos en el ejercicio profesional por este órgano y por cualquier otra causa contenida en el Código Penal.

ARTÍCULO 12.- Retiro voluntario

Quienes estén colegiados tendrán el derecho de retirarse del Colegio, temporal o definitivamente; para ello, deberán seguir el procedimiento señalado por la Junta Directiva, el cual deberá ser sencillo y expedito, sin superar el plazo de un mes contado a partir de la solicitud y sin que medien deudas patrimoniales o financieras entre ambas partes al momento de aprobarse el retiro. El retiro voluntario llevará implícita la renuncia al ejercicio de la profesión.

CAPÍTULO V PERSONALIDAD Y CAPACIDAD JURÍDICA DEL COLEGIO, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

ARTÍCULO 13.- Órganos

Serán órganos del Colegio:

- a) La Asamblea General.
- b) La Junta Directiva.
- c) La Fiscalía.
- d) El Tribunal de Honor.
- e) El Tribunal Electoral.
- f) El Comité Consultivo.

ARTÍCULO 14.- La Asamblea General

La Asamblea General es el máximo órgano del Colegio y está compuesta por todos los miembros activos y temporales. Los miembros temporales podrán asistir con derecho a voz pero sin derecho a voto.

ARTÍCULO 15.- Asamblea General ordinaria

La Asamblea General se reunirá ordinariamente una vez al año, en la primera semana de setiembre.

La Junta Directiva será elegida en esta Asamblea y se instalará en el mismo acto, una vez concluida la Asamblea y con posterioridad a la juramentación de sus miembros.

La convocatoria a Asamblea General ordinaria corresponde a la Junta Directiva la cual actuará por sí, o por solicitud de diez personas asociadas como mínimo y deberá ser publicada, por lo menos una vez, en el diario oficial La Gaceta, así como en un periódico de circulación nacional, con un mínimo de diez días hábiles de antelación a la fecha programada. La publicación deberá contener, como mínimo, los puntos por conocer, el sitio, la fecha y la hora de la primera y la segunda convocatorias.

ARTÍCULO 16.- Asamblea extraordinaria

La Asamblea General se reunirá extraordinariamente, cuando sea convocada por iniciativa propia de la Junta Directiva, iniciativa de la fiscalía o por solicitud escrita de al menos un tercio de las personas miembros activos del Colegio.

La convocatoria a Asamblea General extraordinaria será suscrita por la Junta Directiva del Colegio y deberá ser publicada, al menos una vez, en el diario oficial La Gaceta, así como en un periódico de circulación nacional, con un mínimo de diez días hábiles de antelación a la fecha programada. La publicación deberá contener, como mínimo, los puntos por conocer, el sitio, la fecha y la hora de la primera y la segunda convocatorias.

ARTÍCULO 17.- Cuórum

El cuórum de la Asamblea General estará constituido por la mitad más una de las personas miembros activos del Colegio. Cuando este cuórum no pueda integrarse en el lugar y a la hora señalados para la primera convocatoria, la Junta Directiva procederá a realizar una segunda y última convocatoria, al menos treinta minutos después de la hora fijada para la primera, en cuyo caso formará el cuórum cualquier número de personas miembros activos que concurra, siempre que no sea inferior a la cantidad requerida para integrar la Junta Directiva y el Tribunal de Honor.

ARTÍCULO 18.- Dirección

Las asambleas generales, ordinarias o extraordinarias, así como las sesiones de Junta Directiva, serán dirigidas por quien ejerza la presidencia de la Junta Directiva o, en su ausencia, por la vicepresidencia o la vocalía, según corresponda. La secretaría será un órgano de apoyo.

ARTÍCULO 19.- Votaciones

Las decisiones que tomen las asambleas generales serán aprobadas por mayoría absoluta de las personas presentes, salvo disposición en contrario del propio órgano, de esta ley o de su reglamento.

ARTÍCULO 20.- Atribuciones de la Asamblea General

Corresponde a la Asamblea General:

- a)** Aprobar y revocar los nombramientos, así como llenar las vacantes cuando se produzcan, en los cargos de la Junta Directiva, la Fiscalía, el Tribunal de Honor y el Tribunal Electoral. Las elecciones serán en votación directa y secreta, por mayoría absoluta de las personas miembros presentes.
- b)** Examinar los actos de la Junta Directiva y conocer las quejas interpuestas en su contra, por infringir esta ley, su reglamento o los reglamentos emitidos por el Colegio.
- c)** Conocer y resolver los recursos que se interpongan o presenten contra sus propias resoluciones y las de la Junta Directiva, la Fiscalía y el Tribunal de Honor.
- d)** Fijar las cuotas que deben pagar las personas miembros del Colegio.
- e)** Conocer y aprobar el Código de Ética Profesional.
- f)** Conocer y aprobar los reglamentos internos del Colegio.
- g)** Conocer y aprobar el plan de trabajo y el presupuesto anual.
- h)** Conocer y aprobar la organización administrativa y las funciones del personal administrativo del Colegio.
- i)** Cumplir las demás atribuciones que le asignen esta ley, su reglamento o los reglamentos emitidos por el Colegio.

CAPÍTULO VI JUNTA DIRECTIVA

ARTÍCULO 21.- Integración

La Junta Directiva estará compuesta por la presidencia, la vicepresidencia, la secretaría, la tesorería y dos vocalías. La Asamblea General designará a una fiscalía, y quien la ocupe tendrá derecho a voz, pero no a voto, en las reuniones de la Junta Directiva, y velará por el cumplimiento de la ley y los reglamentos. Tanto los integrantes de la Junta Directiva como la fiscalía deberán ser personas miembros activos del Colegio, tener como mínimo dos años de estar incorporadas al Colegio y no deberá existir grado de consanguinidad o afinidad hasta el tercer grado.

La votación para elegir a los directores y a quien ocupe la fiscalía, se hará de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 y el artículo 20 inciso a) de esta ley. De producirse un empate, la votación deberá repetirse entre los dos candidatos que hayan obtenido el mayor número de sufragios y, si el empate persiste tras la segunda votación, quedará electo el candidato de mayor edad.

Los miembros electos permanecerán dos años en funciones y podrán ser reelegidos por un período igual.

Los integrantes perderán su condición, si incurren en alguna de las causales establecidas en el capítulo VIII de la presente ley o si quedan totalmente incapacitados.

ARTÍCULO 22.- Sesiones

La Junta Directiva sesionará ordinariamente una vez al mes, y en forma extraordinaria, cuando sea convocada por la Presidencia o por un mínimo de tres integrantes. Integrarán el cuórum cuatro personas directoras.

Los acuerdos y las resoluciones se tomarán por mayoría absoluta. Contra las resoluciones cabrán recursos de revocatoria ante la Junta Directiva, y de apelación ante la Asamblea General. La persona interesada dispondrá de un plazo de tres días hábiles para interponer cualquiera de estos recursos, según lo indicado en la Ley General de la Administración Pública.

Las actas de las sesiones de la Junta Directiva serán firmadas por la presidencia y la secretaría. Estas serán de acceso público entre los miembros del Colegio una vez firmadas.

ARTÍCULO 23.- Funciones

Serán funciones de la Junta Directiva:

- a) Velar por el cumplimiento de las finalidades del Colegio.
- b) Ejercer la dirección general del Colegio; coordinar las actividades administrativas y aprobar las diligencias administrativas y judiciales de cobro de cuotas y otros ingresos; además, resolver todos los asuntos internos del Colegio que no estén reservados expresamente para la Asamblea General.
- c) Conocer y resolver los recursos de revocatoria y revisión que se interpongan contra sus resoluciones.
- d) Administrar los fondos generales y los bienes muebles e inmuebles del Colegio, y examinar los registros de tesorería, según indique el reglamento de esta ley.
- e) Nombrar a las personas que fungirán como delegadas ante representaciones permanentes o integrantes de comisiones especiales, así como las personas miembros del Comité Consultivo.
- f) Elaborar los programas de trabajo, los presupuestos de ingresos y egresos generales, ordinarios y extraordinarios, y los reglamentos de organización propios del funcionamiento interno del Colegio; someterlos a la Asamblea General ordinaria para que los examine y apruebe, y velar por su estricto cumplimiento, una vez aprobados.
- g) Conocer y analizar los asuntos y problemas que interesen al Colegio y, según el caso, someter el resultado de estos a la Asamblea General.
- h) Elaborar la memoria anual del Colegio y presentarla al conocimiento de la Asamblea General ordinaria.
- i) Acordar las convocatorias de la Asamblea General ordinaria o extraordinaria.
- j) Obedecer, ejecutar y hacer ejecutar los acuerdos de la Asamblea General.
- k) Designar las materias que deben ser objeto preferente de investigación y debate en las reuniones del Colegio.
- l) Dirigir las publicaciones periódicas del Colegio y aprobar subvenciones para las que contribuyan a desarrollar y difundir la especialidad de sus miembros.
- m) Integrar las comisiones permanentes y específicas que habrán de desempeñar las funciones especiales del Colegio, así como designar a las

personas delegadas que el Colegio requiera y cuyo nombramiento no sea potestad de la Asamblea General.

n) Promover el intercambio intelectual entre las personas miembros del Colegio y los miembros de otras corporaciones afines, así como congresos, nacionales e internacionales, de investigación científica, planificación y resolución de problemas, en las especialidades profesionales de las personas miembros.

ñ) Conocer y resolver las solicitudes de ingreso e incorporar y juramentar a los nuevos colegiados.

o) Conocer las renunciaciones de los directores y convocar a una Asamblea General extraordinaria para nombrar a las personas sustitutas.

p) Conceder licencias a quienes integren el Colegio, cuando corresponda, así como a los directores, por justa causa y hasta por seis meses.

q) Nombrar y remover a los servidores del Colegio con cargos remunerados y fijarles los sueldos. Estos nombramientos en ningún caso podrán recaer en directores o directoras o sus familiares hasta en tercer grado de consanguinidad o afinidad, salvo acuerdo en contrario de la Asamblea General.

r) Conocer las faltas en que incurran los miembros activos y el personal administrativo del Colegio y acordar las sanciones correspondientes, según señalen esta ley y los reglamentos.

s) Evacuar las consultas y solicitudes presentadas por personas, empresas y organismos y las instituciones del Estado, de acuerdo con el reglamento.

t) Conocer los recursos de apelación contra las resoluciones de los Tribunales de Elecciones y de Honor.

u) Cumplir las demás funciones comprendidas en la ley y los reglamentos.

ARTÍCULO 24.- Funciones de la Presidencia

Son funciones de la Presidencia de la Junta Directiva, además de la señalada en el artículo 1 de esta ley:

a) Presidir las sesiones de las asambleas generales, ordinarias y extraordinarias, así como las sesiones de la Junta Directiva y las de trabajo.

- b) Coordinar la preparación de la memoria anual de actividades y de los presupuestos.
- c) Proponer en qué orden deben tratarse los asuntos y dirigir los debates.
- d) Conceder licencia por justa causa a los demás directores para que no concurran a sesiones.
- e) Firmar, junto con quien ocupe la secretaría, las actas de las sesiones, y junto con quien ocupe la tesorería, los libramientos contra los fondos del Colegio.
- f) Convocar a las sesiones extraordinarias de la Junta Directiva y a las sesiones de la Asamblea General, y presidir los actos oficiales del Colegio.
- g) Cumplir las demás funciones que le asignen las leyes y los reglamentos.

ARTÍCULO 25.- Funciones de la vicepresidencia

La vicepresidencia de la Junta Directiva desempeñará las mismas funciones que la presidencia, durante las ausencias temporales u ocasionales de quien ocupe esta última. Asimismo, dará apoyo a la presidencia cada vez que sea necesario.

ARTÍCULO 26.- Funciones de la tesorería

Son funciones de la tesorería:

- a) Custodiar los fondos del Colegio.
- b) Recaudar dinero por concepto de contribuciones y cuotas establecidas por el Colegio o por servicios prestados.
- c) Mantener los fondos del Colegio depositados en alguna entidad bancaria.
- d) Llevar la contabilidad y presentar, ante la Asamblea General, al término del ejercicio anual, el estado general de ingresos y egresos, el balance de situación, la liquidación del presupuesto y el proyecto de presupuesto para el ejercicio del año siguiente, con refrendo de las personas que ocupen la presidencia y la fiscalía.
- e) Tramitar y efectuar los pagos por las cuentas del Colegio que se le presenten en la forma debida.
- f) Supervisar las cajas chicas del Colegio.
- g) Cumplir las demás funciones que le asignen la ley y los reglamentos.

ARTÍCULO 27.- Funciones de la secretaría

Son funciones de la secretaría:

- a) Redactar las actas de las sesiones de la Junta Directiva y las de la Asamblea General, y firmarlas junto con quien ocupe la presidencia.
- b) Atender la documentación de la Junta Directiva.

- c) Custodiar el archivo de la Junta Directiva.
- d) Extender todas las certificaciones que emanen de la Junta Directiva.
- e) Elaborar, junto con quien ocupe la presidencia, la memoria anual de labores.
- f) Gestionar las comunicaciones oficiales por los medios disponibles.
- g) Cumplir las demás funciones que le asignen la ley y los reglamentos.

ARTÍCULO 28.- Funciones de las vocalías

Las vocalías, de acuerdo con su orden de prelación, podrán ejercer las funciones de cualquier otro miembro de la Junta Directiva, en caso de ausencia o impedimento. Además, tendrán comprendidas las funciones que les asignen las leyes y los reglamentos o las que sean dispuestas por los miembros de la Junta Directiva, como apoyo a los otros puestos directivos.

ARTÍCULO 29.- Funciones de las fiscalías

Son funciones de las fiscalías:

- a) Velar por el cumplimiento de esta ley y de los reglamentos del Colegio, así como por la debida ejecución de los acuerdos y las resoluciones de la Asamblea General y la Junta Directiva.
- b) Revisar trimestralmente los registros de tesorería y los estados bancarios, así como el procedimiento de manejo; además, visar las cuentas de la tesorería.
- c) Promover, junto con quien ocupe la presidencia, las acusaciones judiciales contra quienes ejerzan ilegalmente las profesiones de los miembros activos del Colegio.
- d) Presentar, ante la Asamblea General, un informe anual sobre las actuaciones de la Junta Directiva.
- e) Velar tanto por el buen ejercicio de la profesión como por los derechos y deberes de las personas asociadas.
- f) Levantar las informaciones sumarias de las quejas presentadas contra las personas miembros del Colegio y presentar a la Junta Directiva un informe con sus recomendaciones, conforme a lo establecido en el capítulo de sanciones de esta ley.
- g) Cumplir las demás funciones que le asignen las leyes y los reglamentos.

CAPÍTULO VII
TRIBUNAL ELECTORAL, TRIBUNAL DE
HONOR Y COMITÉ CONSULTIVO

SECCIÓN I
TRIBUNAL ELECTORAL

ARTÍCULO 30.- Integración y competencia

La Asamblea General ordinaria nombrará de su seno al Tribunal Electoral, formado por cinco miembros. El cargo de miembro del Tribunal Electoral será incompatible con cualquier otro del Colegio.

Los miembros del Tribunal Electoral durarán dos años en sus funciones y podrán ser reelegidos indefinidamente. El Tribunal Electoral designará de su seno una presidencia, una secretaría, una tesorería y dos vocalías.

Los miembros perderán su condición, si incurren en alguna de las causales establecidas en el capítulo VIII de la presente ley o si quedan totalmente incapacitados.

ARTÍCULO 31.- Funciones

Serán funciones del Tribunal Electoral:

- a) Elaborar y reformar el Reglamento de Elecciones Internas del Colegio, el cual regulará todos los procesos de elección que deban realizarse en él, de conformidad con la presente ley, y su propio funcionamiento interno. La Asamblea General deberá aprobar esta reglamentación y cualquier reforma que se le haga.
- b) Dirigir, controlar, efectuar el escrutinio y declarar a las personas ganadoras de todas las elecciones internas.
- c) Cualesquiera otras funciones que le asignen las leyes y los reglamentos.

SECCIÓN II
TRIBUNAL DE HONOR

ARTÍCULO 32.- Integración y competencia

La Asamblea General ordinaria nombrará al Tribunal de Honor, compuesto por tres personas miembros activos residentes en el país, de reconocida solvencia moral, quienes permanecerán en sus cargos dos años y podrán ser reelegidas.

La Asamblea General podrá remover de sus cargos a cualesquiera de las personas miembros del Tribunal de Honor.

Este Tribunal actuará como cuerpo colegiado y conocerá de las denuncias contra personas miembros activos del Colegio, por faltas cometidas en el ejercicio de su profesión y por faltas cometidas contra la presente ley, su reglamento, los reglamentos internos y el Código de Ética Profesional.

El Tribunal, de conformidad con la presente ley, determinará si la denuncia procede.

El cargo de miembro del Tribunal de Honor será incompatible con el desempeño de cualquier otro cargo del Colegio.

ARTÍCULO 33.- Trámite de denuncias

Las quejas o denuncias contra miembros activos del Colegio deberán ser presentadas ante la Junta Directiva y, en tanto sean compatibles con esta ley, deberán seguir el procedimiento indicado en el artículo 285 de la Ley General de la Administración Pública.

La Fiscalía levantará las informaciones sumarias de las quejas o denuncias y presentará un informe ante la Junta Directiva. Si esta última lo considera pertinente, trasladará la información al Tribunal de Honor, en el período de tres días hábiles, para que levante una información sumaria, con lo dispuesto en el artículo 273 de la Ley General de la Administración Pública.

El Tribunal tramitará la información en un término de diez días hábiles, para que, en los tres días hábiles siguientes a este plazo, se inicien los procedimientos tendientes a establecer las sanciones.

SECCIÓN III COMITÉ CONSULTIVO

ARTÍCULO 34.- Comité Consultivo

La Junta Directiva designará a un Comité Consultivo, compuesto por tres personas miembros activos del Colegio residentes en el país. Este Comité asesorará sobre cada asunto que se someta a la consideración de la Junta Directiva.

El cargo de consultor será honorario y, cuando el asesoramiento sea sobre asuntos que puedan llevar implícitos resultados económicos para las personas interesadas en la consulta, podrá ser remunerado en el monto y la forma que determine la Junta Directiva.

El Comité Consultivo emitirá el dictamen por mayoría absoluta de votos y lo pasará a la Junta Directiva, que podrá acoger el dictamen y emitirlo a nombre del Colegio.

CAPÍTULO VIII SUSPENSIÓN E INHABILITACIÓN DE COLEGIADOS

ARTÍCULO 35.- Serán suspendidos de su condición de miembros del Colegio y, por lo tanto, quedarán inhabilitados en su ejercicio profesional las siguientes personas:

- a) Los colegiados que estén cumpliendo sentencia judicial de cárcel por algún delito.
- b) Los colegiados que estén inhabilitados para ejercer cargos públicos y/o privados.
- c) Los colegiados que estén declarados oficialmente judicialmente en estado de insolvencia o interdicción. En estos supuestos, una vez habilitados judicialmente, los profesionales podrán reincorporarse al Colegio, previo criterio razonado del Tribunal de Honor y la respectiva aprobación de la Junta Directiva.
- d) Corresponde al Tribunal de Honor iniciar el proceso de inhabilitación y a la Junta Directiva el cumplimiento de dicho tribunal.

ARTÍCULO 36.- Reincorporación del colegiado suspendido

El profesional en archivística que deje de ser miembro del Colegio por causas que se indican en el artículo 35 de esta ley podrá solicitar su reincorporación, lo que podrá ser acordado por la Junta Directiva, siempre que demuestre que no lo alcanza ningún impedimento legal ni contravenga el artículo citado.

ARTÍCULO 37.- Solicitud de suspensión

La suspensión podrá solicitarla, además del Tribunal de Honor, el Ministerio Público, el fiscal del Colegio o cualquier persona mayor de edad con interés legítimo.

ARTÍCULO 38.- Publicación de suspensión

Acordada la suspensión, por parte de la Junta Directiva, se ordenará su publicación en cualquier medio de prensa nacional. La medida surtirá efectos a partir de la publicación.

ARTÍCULO 39.- Sanciones al director y los miembros del Tribunal Electoral

Se perderá la condición de director o miembro del Tribunal Electoral en los siguientes casos:

- a) Se separe o sea separado del Colegio, temporal o definitivamente, o pierda su condición de persona colegiada.

- b) Cuando, sin causa justificada a juicio de la Junta Directiva, deje de concurrir a tres sesiones ordinarias consecutivas, o se ausente del país por más de tres meses sin permiso de la Junta.
- c) Cuando haya infringido alguna de las disposiciones contenidas en esta ley y su reglamento.

En cualquiera de los casos enumerados anteriormente, la Junta Directiva levantará la información correspondiente por medio de la fiscalía, y hará la convocatoria a Asamblea General extraordinaria, con el fin de que se conozca el caso y se elija, si procede, a quien lo sustituirá por el resto del período legal, a más tardar un mes después de producirse la vacante. En igual forma se procederá en caso de muerte o renuncia de algún miembro de un órgano del Colegio.

ARTÍCULO 40.- Trámite de las sanciones

Establecidos los cargos por el Tribunal de Honor, al profesional cuestionado se le dará traslado por el término de diez días, para que conteste la denuncia, oponga las excepciones y ejerza el derecho de defensa. En el escrito deberá ofrecer las pruebas del caso y el medio para recibir notificaciones. Se les permitirá el acceso al expediente administrativo, tanto a las partes como a sus abogados, de conformidad con el artículo 272 de la Ley General de la Administración Pública. En este procedimiento será de aplicación obligatoria el principio de verdad real.

Vencido el emplazamiento anterior, se dará traslado por cinco días hábiles al denunciante, para que manifieste lo que, en derecho, corresponda sobre lo alegado por el denunciado.

ARTÍCULO 41.- Audiencia

Vencido el término anterior, se citará a las partes a una audiencia, que deberá celebrarse dentro de los quince días hábiles siguientes, después de vencido el último emplazamiento, con el fin de evacuar las pruebas ofrecidas por ellas. La Secretaría del Tribunal de Honor deberá levantar un acta detallada de lo manifestado en la audiencia.

Terminada la evacuación de la prueba, se permitirá alegar de bien probado a las partes o sus representantes, y se cerrará la vista. Dentro de los tres días hábiles siguientes, el Tribunal de Honor deberá emitir la correspondiente resolución motivada, so pena de nulidad. Para lo que no se estipule de modo expreso en este procedimiento, se aplicará, supletoriamente, en tanto no sea incompatible con la presente normativa, la Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 42.- Recursos

Contra los fallos del Tribunal de Honor procede recurso de revocatoria y de apelación ante la Junta Directiva. Cada recurso deberá ser interpuesto por las personas interesadas, dentro de un día hábil siguiente a la fecha de la notificación de la resolución final.

CAPÍTULO IX PATRIMONIO DEL COLEGIO

ARTÍCULO 43.- Fondos

La Junta Directiva administrará los fondos del Colegio, los cuales estarán constituidos por los siguientes recursos:

- a) Las contribuciones ordinarias de las personas miembros activos.
- b) Las donaciones, las herencias o los legados que se le hagan al Colegio.
- c) Las subvenciones que acuerden, en favor del Colegio, el Poder Ejecutivo, las instituciones de Educación Superior y cualquier otro ente, siempre y cuando estas instituciones o entes tengan excedentes presupuestarios o superávit, en cuyo caso, podrán destinar parte de esos recursos al Colegio.
- d) Los ingresos que se generen según inciso h) del artículo 8 de esta ley.
- e) Cualesquiera otros ingresos adicionales a favor del Colegio.

ARTÍCULO 44.- Patrimonio

El patrimonio del Colegio estará formado por todos los bienes muebles e inmuebles, los títulos valores o el dinero en efectivo que en determinado momento muestren el inventario y los balances correspondientes.

La Junta Directiva administrará los bienes muebles e inmuebles que sean adquiridos por el Colegio.

ARTÍCULO 45.- Beneficios

Vía reglamento, el Colegio podrá establecer un régimen de beneficios sociales para las personas miembros y sus causahabientes, una vez elaborados los estudios actuariales respectivos, los cuales deberán fundamentarse en la solidez financiera del sistema.

CAPÍTULO X FONDO DE MUTUALIDAD

ARTÍCULO 46.- El Fondo de Mutualidad y Subsidios tiene por objeto:

- a) Entregar, después de la muerte del colegiado, a sus herederos legítimos o al beneficiario por él instituido, una suma de dinero en efectivo; y
- b) Suministrar a los miembros del Colegio, en situaciones de emergencia o calamidad, un subsidio en dinero que le permita, por lo menos en parte, resolver esas situaciones.

El Fondo de Mutualidad y Subsidios será administrado por la Junta Directiva del Colegio, conforme a una reglamentación especial que, a propuesta de aquella, deberá emitir la Asamblea General.

ARTÍCULO 47.- El Reglamento que se dicte deberá contener por lo menos las siguientes previsiones:

- a) El monto, la forma y las circunstancias en que cada prestación deberá otorgarse.
- b) Las causas por las cuales esos beneficios pueden suspenderse o perderse.
- c) Las circunstancias excepcionales en que, a pesar de no pagar las cuotas mensuales, algunos colegiados pueden tener derecho a esos beneficios; y
- d) La forma de invertir las reservas del Fondo.

En todo caso, las inversiones deben hacerse en las condiciones más sólidas de garantía y rentabilidad, y buscar, en primer lugar, el beneficio social de los colegiados.

ARTÍCULO 48.- El Fondo de Mutualidad y Subsidios a que este capítulo se refiere puede ser refundido en uno común a todos los colegios profesionales del país, siempre que los miembros del Colegio vayan a recibir iguales o superiores beneficios a los aquí establecidos. El acuerdo de fusión deberá ser tomado en Asamblea General extraordinaria convocada al efecto, y por una votación no menor de los dos tercios de los colegiados presentes.

CAPÍTULO XI DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 49.- Revocatoria de resoluciones

Contra las resoluciones de la Asamblea General, en asuntos de su competencia, cabrá recurso de revocación ante la misma Asamblea, dentro de un plazo de tres días.

ARTÍCULO 50.- Ejercicio de acuerdos y resoluciones

Los acuerdos y las resoluciones de la Junta Directiva, en las materias de su competencia, se ejecutarán de inmediato, si contra ellos no se oponen, oportunamente, los recursos de revocatoria y apelación.

ARTÍCULO 51.- Certificaciones

Tendrán fuerza por medio de la fuerza civil ante los Tribunales de la República, las constancias expedidas, conjuntamente, por el presidente y el tesorero de la Junta Directiva, en las cuales se acredite la falta de pago de contribuciones ordinarias y los alcances de cuentas del Colegio, en determinada administración interna.

CAPÍTULO XII DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.- La Asamblea General extraordinaria se reunirá dentro de los treinta días siguientes a la promulgación de la presente ley, con el objeto de designar a las personas miembros de la primera Junta Directiva del Colegio y juramentarlas. Esta Asamblea será convocada por la Junta Administrativa del Archivo Nacional y presidida por el Presidente de la Junta o su representante. La Junta nombrará una Comisión de profesionales en archivística que se encargará de verificar las calidades de las personas candidatas a miembros del Colegio y entregará la credencial respectiva a quienes cumplan lo dispuesto en los artículos 4 y 6 de la presente ley, para que puedan participar en esta Asamblea General. Además, juramentarán a quienes resulten electos. Se obvia, por esta única vez, la condición de contar con dos años de incorporación.

TRANSITORIO II.- La primera Junta Directiva del Colegio se instalará inmediatamente después de nombrada y estará en funciones hasta que las personas miembros sean reemplazadas por la siguiente Junta Directiva, según lo establecido en el artículo 21 de esta ley.

TRANSITORIO III.- Una vez establecido el Colegio de Profesionales en Archivística, los profesionales graduados en archivística en Costa Rica o en el extranjero, dispondrán de un plazo máximo de un año para incorporarse.

TRANSITORIO IV.- Una vez establecido el Colegio de Profesionales en Archivística, por única vez, las personas que hayan ejercido la archivística siendo profesionales en otras áreas pero con al menos cinco años en el ejercicio disciplinario archivístico, dispondrán de un plazo máximo de un año para incorporarse.

TRANSITORIO V.- Una vez establecido el Colegio de Profesionales en Archivística, por única vez, las personas que hayan ejercido la archivística en forma empírica como encargados de Archivos Centrales, con al menos cinco años en el ejercicio disciplinario archivístico, dispondrán de un plazo máximo de un año para incorporarse.

TRANSITORIO VI.- Una vez establecido el Colegio de Profesionales en Archivística, por única vez, las personas que hayan ejercido la docencia en archivística a nivel universitario durante al menos diez años, dispondrán de un plazo máximo de un año para incorporarse.

TRANSITORIO VII.- El Colegio de Profesionales en Archivística deberá someter al conocimiento del Poder Ejecutivo el proyecto de Reglamento de la presente ley, dentro de los tres años siguientes a la instalación de la primera Junta Directiva del Colegio.

TRANSITORIO VIII.- Los profesionales en archivística que, al entrar en vigencia esta ley se encuentren incorporados a un colegio profesional, podrán mantener su condición de agremiados en ese Colegio.

Rige a partir de su publicación.

Javier Cambroner Arguedas
DIPUTADO

5 de noviembre de 2015

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23196.—C-376480.—(IN2014079708).

**REFORMA DEL INCISO C) DEL ARTÍCULO 28 DE LA LEY
DE LICENCIAS PARA ACTIVIDADES LUCRATIVAS Y
NO LUCRATIVAS DEL CANTÓN DE ESPARZA, N.º 9111,
DE 20 DICIEMBRE DE 2012**

Expediente N.º 19.390

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los cruceros son naves dedicadas exclusivamente al transporte de pasajeros con énfasis en recreación o enfocados en una actividad específica, y en virtud del rol de la actividad, las compañías planifican con años de antelación analizan y definen sus visitas a los puertos y países, basados en programas previamente determinados, para realizar sus ventas y reservas.

Existen tres tipos de cruceros: a) los mega cruceros de última tecnología, con más de trescientos metros de largo, capacidad para cinco mil cuatrocientos pasajeros y dos mil trescientos tripulantes, Clase Oasis; b) los cruceros de segunda generación que fueron construidos antes del año 2000, Clase Freedom, de trescientos metros de largo, con capacidad de tres mil seiscientos pasajeros y mil trescientos tripulantes y, c) los de tercera generación, doscientos noventa y cuatro metros de largo, dos mil pasajeros y mil tripulantes, Clase Coral.

La actividad tiene dos formas de comercializarse en el país. Una, en la cual las grandes naves que transitan por nuestros puertos y permanecen por 12 horas o menos atracados o fondeados, se canalizan por los agentes portuarios, los tour operadores y toda la gama de servicios que se derrama en esos encadenamientos productivos, dependiendo de la clase de rotación que tenga el barco. Otra, es con las pequeñas naves que transitan o que hacen rutas en el país permaneciendo una temporada cada año, en las costas y en los puertos certificados, habilitados o alternos, donde hacen las bases recibiendo a los turistas que vienen del hotel y/o tour en el llamado pre-cruise y los que desembarcan para regresar a sus países por aeropuerto post Cruise, generando otro tipo de valor agregado en esos encadenamientos. Los encadenamientos se producen de dos formas desde la parte operativa de la nave y los servicios que requiere por la agencia portuaria y los que se generan desde la operación turística. Mientras que, las naves pueden operar atracando en muelle o fondeando en bahía lo que definirá la clase de operación y servicios que se puedan generar.

Una de las grandes preocupaciones del sector empresarial vinculado a los cruceros y que es un factor que desestimula la llegada de turistas a Costa Rica, con los consecuentes efectos económicos que esto conlleva para la disminución de los ingresos para el sector turismo, y para el país en general, es el cobro de impuestos por cada pasajero en tránsito de los barcos cruceros que atraquen o fondeen en el puerto de Caldera, el cual en la actualidad es de tres dólares por pasajero (\$3), lo cual desincentiva el atraque de este tipo de cruceros.

Precisamente, esta problemática fue abordada por el Concejo Municipal de Esparza, y según consta en el artículo uno, del capítulo primero, del acta número treinta y ocho de la sesión extraordinaria, este órgano colegiado, recibió en audiencia a algunos miembros de la Asociación Costarricense de la Industria de Cruceros y a algunos funcionarios del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), los cuales expusieron los motivos de su interés para que el impuesto de tres dólares americanos (\$3) por cada turista en tránsito en los barcos cruceros, establecido en el inciso c) del artículo 28 de la Ley de Licencias para Actividades Lucrativas y no Lucrativas del cantón de Esparza, N.º 9111, de 20 diciembre de 2012, publicada en el Alcance Digital N.º 24, de La Gaceta N.º 25, de 5 de febrero de 2013, sea rebajado a un dólar con cincuenta centavos americanos (\$1.50), y de esta forma unificar esa tarifa con las cobradas en los puertos del cantón de Puntarenas y el cantón de Limón.

Más tarde, en sesión ordinaria del Concejo Municipal de Esparza, celebrada el día lunes tres de marzo de dos mil catorce, según consta en el artículo veintiocho, del capítulo quinto, del acta número noventa y seis, ese Concejo, ante la solicitud presentada por los miembros de la Asociación Costarricense de la Industria de Cruceros y algunos funcionarios del Instituto Costarricense de Turismo (ICT); y luego de llevar a cabo una amplia deliberación sobre el tema propuesto, acuerda solicitar a la asesoría legal del Concejo, redactar una propuesta para remitir a la Asamblea Legislativa un proyecto de ley de reforma al inciso c) del artículo 28 de la Ley N.º 9111, para que esta someta a discusión y posterior aprobación la solicitud de reforma planteada, en el sentido de equiparar la tarifa de impuesto de tres dólares americanos (\$3) cobrados en Caldera, por cada turista en tránsito en los barcos cruceros, con el dólar con cincuenta centavos americanos (\$1.50), con lo que se cobra en los puertos de Limón y Puntarenas, a los turistas en tránsito de los barcos cruceros que atraquen en dichos puertos. Al mismo tiempo, acuerda que se utilice la correcta terminología utilizada por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (Incop), para la atención de esta clase de embarcaciones y con esto evitar posibles vacíos legales o confusas interpretaciones.

Posteriormente, en sesión ordinaria del Concejo Municipal de Esparza, celebrada el día lunes primero de setiembre del dos mil catorce, según consta en el artículo veinticuatro, del capítulo quinto, del acta número diecisiete, este Concejo Municipal, conoce y aprueba el informe presentado por la Comisión Especial que conoce y recomienda la reforma del inciso c) del artículo 28 de la Ley N.º 9111.

En virtud de las consideraciones expuestas, someto a conocimiento de las señoras diputadas y los señores diputados para su estudio y aprobación, el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DEL INCISO C) DEL ARTÍCULO 28 DE LA LEY
DE LICENCIAS PARA ACTIVIDADES LUCRATIVAS Y
NO LUCRATIVAS DEL CANTÓN DE ESPARZA, N.º 9111,
DE 20 DICIEMBRE DE 2012**

ARTÍCULO ÚNICO.- Refórmase el inciso c) del artículo 28 de la Ley de Licencias para Actividades Lucrativas y no Lucrativas del cantón de Esparza, N.º 9111, de 20 diciembre de 2012, para que en adelante se lea de la siguiente forma:

“Artículo 28.- Las actividades turísticas, industriales y comerciales que se desarrollen en aguas y puertos de jurisdicción del cantón de Esparza, pagarán un impuesto conforme al criterio que se indica a continuación:

[...]

c) Por cada pasajero en tránsito de los barcos cruceros que atraquen o fondeen en el puerto de Caldera se pagará, al tipo de cambio, un dólar con cincuenta centavos americanos (\$1.50), según la nómina de registro del barco. Se exceptúa de este pago a la tripulación.”

Rige a partir de su publicación.

Karla Prendas Matarrita
DIPUTADA

4 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Especial Investigadora de la provincia de Puntarenas, para que analice estudie, dictamine y haga las recomendaciones pertinentes en relación con la problemática social, económica, empresarial, laboral y cultural de toda la provincia de Puntarenas, Expediente N.º 19.202.

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 12 Y 23 DE LA LEY N.º 6836,
DE 22 DE DICIEMBRE DE 1982, Y SUS REFORMAS,
LEY DE INCENTIVOS A LOS PROFESIONALES
EN CIENCIAS MÉDICAS**

Expediente N.º 19.391

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En diciembre del año 1982 como consecuencia de negociaciones sostenidas entre el Gobierno y profesionales en ciencias médicas relativa a la problemática salarial de estos profesionales, fue emitida la Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas, N.º 6836, de 22 de diciembre de 1982.

La actual Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas, está dirigida a regular condiciones laborales particulares de los profesionales en ciencias médicas que prestan servicios en instituciones públicas así como el régimen jurídico de los diferentes factores, económicos y administrativos que integran los componentes salariales de estos profesionales. La Sala Constitucional mediante las sentencias 3530-97 de las 15:57 horas de 24 de junio de 1997, 2003-03465 de las 08:46 horas de 2 de mayo de 2003 y 3496-05 de 30 de marzo de 2005 ha señalado que no pretende ser una ley general de incentivos para todos los demás profesionales del sector público.

Ahora bien, en su aplicación, la Ley N.º 6836 ha generado serios problemas económicos a la Caja Costarricense de Seguro Social, puntualmente su artículo 12 tipifica que cada vez que el Poder Ejecutivo fije un incremento salarial para los trabajadores del Gobierno central, este automáticamente repercute en el salario base de los profesionales en ciencias médicas, ello por medio de una fórmula de cálculo reglamentado mediante el Decreto Ejecutivo N.º 26944-MTSS del año 1998. Con esta fórmula, cada seis meses, el gremio de profesionales en ciencias médicas recibe un incremento salarial a la base, superior al de aquellos que laboran en el Gobierno central, sin que medie ningún tipo de negociación.

La Procuraduría General de la República ha establecido una clara posición jurisprudencial en el tema referido a los alcances de la citada Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas, señalando en repetidas oportunidades que: "(...) con vista de los antecedentes del expediente legislativo N.º 9459, el espíritu que motivó la presentación y posterior promulgación de la aludida Ley N.º 6836, fue el crear una normativa especial, en materia de salarios, de

acatamiento obligatorio para todas las instituciones públicas empleadoras de profesionales en ciencias médicas. En efecto, esa normativa de rango legal establece una escala de salarios con una serie de categorías médicas y un sistema especial para fijar aumentos, sobresueldos, pluses e incentivos a esos profesionales, aún cuando estén protegidos por el Régimen de Servicio Civil (...)” ver Dictamen 193 de 20 de mayo del 2005.

Asimismo, la Contraloría General de la República ha vertido varios informes, particularmente el DFOE-SOC-IF-11-2012 analiza el tema de los pluses salariales a funcionarios de la CCSS y presenta una serie de recomendaciones a su Presidencia Ejecutiva entre las que se encuentran: “(...) la CCSS debe hacer un análisis integral de todos los pluses y determinar las reformas necesarias para eliminar aquellos que no son razonables e implican costos elevados para la institución. Además debe avanzar en la implementación de modelos salariales alternativos que se basen en las condiciones salariales del mercado y en el reconocimiento del desempeño del funcionario, dentro de lo cual se podría considerar la implementación del salario único que ya está siendo aplicado por varias instituciones públicas, y que puede ser aplicado a los funcionarios de nuevo ingreso o a los que se acojan voluntariamente, para no afectar derechos adquiridos (...)”

Por otra parte, a inicios del 2013 las organizaciones sindicales nacionales a través de la ANEP lanzaron un vehemente llamado público al Gobierno de la República, específicamente a la entonces señora presidenta de la República a fin de que asumiera de manera urgente la reforma a la Ley N.º 6836 en lo que toca a su “desenganche” y el vínculo que hasta hoy mantiene con la escala de puestos del Gobierno central. En su manifiesto público de febrero del 2013 señalaron: “(...) estimamos que el Gobierno de la Presidenta Chinchilla debe asumir su responsabilidad gubernativa y enviar a la Asamblea Legislativa con igual urgencia, el texto para modificar el artículo 12 de la Ley N.º 6836. (...)”

Es un hecho la precaria situación económica de la Caja Costarricense de Seguro Social, ello ha motivado el análisis por parte de diferentes instituciones entre ellas la Organización Panamericana de la Salud (OPS) su criterio es que a pesar de los signos de alerta percibidos durante el año 2009 respecto a la sostenibilidad del Régimen del Seguro de Enfermedad y Maternidad (SEM), la CCSS siguió aumentando sus gastos en servicios personales, tanto por la vía del aumento del número de plazas como de incrementos salariales que no era posible sostener.

En relación con la reforma que se propone al artículo 23 de la Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas, el objetivo que persigue es que las condiciones contractuales de los profesionales en ciencias médicas que ejercen en el ámbito privado se puedan convenir libremente entre las partes. Y es que en la discusión de la Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas se constata que el espíritu que motivó su presentación y promulgación fue crear una normativa especial en materia de salarios de acatamiento obligatorio

para todas las instituciones públicas empleadoras de profesionales en ciencias médicas. Al analizar el artículo 5 vigente de la Ley N.º 6836 relativo a los componentes que integran el salario de dichos profesionales sus remuneraciones llegan a representar sumas muy elevadas con la lamentable consecuencia de: disminución de la inversión privada en servicios de salud y en la contratación de recurso humano contribuyendo con ello a un alto índice de desempleo a pesar de que este grupo profesional es uno de los de mayor relevancia por la trascendencia de su actividad para la evolución de una sociedad.

En virtud de todo lo anterior, presentamos a consideración de las señorías el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 12 Y 23 DE LA LEY N.º 6836,
DE 22 DE DICIEMBRE DE 1982, Y SUS REFORMAS,
LEY DE INCENTIVOS A LOS PROFESIONALES
EN CIENCIAS MÉDICAS**

ARTÍCULO 1.- Refórmase el artículo 12 de la Ley N.º 6836, de 22 de diciembre de 1982, Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“Artículo 12.- El salario total promedio de los profesionales en ciencias médicas con grado académico de licenciatura o uno superior no podrá ser inferior al salario total promedio de otros profesionales del Gobierno central o de las instituciones autónomas, el aumento de salarios de estos profesionales se realizará conforme a la escala de categorías señalada en esta ley.”

ARTÍCULO 2.- Refórmase el artículo 23 de la Ley N.º 6836, de 22 de diciembre de 1982, Ley de Incentivos a los Profesionales en Ciencias Médicas, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“Artículo 23.- Los profesionales en ciencias médicas contratados en las instituciones públicas se regirán en cuanto a contratación a las condiciones estipuladas por la presente ley. En el caso de la contratación de profesionales en ciencias médicas contratados en el sector privado se regirán por acuerdo de partes.”

Rige a partir de su publicación.

Otto Guevara Guth
DIPUTADO

4 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Ciencia, Tecnología y Educación.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23200.—C-68340.—(IN2014079714).

**REFORMA DEL ARTÍCULO 1 DE LA LEY DE LA AUTORIDAD
REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS,
LEY N.º 7593, DE 9 DE AGOSTO DE 1996**

Expediente N.º 19.393

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar el artículo 1 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en el sentido de que el Poder Ejecutivo pueda gestionar la rebaja de los altos precios de la energía eléctrica, esto porque es notorio que constantemente la AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS a solicitud o no de las entidades correspondientes y de acuerdo con la normativa vigente proceden a subir los precios de la energía eléctrica, ocasionando esto un serio problema para el bolsillo de los costarricenses sobre todo a los de más escasos recursos.

Esta modificación establece que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se sujete a los lineamientos y políticas públicas del Poder Ejecutivo, así como al Plan Nacional de Desarrollo y a los planes sectoriales. Asimismo, se pretende modificar que en cuanto al servicio público de electricidad, Aresep deberá tomar en cuenta los lineamientos y políticas que establezca el Ejecutivo.

Lo anterior le permitiría al Poder Ejecutivo frenar el abuso en los aumentos de los servicios públicos, para que los mismos no crezcan a niveles desproporcionados, o por lo menos que se haga a un nivel controlable similar al de la inflación. De esta manera, se lograría que el impacto en la economía de los costarricenses sea menor.

Para nadie es un secreto que nuestro país goza de tener una rica gama de recursos naturales y entre ellos poder explotar la energía hidroeléctrica, la energía eólica, la energía geotérmica, la energía solar, o sea contamos con varias alternativas energéticas y tecnológicas, gracias a esto tenemos y contamos con energía de punta y se hace posible que la misma sea más accesible al pueblo, como lo quiso en aquel entonces don Jorge Manuel Dengo.

Sí bien es cierto, el hecho de que el encarecimiento de la energía eléctrica sea cada vez más onerosa, así lo evidencian varios titulares de medios de comunicación entre ellos: "Aresep tramita alza de 7% en tarifas por venta de electricidad" con fecha 2 de setiembre 2014, Nación.com; "Aresep aprueba alza

de 3,7% en tarifas de electricidad del ICE” con fecha 25 de setiembre de 2014, Crhoy.com, y la opinión pública; ha hecho que este servidor muy preocupado por el serio problema que aqueja al pueblo costarricense, se justifique presentar el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DEL ARTÍCULO 1 DE LA LEY DE LA AUTORIDAD
REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS,
LEY N.º 7593, DE 9 DE AGOSTO DE 1996**

ARTÍCULO ÚNICO.- Refórmase el artículo 1 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, N.º 7393, para que en adelante se lea de la siguiente forma:

“Artículo 1.- Transformación

Transfórmase el Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma, denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en adelante y para los efectos de esta ley llamada Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las disposiciones establecidas en esta ley, sus reglamentos y las leyes que la complementen.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se sujetará a los lineamientos y a políticas públicas del Poder Ejecutivo que los establecerá mediante decreto, cumpliendo además con las atribuciones que se le otorgan en esta ley; no obstante, estará sujeta al Plan Nacional de Desarrollo, a los planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo.

Conforme a lo anterior, la autoridad reguladora de los servicios públicos (Aresep) en materia del servicio público de electricidad deberá tomar en cuenta los lineamientos y políticas públicas que dicte en esta materia el Poder Ejecutivo en razón de garantizar a los administrados el principio de universalidad y servicio al costo,

posibilitando el reconocimiento de los derechos económicos el ciudadano y su mejora social.”

Rige a partir de su publicación.

Jorge Rodríguez Araya
DIPUTADO

7 de noviembre de 2013

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23201.—C-39670.—(IN2014079717).

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO LA CONSTRUCCIÓN
DE UN ALBERGUE PARA LA ATENCIÓN DE LAS VÍCTIMAS
DE TRATA CON FINES DE EXPLOTACIÓN SEXUAL
COMERCIAL Y A SUS HIJOS E HIJAS**

Expediente N.º 19.394

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En la Declaración de Viena de 25 de junio de 1993, la Organización de las Naciones Unidas definió por primera vez la violencia contra las mujeres como violencia de género e incluyó la trata de mujeres y la prostitución como una manifestación más de este tipo de violencia. En la segunda parte del decimoctavo apartado de este documento, se dispone lo siguiente: “18. (...) La violencia y todas las formas de acoso y explotación sexuales, en particular las derivadas de prejuicios culturales y de la trata internacional de personas, son incompatibles con la dignidad y la valía de la persona humana y deben ser eliminadas”.

En enero de 1999, con ocasión de la Conferencia Mundial de la Coalición contra el Tráfico de Mujeres, llevada a cabo en Dhaka (Bangladesh), se decidió escoger el 23 de septiembre como el Día Internacional en contra de la Explotación y el Tráfico de Mujeres y Niños, en homenaje a la Ley N.º 9143, del año 1913, y que se conoció como la Ley Palacios. Desde entonces, cada 23 de septiembre se ha convertido en una fecha especial para concienciar a los gobiernos y a la sociedad civil sobre la necesidad de impulsar acciones que permitan frenar este fenómeno que afecta a todas las regiones del mundo.

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se estima que existen, aproximadamente, dos mil quinientos millones de seres humanos que son víctimas de la trata de personas; de ellas un ochenta por ciento son mujeres y niñas, y entre el veintidós por ciento y el cincuenta por ciento son menores de edad.

El número exacto de menores que son explotados sexualmente es desconocido, no solo por la clandestinidad en que los tratantes promueven esta actividad, sino porque, además, trasladan a los menores de las zonas rurales -donde viven- hacia las calles de las ciudades, bajo la promesa de ofrecerles trabajo, perdiéndose al final el rastro de sus víctimas.

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), más de doce mil trescientos millones de personas sufren situaciones laborales similares a la esclavitud y, de ellas, alrededor de cuatro millones son víctimas de la trata cada año.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) estima que este negocio ilícito genera más de treinta y dos mil millones de dólares al año a la delincuencia organizada transnacional. Actualmente, se considera como el más lucrativo de sus negocios, después de la venta de drogas, y por encima del tráfico de armas.

El Día Internacional en contra de la Explotación y el Tráfico de Mujeres, Niñas y Niños debería recordarnos la obligación que todos tenemos, cuanto esté a nuestro alcance, de eliminar la explotación sexual, el tráfico de personas y el proxenetismo, actividades que son tan antiguas como las guerras, la esclavitud y el tratamiento de las mujeres como objeto sexual.

En la actualidad, los pobres, las personas más desprotegidas como las mujeres y los niños, los refugiados y los solicitantes de asilo se han convertido en la principal presa de las mafias internacionales que comercian con personas.

Algunos de los factores que aprovechan los tratantes son, precisamente, la pobreza, el hambre, el desempleo, el alcoholismo, el abuso sexual, el abuso de las drogas, la disfunción familiar, el analfabetismo, la discriminación contra la mujer, la violencia de género, las políticas de migración restrictivas, las crisis humanitarias y los desplazamientos por conflictos políticos y armados, sin dejar de lado la falta de una distribución equitativa de recursos, bienes y servicios, los cuales son problemas comunes en todas las naciones.

Es frecuente que los traficantes de personas engañen a sus víctimas mediante falsas agencias matrimoniales o de empleo, prometiéndoles un cambio favorable en sus condiciones de vida, pero al final su intención no es otra más que venderlas como si se tratara de esclavos, ya sea con fines de explotación sexual o para someterlas a trabajos forzados, despojándolas de sus derechos y echando por tierra sus sueños y dignidad humana.

Otros delincuentes, por encontrarlos mucho más vulnerables, recurren al rapto de niños y niñas para dedicarlos a la mendicidad, la servidumbre, la pornografía infantil, el tráfico de órganos e incluso la guerra.

Si bien este es un fenómeno de carácter global y ningún país es inmune a él, los costarricenses deberíamos sentirnos avergonzados por el simple hecho de figurar bajo la categoría 2, dentro del Informe contra la Trata de Personas, que en el mes de junio de 2014 emitió el Departamento de Estado de los Estados Unidos sobre la trata de personas en el mundo.

En efecto, según este informe anual, esta práctica no solo representa un problema grave en nuestro país, sino que el Estado costarricense no está invirtiendo recursos en brindar servicios adecuados a sus víctimas.

En lo conducente, el referido informe señala que:

“Costa Rica es una fuente de tránsito y destino de hombres, mujeres y niños víctimas de la trata con fines de explotación sexual y de trabajo forzoso. Las mujeres y los niños costarricenses son sometidos a la trata sexual en el país; los residentes de las zonas norte y la costa central del Pacífico son especialmente vulnerables a la trata interna con fines sexuales. Las autoridades han identificado casos de adultos que usan niños para el tráfico de drogas; algunos de estos niños pueden ser víctimas de la trata. Hay un número significativo de costarricenses transexuales en la industria del comercio sexual que podrían ser vulnerables a la trata con fines sexuales.

Las mujeres y niñas de Nicaragua, la República Dominicana y otros países de América Latina han sido identificadas en Costa Rica como víctimas de la trata sexual y la servidumbre doméstica. El turismo sexual infantil es un problema grave, con turistas del sexo que llegan principalmente de los Estados Unidos y Europa. Los hombres y los niños de otros países de América Central y de los países asiáticos, entre ellos China, están sometidos a condiciones de trabajo forzoso en Costa Rica, especialmente en la agricultura, la construcción, la pesca y los sectores comerciales. Víctimas nicaragüenses de trata sexual y laboral transitan por Costa Rica en camino a Panamá. También hay informes de panameños indígenas que son vulnerables a ser víctimas de trabajos forzosos en la agricultura en Costa Rica.

El Gobierno de Costa Rica no cumple plenamente con las normas mínimas para la eliminación de la trata; (...) **Los servicios a las víctimas siguen siendo insuficientes; sin embargo, el gobierno ha presupuestado fondos para que una organización no gubernamental construya un albergue dedicado a víctimas de la trata...**. (La negrita no está en el original).

La organización a que dicho informe se refiere es la Fundación Rahab, con cédula jurídica número 3-006-223455, inscrita en el Registro de Personas Jurídicas, bajo el tomo 142, folio 104 y asiento 305, que tiene como fin social el desarrollo de los programas de protección, bienestar físico y emocional, así como la recuperación y el fortalecimiento de los valores de las personas en prostitución.

Dada la experiencia de esa Fundación en este campo, el Instituto Nacional de las Mujeres acordó respaldar su propuesta y brindarle el financiamiento para la construcción de un albergue, con el fin de atender las víctimas de trata de personas sometidas a explotación sexual, el cual sería administrado de manera

autónoma por dicha Fundación, aplicando sus propios métodos para la recuperación de la población atendida en el albergue. El albergue tendría capacidad para noventa personas, cincuenta adultas y cuarenta menores, que podían ser familia de las víctimas o bien víctimas individuales sin parentesco. Justamente a este proyecto se refirió el Departamento de Estado de Estados Unidos en su informe.

En consonancia con este respaldo, la Junta Directiva del Instituto Nacional de las Mujeres (del período 2010-2014) dispuso aportar recursos provenientes de su superávit 2014-2015, por trescientos veintisiete millones de colones en su presupuesto extraordinario N.º 01-2014, que fue aprobado el 2 de abril de 2014 por la Contraloría General de la República, mediante Oficio N.º DFOE-SOC-0297, de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa del Área de Fiscalización de Servicios Sociales.

Antes de gestionar el financiamiento para la construcción del albergue, la Fundación Rahab había procurado la obtención de otros recursos para comprar el inmueble donde se ubicaría la obra. Si bien Costa Rica ya contaba con la Ley N.º 9095, Ley contra la Trata de Personas y Creación de la Coalición Nacional contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y la Trata de Personas, que creaba un fondo para el financiamiento de los proyectos de este tipo, la falta de reglamento por retraso del Poder Ejecutivo motivó a los señores diputados y a las señoras diputadas de la legislatura anterior a aprobar una transferencia del presupuesto nacional para apoyar el proyecto de la Fundación.

Durante la sesión ordinaria N.º 106, celebrada el 27 de noviembre de 2013, en la cual se discutía el expediente N.º 18.899, Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2014, la Asamblea Legislativa aprobó una partida de ciento quince millones de colones para comprar el terreno que albergará y restaurará a las víctimas de trata con fines sexuales.

Gracias a estos recursos, la Fundación Rahab adquirió dos fincas contiguas con un área común de 34944.80 metros cuadrados, ubicadas en San José de la Montaña (Barva de Heredia). Ambos inmuebles se encuentran inscritos a su nombre en el Registro Público de la Propiedad, bajo las matrículas N.º 00117345-000 y N.º 00117346-000.

Aunque la inscripción de estos bienes se realizó en el mes de junio de 2014, coincidiendo con la época en el que el Departamento de Estado de Estados Unidos publicó el Informe sobre la Trata de Personas en el Mundo, un mes más tarde, en julio del 2014, la nueva Junta Directiva del Instituto Nacional de las Mujeres solicitó a la Contraloría General de la República extender el plazo para revisar las medidas de ejecución presupuestaria adoptadas por la Junta Directiva anterior.

Para agosto de 2014, las nuevas autoridades del Instituto Nacional de las Mujeres acordarían, en firme, reencausar su superávit 2014-2015 hacia otros proyectos de su interés, dejando sin financiamiento la construcción del albergue

mencionado, el cual contaba, incluso, con el aval de la Contraloría General de la República. (Acuerdo N.º 4 de la sesión ordinaria N.º 25-2014, de 30 de julio de 2014 y Acuerdo N.º 6 de la sesión ordinaria N.º 27-2017, de 13 de agosto de 2014).

Es importante destacar que esta decisión se opone al mandato que señala el inciso b) del artículo 3 de la Ley de Creación del Instituto Nacional de las Mujeres, que establece como sus principales fines la protección de "...los derechos de la mujer consagrados tanto en declaraciones, convenciones y tratados internacionales como en el ordenamiento jurídico costarricense; promover la igualdad entre los géneros y propiciar acciones tendientes a mejorar la situación de la mujer".

Algunos de los principales instrumentos internacionales que justifican esta iniciativa son las disposiciones del Protocolo de las Naciones Unidas para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente, mujeres y niños (conocido también como el Protocolo contra la Trata de Personas), así como su complemento la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, conocida también como la Convención de Palermo. Ambos instrumentos, ratificados por nuestro país, el primero, mediante la Ley N.º 8315, de 4 de noviembre de 2002, y el segundo, mediante la Ley N.º 8302, de 27 de junio de 2003.

La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional define la trata de personas de la siguiente forma:

"La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. **Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual,** los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos...". (La negrita no está en el original).

El Protocolo contra la Trata de Personas, que es uno de los tres protocolos adoptados por la Organización de las Naciones Unidas para complementar aquella Convención, busca proteger y asistir a las víctimas de trata de personas con pleno respeto de sus derechos humanos.

En virtud de estos objetivos y por la obligación del Estado costarricense de adoptar medidas legislativas para alcanzarlos, este Parlamento financió la compra de la finca en verde que la Fundación Rahab destinaría a las víctimas de trata de personas. Esta decisión se complementó con la voluntad del Poder Ejecutivo de adoptar, por medio del Instituto Nacional de las Mujeres, los acuerdos

administrativos necesarios para garantizar el financiamiento de la obra gris faltante para iniciar la construcción del albergue.

Asimismo, mediante el acuerdo N.º 10 de la sesión ordinaria N.º 11-2014, de 19 de marzo de 2014, la Junta Directiva del Instituto Nacional de las Mujeres había dispuesto transferir a la Fundación Rahab la suma de trescientos veintisiete millones, para que construyera la primera y segunda etapa del albergue que emplearía para la atención de víctimas de trata con fines de explotación sexual.

El esfuerzo del Instituto Nacional de las Mujeres por establecer un plan de inversión con recursos del superávit 2014-2015, que incluía el proyecto citado, se vio coronado por la aprobación de su presupuesto extraordinario N.º 01-2014, por parte de la Contraloría General de la República, mediante Informe N.º DFOE-SOC-0297 de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, de 2 de abril de 2014.

Este último informe supeditó el giro de los recursos aprobados a la firma del convenio respectivo entre la Fundación Rahab y el Inamu; sin embargo, este trámite nunca llegó a ejecutarse pues, como se indicó, tras el cambio de su Junta Directiva esta institución acordó, el 13 de agosto de 2014, revocar el plan de inversión aprobado por la Contraloría para dejar sin sustento económico el proyecto de construcción del albergue para personas víctimas de trata con fines de explotación sexual, entre otros.

El principal argumento del Instituto Nacional de las Mujeres para oponerse a financiar con recursos de su superávit 2014-2015 fue que los proyectos "...no responden a un diagnóstico de necesidades". (Véase considerando N.º 6 del Acuerdo N.º 4 de su sesión ordinaria N.º 25-14, celebrada el 30 de julio de 2014. No obstante, ello no es lo que se desprende de la lectura del Informe contra la Trata de Personas del año 2014, a la luz de las obligaciones contraídas por Costa al suscribir los instrumentos internacionales de derechos humanos sobre esta materia.

En efecto, el mejor diagnóstico de necesidades sobre esta problemática en el país lo contempla el mismo Informe de Trata de Personas de junio de 2014, que señala lo siguiente:

"Procesamientos:

(...) Las autoridades investigaron 17 casos nuevos y procesaron a siete acusados por trata de personas que incluía movimiento durante el período de este informe. Además, los fiscales informaron sobre 18 nuevas investigaciones de trata sexual en menores de edad bajo el delito de proxenetismo en el 2013. El gobierno condenó al menos a siete tratantes sexuales durante el período del informe; seis de estas condenas se lograron en virtud de leyes contra la trata, con penas que van de cinco a 27 años de prisión. Las autoridades también informaron sobre tres

sentencias por trata en el 2013 bajo el delito de proxenetismo agravado, dando lugar a condenas que van de siete a diez años de prisión. En comparación, hubo dos delincuentes de trata laboral condenados durante el período del informe anterior.

La unidad de la policía especializada contra la trata de personas investigó casos de trata laboral y sexual con movimiento, así como casos de tráfico de migrantes; la mayoría de los casos investigados fueron de trata con fines sexuales. En agosto del 2013, el gobierno creó una unidad de la fiscalía especializada contra la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes con dos fiscales; esta unidad no tuvo presupuesto dedicado, pero utilizó recursos humanos y financieros de la oficina de la fiscalía contra el crimen organizado.

La unidad especializada investigó casos de trata que implican movimiento, mientras que los fiscales locales fueron responsables por procesar otros casos de trata de personas, por lo que es difícil evaluar plenamente los esfuerzos de procesamiento del gobierno. La eficacia de la policía y el trabajo de los fiscales contra la trata, se vio limitada por la inadecuada dotación de personal y recursos, así como la frecuente rotación de los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley en las unidades dedicadas. Algunos funcionarios todavía confunden el tráfico de migrantes con la trata de personas.

Varios ministerios del gobierno brindaron capacitación a los fiscales, agentes de policía y otros funcionarios públicos, a menudo en colaboración con organizaciones de la sociedad civil que reciben fondos de gobiernos extranjeros. Los fiscales trabajaron con funcionarios nicaragüenses, panameños, y de Indonesia en un número indeterminado de investigaciones contra la trata en el 2013. Las autoridades continuaron la investigación de un alcalde por posibles delitos de trata, pero no reportaron fecha de elevación a juicio o sanción de los empleados públicos implicados en el delito de trata de personas.

Protección

El gobierno de Costa Rica ha mantenido sus esfuerzos de protección durante el año. **Aunque las autoridades brindaron asistencia a un número limitado de víctimas y designaron fondos a una ONG para construir un albergue para víctimas de trata, los servicios especializados siguen siendo insuficientes, sobre todo fuera de la capital.** El gobierno siguió aplicando su protocolo de "atención inmediata", que define los pasos a seguir por las entidades gubernamentales que componen el equipo de respuesta inmediata para identificar, proteger y brindar asistencia integral a las víctimas. Algunos funcionarios, sobre todo fuera de la capital, no estaban al tanto del protocolo.

Las Organizaciones no gubernamentales y algunos funcionarios afirmaron que la identificación de víctimas a menudo era conflictiva y los mecanismos para brindarles servicios a las víctimas no siempre se llevaron a cabo de una manera eficaz y oportuna. Las autoridades informaron de la identificación y asistencia a 15 víctimas de la trata en el 2013, todas eran mujeres y cuatro de ellas eran costarricenses. Once eran adultos y cuatro eran niñas. De las 15 víctimas, 11 eran víctimas de trata con fines sexuales y cuatro eran víctimas de trata con fines laborales. Las autoridades reportaron asistencia a 33 niños víctimas de explotación sexual comercial. Los inspectores de trabajo tuvieron limitaciones para identificar posibles víctimas del trabajo forzoso.

El gobierno no proporcionó ni financió albergues o servicios especializados para las víctimas de la trata, y las autoridades y las organizaciones no gubernamentales (ONGs) señalaron que la falta de refugios especializados para las víctimas era un reto importante. El gobierno se basó en las ONGs y las organizaciones religiosas para brindar atención especializada a las víctimas de la trata y proporcionar el equivalente de aproximadamente 134.000 dólares a una organización no gubernamental para proveer servicios a adultos y niños en la prostitución.

En octubre del 2013, la Asamblea Legislativa de Costa Rica aprobó una partida adicional equivalente a unos 230.000 dólares para comprar un terreno para que esta ONG construya un refugio especializado para víctimas de trata. Las autoridades públicas mantienen albergues de emergencia para mujeres víctimas de violencia doméstica, pero al parecer el personal es reacio a albergar víctimas de trata debido a problemas de seguridad. Las autoridades utilizaron fondos del Gobierno y de organizaciones internacionales para albergar un número indeterminado de víctimas adultas en hoteles con carácter temporal. El gobierno informó que todos los 33 niños víctimas de explotación sexual con fines comerciales identificados en el 2013 recibieron servicios psicológicos y sociales y las autoridades coordinaron refugio para al menos dos víctimas de trata menores de edad. La policía y las organizaciones no gubernamentales señalaron que los servicios especializados para las víctimas eran prácticamente inexistentes fuera de la capital.

El gobierno concedió el estatus de residencia temporal, con autorización para trabajar, a cinco víctimas extranjeras en el 2013. Las autoridades costarricenses alentaron a las víctimas a colaborar con la investigación y el procesamiento de los tratantes, y varias víctimas lo hicieron durante el período de este informe. Otras víctimas no colaboraron con las investigaciones debido a su falta de confianza en el sistema judicial. El gobierno no sancionó a las víctimas identificadas por actos ilegales cometidos como resultado directo de ser sometidas a la trata de personas”. (La negrita no está en el original)

Todo lo anterior ocurre en nuestro país a pesar de haberse promulgado la Ley N.º 6968, de 2 de octubre de 1984, que ratificó la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW). Esta norma internacional obliga a Costa Rica, como Estado miembro, a brindar protección efectiva a las mujeres, con miras a instaurar un nuevo orden en la sociedad basado en el respeto a la dignidad y el valor de la persona humana que parte del derecho de igualdad entre la mujer y el hombre; lo mismo puede decirse con respecto a la Ley N.º 7499, de 2 de mayo de 1995, que ratificó la Convención Internacional para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer-Convención de Belém do Pará-.

Esta última convención conceptualiza la violencia contra la mujer como:

“...cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado. Se entenderá que violencia contra la mujer incluye la violencia física, sexual y psicológica: que tenga lugar dentro de la familia o unidad doméstica o en cualquier otra relación interpersonal, ya sea que el agresor comparta o haya compartido el mismo domicilio que la mujer, **y que comprende, entre otros, violación, maltrato y abuso sexual; que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo,** así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar, y que sea perpetrada o tolerada por el Estado o sus agentes, dondequiera que ocurra”. (La negrita no está en el original).

Al ser Costa Rica signataria de la Convención de los Derechos de los Niños y las Niñas (1990), y al catalogarse dentro de este instrumento la trata de niños y niñas con fines de explotación sexual como las formas más graves de violencia en su contra, resulta imperativo impulsar desde el Estado costarricense todos los esfuerzos que nos permitan contrarrestar los efectos devastadores que esta práctica genera en la vida de las adolescentes que lo sufren.

Esto es una tarea de todos, no solo del Poder Ejecutivo, no solo del Judicial ni del Legislativo, pues al tenor del artículo 4 de la Convención sobre los Derechos del Niño:

“Los Estados Partes adoptarán todas las medidas administrativas, legislativas y de otra índole para dar efectividad a los derechos reconocidos en la presente Convención. En lo que respecta a los derechos económicos, sociales y culturales, los Estados Partes adoptarán esas medidas hasta el máximo de los recursos de que dispongan y, cuando sea necesario, dentro del marco de la cooperación internacional”,

Según la Observación N.º 13 del Comité de los Derechos del Niño:

“Por medidas legislativas se entiende la legislación, incluido el presupuesto, y las medidas de aplicación y observancia. Este concepto abarca las leyes nacionales, provinciales y municipales y todos los reglamentos pertinentes en que se definan marcos, sistemas y mecanismos o las funciones y responsabilidades de los organismos y funcionarios competentes”.

La acción del Estado costarricense de haber autorizado desde el Parlamento, en el año 2013, el giro de fondos públicos para la compra de un inmueble, lo mismo que la decisión de la ministra de la Condición de la Mujer de haber reservado a inicios del 2014 los recursos del Inamu para financiar en dicha finca la construcción de un albergue, para la recuperación física, psicológica y social de las mujeres víctimas de trata de personas con fines de explotación sexual, expresaron un interés público estatal que las nuevas autoridades no podemos desconocer.

Dado que la mayoría de las víctimas de trata de personas son mujeres y niños que resultan embaucados con sueños que se convierten en nada, y dado que diariamente los traficantes de personas continúan aprovechándose de la vulnerabilidad de estas víctimas para convertirlas en esclavos sexuales o laborales, resulta imperativo que el Estado respalde, no trunque, las iniciativas que propendan al rescate y la recuperación de las víctimas de este flagelo, mediante el estímulo de los mecanismos de cooperación entre sus respectivos Poderes y el apoyo de las iniciativas que las organizaciones de la sociedad civil planteen para su efectiva atención.

No basta con la sola existencia de leyes o tratados, ni tampoco de entidades que promuevan la defensa de los derechos de las mujeres o de los niños; nuestro país requiere, urgentemente, de acciones prácticas, y una de ellas lo es la construcción de albergues especializados que ayuden a las víctimas de trata a superar poco a poco las graves secuelas que deja en ellas la explotación sexual. Las experiencias traumáticas a las que son sometidos niños y mujeres inocentes trascienden el tiempo y atentan contra su salud, pero más que nada contra su dignidad como seres humanos.

Por lo anterior, y con el único objeto de reponer una política pública ya consensuada dirigida a procurar la recuperación social, física y emocional de las víctimas de trata de personas, pero también a potenciarla aún más, los suscritos diputados y diputadas presentamos esta iniciativa de ley.

Este proyecto de ley no pretende propiciar un conflicto de competencias entre el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo, por el contrario, tiene la intención de reagrupar sus voluntades, recursos y esfuerzos en beneficio de una obra de interés común que contaba ya con la venia de ambos Poderes: la construcción, con recursos del Estado, de un albergue para las víctimas de trata con fines de

explotación sexual, en una finca que se había adquirido con fondos públicos para cumplir un mandato establecido en un instrumento internacional que ordena prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente, de mujeres y niños.

Por las razones expuestas, someto a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO LA CONSTRUCCIÓN
DE UN ALBERGUE PARA LA ATENCIÓN DE LAS VÍCTIMAS
DE TRATA CON FINES DE EXPLOTACIÓN SEXUAL
COMERCIAL Y A SUS HIJAS E HIJOS**

ARTÍCULO 1.- Se declara de interés público la construcción de un albergue para la atención de las víctimas de trata con fines de explotación sexual comercial y sus hijas e hijos, en terrenos adquiridos con fondos del Estado.

ARTÍCULO 2.- Para financiar esta obra, el Instituto Nacional de las Mujeres (Inamu) destinará la suma de trescientos veintisiete millones de colones a la Fundación Rahab, con cédula de persona jurídica número tres – cero cero seis – dos dos tres cuatro cinco cinco (N.º 3-006-223455), para que realice los gastos necesarios para la preparación de estudios básicos, diseños, inspección técnica, contratación de equipo, compra de materiales y otros afines, que sean imprescindibles para la construcción del albergue en terrenos propiedad de esta Fundación. En caso de que exista remanente, la Fundación lo destinará a la adquisición de equipo y mobiliario.

ARTÍCULO 3.- Los fondos requeridos los tomará el Instituto Nacional de las Mujeres de los recursos provenientes del superávit 2014-2015, que incorporará, sin demora, dentro de un presupuesto extraordinario que remitirá a la Contraloría General de la República para su ulterior aprobación. Si el Inamu ya ha incorporado esta suma en un presupuesto extraordinario anterior, y este contara con la aprobación del órgano contralor, se procederá al giro de los recursos para el cumplimiento de los fines previstos en esta ley.

ARTÍCULO 4.- Sin perjuicio de las regulaciones a que están sujetas las entidades jurídicas de naturaleza privada que reciban transferencias del presupuesto nacional o beneficios patrimoniales gratuitos o sin contraprestación alguna, provenientes de instituciones u órganos públicos, así como de las responsabilidades o sanciones que le son aplicables, corresponderá a la Fundación Rahab utilizar los recursos públicos recibidos, exclusivamente, para la

finalidad indicada en esta ley. Para tales efectos, estará obligada a someter la administración de estos fondos a los mecanismos de control interno que permitan verificar su correcta administración con estricta sujeción a las reglas de la lógica, la justicia y la conveniencia en el uso y el destino de los fondos recibidos.

ARTÍCULO 5.- La Fundación Rahab tendrá plena libertad para atender a las mujeres víctimas de trata de personas con fines de explotación sexual comercial y sus hijas e hijos en el albergue que esta ley financia. Asimismo, podrá ofrecer los servicios y promover los valores y los principios que estime necesarios para facilitar su reintegro a la sociedad.

Rige a partir de su publicación.

Humberto Vargas Corrales

Gerardo Fabricio Alvarado Muñoz

Óscar López

Juan Luis Jiménez Succar

Mario Redondo Poveda

Rafael Ángel Ortiz Fábrega

Jorge Rodríguez Araya

William Alvarado Bogantes

Lorelly Trejos Salas

Abelino Esquivel Quesada

Nidia M° Jiménez Vásquez

Maureen Cecilia Clarke Clarke

Marvin Atencio Delgado

Paulina María Ramírez Portuguez

Sandra Pizsk Feinzilber

Carlos Manuel Arguedas Ramírez

Ronny Monge Salas

Karla Vanessa Prendas Matarrita

Michael Jake Arce Sancho

Danny Hayling Carcache

Olivier Ibo Jiménez Rojas

Rolando González Ulloa

Gerardo Vargas Rojas

Antonio Álvarez Desanti

Marta Arabela Arauz Mora

Rosibel Ramos Madrigal

Johnny Leiva Badilla

Luis Alberto Vásquez Castro

Julio Antonio Rojas Astorga

Silvia Vanessa Sánchez Venegas

José Alberto Alfaro Jiménez

Laura María Garro Sánchez

Juan Rafael Marín Quirós

Gonzalo Alberto Ramírez Zamora

Aracelli Segura Retana

Víctor Hugo Morales Zapata

Marlene Madrigal Flores

Carmen Quesada Santamaría

DIPUTADOS Y DIPUTADAS

7 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Juventud, Niñez y Adolescencia.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23202.—C-280960.—(IN2014079764).

**DESAFECTACIÓN DE USO PÚBLICO DE UN BIEN INMUEBLE Y
AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE GUÁCIMO PARA
QUE DONE UN INMUEBLE DE SU PROPIEDAD A LOS
ACTUALES POSEEDORES**

Expediente N.º 19.395

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Hace más de 15 años, se asentaron madres jefas de hogar con sus respectivos niños, familias conformadas por personas en estado de pobreza, trabajadores honestos labradores de la tierra, en una finca ubicada en el distrito de Pocora, cantón de Guácimo a la cual llamaron barrio Paraíso.

Estas personas, han contado a través de los años con la tolerancia y complacencia de la administración municipal, quienes han plasmado en diversos acuerdos municipales su anuencia de dotar a estas familias de títulos de propiedad. Fue así, que el Concejo Municipal en la sesión ordinaria acta N.º 83 del catorce de octubre de mil novecientos noventa y ocho, dividió la finca en 42 lotes y la concedió a sus poseedores.

De acuerdo con la certificación literal de la finca, se observa que es propiedad de la Municipalidad de Guácimo, Cédula Jurídica 3-014-042122 y se trata de un terreno para agricultura, con una medida de 11.713.96 metros cuadrados.

El inmueble mencionado, ha servido de asiento de la comunidad desde hace mucho tiempo y con este acto se lograría resolver un inmenso problema de inseguridad jurídica que sufren estas personas en cuanto a la propiedad, así como retribuirles su trabajo en esa tierra y realizar un bien social al garantizarle a esas familias y sobre todo a esos niños, un techo digno donde realizar sus labores escolares y seguro donde pasar sus noches.

Al no poseer escrituras, estas familias viven en un estado de incertidumbre jurídica y limitaciones sustantivas para poder aspirar a bonos de vivienda y otros beneficios sociales, que les permita mejorar sus ranchitos y construir sobre sus pisos de tierra (como sucede en algunos casos) soluciones de vivienda dignas y aptas para el desarrollo de sus actividades y la crianza de sus hijos.

Por lo tanto, se propone en el presente proyecto de ley desafectar del uso público el inmueble propiedad de la Municipalidad de Guácimo y la autorización para donar esa finca a los actuales poseedores que la ocupan, respaldando con ello la iniciativa emanada del seno del Concejo de la Municipalidad de Guácimo, en la sesión ordinaria N.º 23-14, celebrada el 09 de junio de 2014, en donde plantean la necesidad de hacer esa donación.

En la propuesta, también se pretende que el Concejo Municipal nombre una comisión especial conformada por integrantes de su seno o bien síndicos y el alcalde o en su defecto su representante, con el fin de comprobar la posesión ejercida y emita una recomendación al respecto.

Finalmente, se establece la limitación de que los inmuebles adjudicados no podrán ser vendidos, gravados, arrendados, cedidos ni traspasados a terceros, hasta tanto no hayan transcurrido diez años, de acuerdo con lo expresado en el artículo 292 del Código Civil. Estas cláusulas que ya son bastante conocidas, buscan evitar la comercialización por ese período de los bienes adjudicados, dada la condición especial por la cual fueron concedidos y con el fin de garantizar la continuidad y el arraigo en la comunidad.

Más recientemente y en razón del anterior acuerdo, el Concejo le solicitó al Alcalde Municipal, proveer información detallada de los poseedores; en ese sentido, tanto el ingeniero municipal como la trabajadora social municipal, hicieron una visita de campo, en la cual se identificó a los poseedores actuales y se realizó un catastro de los lotes, por lo cual se tienen claramente determinados los posibles beneficiarios por área, tal como se desprende del acuerdo de la sesión ordinaria N.º 37-2014, de 15 de setiembre de 2014.

Por todo lo anteriormente expuesto y apelando a su conciencia social, me permito someter a consideración de las señoras y los señores diputados, la presente iniciativa de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**DESAFECTACIÓN DE USO PÚBLICO DE UN BIEN INMUEBLE Y
AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE GUÁCIMO PARA
QUE DONE UN INMUEBLE DE SU PROPIEDAD A LOS
ACTUALES POSEEDORES**

ARTÍCULO 1.- Se desafecta del uso público, el bien inmueble propiedad Municipalidad de Guácimo, cédula de persona jurídica número: tres- cero uno cuatro-cero cuatro dos uno dos dos (N.º 3-014-042122), inscrito en el Registro Público, partido de Limón, bajo el Sistema de Folio Real Matrícula número: cuatro cero nueve dos seis (N.º 40926) la cual registralmente se describe así: naturaleza para la agricultura, situado en el distrito 3º Pocora, cantón 6 Guácimo, de la provincia de Limón; linderos norte María Solís; sur Salvador Arguedas; este, calle; oeste Manuel Meléndez; cuenta con una medida de: once mil setecientos trece metros con noventa y seis decímetros cuadrados, plano catastrado número L- cero siete dos cuatro seis dos seis-mil novecientos ochenta y ocho (N.º L-0724626-1988) propiedad que está libre de anotaciones y gravámenes hipotecarios.

ARTÍCULO 2.- Se autoriza a la Municipalidad de Guácimo para que done la finca a las siguientes personas:

Lote	Poseedor	N.º de Identificación
001	Jorge Alberto Barboza Quirós	3-0364-0155
002	Ana Yancy Barboza Quirós	3-0385-0809
003	Albertina del Carmen Flores	0001001021107100455
004	Gerardo García Najar	7-0100-0932
005	Asociación Iglesia de Dios de la Profesía	3-002-056308
006	Kenia Elizabeth Álvarez González	155810118421
007	Edwin Ureña Robles	7-0066-0444
008	Máyela Gutiérrez Perera	2-0351-0205
009	Fátima Ortega Cabalceta	155818979216
010	Visitación Ortega Urbina	155812923510
011	Evelin Alicia Venegas Flores	1-1030-0536
012	Hernán Méndez Robles	1-0234-0295
013	Marta Lorena Martínez	155810644815
014	José Mario Muñoz Méndez	1-1498-0460
015	Yorleni Cordero Soto	7-123-0356
016	Eliecer Lacayo Carmona	6-0148-0225
017	Elida Corrales Gómez	7-0088-0650
018	Ermelinda Ortega Cavalceta	155810841826
019	Santiago Álvarez Duarte	5-0273-0668
020	Berta Emelina Bustos Bustos	155815672008
021	Rosa Damaris Ortega Cabalceta	155812186619

022	Carlos María Sánchez Mejía	2-0195-0644
023	Marielos Quirós Brenes	3-0405-0249
024	Marvin Leonardo Brenes Granados	3-0261-0057
025	Raymundo Suarez Flores	155806678012
026	José Flores Hurtado	155817003911
027	Marta Obando Pérez	155811296130
028	Azucena Mora Días	1558136488222
029	Elvin Pérez Sandoval	155809672721
030	Luis Miguel Corella Sandy	3-0431-0814
031	Xiomara Melgara Calderón	155814203815
032	Floribeth Zamora Duarte	5-0307-0257
033	Enix Zamora Duarte	2-0458-0715
034	Grettel Chaves Quirós	7-0186-0516
035	Karen Quirós Avalos	7-0157-0227
036	Socorro Bucardo Lanuza	155815491925
037	Etelvino Rojas Onett	7-0112-0716
038	Keiner Isaach Ovare	6-0363-0759
039	Juan José Fernández Delgadillo	155814944803
040	Joaquín Guido Lara	5-0170-0180
041	Anselma Rosa Mora Díaz	1558095175245
042	Adela Cervantes Sáenz	3-0390-0020

ARTÍCULO 3.- Para otorgar los títulos respectivos, la Municipalidad por medio del Concejo Municipal, y de conformidad con las disposiciones del artículo 49 del Código Municipal, nombrará una comisión especial integrada por dos representantes escogidos de su seno o bien la integrará por dos síndicos, participará también el Alcalde Municipal o un representante designado por este, quienes analizarán la información pertinente con el objeto de comprobar el tiempo y las condiciones de la posesión ejercida y dictarán la recomendación que acoja o deniegue la petición hecha.

Las resoluciones que dicte el Concejo Municipal con fundamento en las recomendaciones de la Comisión Especial dicha, serán consultadas a la Procuraduría General de la República, la cual deberá pronunciarse dentro de los 30 días naturales siguientes al recibo del expediente respectivo. La falta de pronunciamiento dentro del término indicado, equivale a la aprobación del respectivo expediente.

ARTÍCULO 4.- Las escrituras y su inscripción se formalizarán ante Notario Público y estarán exentas del pago de impuestos, tasa, timbres y derechos municipales. Así mismo, los planos catastrados mantendrán su vigencia sin importar la fecha de inscripción en el Catastro Nacional y el Registrador hará caso omiso a la fecha de caducidad cuando se haya podido aplicar esto, con el fin de que este no se convierta en un obstáculo para la inscripción de cada finca particular a nombre de los beneficiarios.

ARTÍCULO 5.- Para gozar del beneficio otorgado por esta ley, los aspirantes al título de propiedad deberán demostrar ante la Municipalidad de Guácimo, que han ejercido su derecho de posesión por el período de posesión por un mínimo de diez años, de manera continua, pública, pacífica y a título de dueño.

Para el cálculo del término se computará la transferencia de la posesión de los anteriores poseedores, según el artículo 860 del Código Civil.

ARTÍCULO 6.- Los inmuebles adjudicados y traspasados, conforme a lo establecido en el artículo 292 del Código Civil, no podrán ser vendidos, gravados, arrendados, cedidos ni traspasados a terceros, hasta tanto no hayan transcurrido diez años de la adjudicación y traspaso. Se exceptúan de esta regulación, las operaciones de los adjudicatarios con entes autorizados del Sistema Nacional Financiero de la Vivienda.

Rige a partir de su publicación.

Danny Hayling Carcache
DIPUTADO

7 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Especial Investigadora de la provincia de Limón, para que se investigue, analice, estudie y dictamine todos los proyectos de ley, y valore las recomendaciones pertinentes en relación con la problemática social, económica, empresarial, agropecuaria, ambiental, turística, laboral y cultural de toda la provincia de Limón. Expediente N.º 19.204.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23203.—C-85840.—(IN2014079768).

EXONERACIÓN DE TODOS LOS IMPUESTOS A LA ASOCIACIÓN DE CÁMARA DE PRODUCTORES DE CAÑA DEL ATLÁNTICO

Expediente N.º 19.396

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En un inicio el cultivo de la caña de azúcar era un producto propio de la región del Valle Central. A mediados de los años 50, un gran porcentaje de la producción nacional provenía de las zonas de Turrialba y Juan Viñas convirtiéndose ambas en regiones cañeras por excelencia.

A raíz de la problemática expuesta que vivían los productores y conociendo las experiencias vividas por organizaciones productoras de caña de azúcar en el país, se empiezan a organizar los productores, los cuales preocupados por la situación antes mencionada y tratando de encontrar mayor respaldo y apoyo a sus derechos se unen para fundar en el cantón de Turrialba la ASOCIACIÓN CÁMARA DE PRODUCTORES DE CAÑA DEL ATLÁNTICO.

Con el objetivo de cumplir sus planes, la Asociación decide arrendar un local comercial para establecer su almacén de insumos agrícolas, como fertilizantes, insumos y herramientas. Este local era pequeño, pero el deseo de superación de la organización logró que esta saliera adelante, no obstante, hubo múltiples obstáculos presentados en el desarrollo de sus actividades.

Durante estos primeros años de vida, la Asociación sufrió muchas dificultades económicas, pero el empeño y buen manejo de los recursos hicieron que de una u otra forma se fueran solucionando tales situaciones para no entrar en crisis o quiebra sino para lograr apenas mantenerse en el mercado.

En varias ocasiones fue necesario realizar alianzas comerciales con otras asociaciones de productores de caña del país, esto con el fin de tramitar las compras de productos a través de estas.

A la Asociación le ha sido imposible brindarles ayuda a los más de seiscientos cañeros asociados, esto por tener que pagar altos costos en los impuestos y en los productos que compran.

De esta manera, el objetivo del presente proyecto de ley es exonerar de toda clase de impuestos, tasas, sobretasas o contribuciones nacionales o municipales a la Asociación de Cámara de Productores de Caña del Atlántico, lo que permitiría que dichos recursos puedan utilizarse para brindarle a los productores de caña mejoramiento en sus caminos vecinales, lograr adquirir semilla mejorada y de buena calidad, herramientas y brindarles insumos a bajo costo entre otros. Para que sean más eficientes en sus actividades agrícolas en el cumplimiento de sus fines.

También se les exonera del pago del impuesto selectivo de consumo y de cualquier clase de timbres, derechos, tasas o impuestos por documentos inscribibles en los registros públicos correspondientes. Así como de toda certificación que la Asociación solicite a tales dependencias.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**EXONERACIÓN DE TODOS LOS IMPUESTOS A LA ASOCIACIÓN DE
CÁMARA DE PRODUCTORES DE CAÑA DEL ATLÁNTICO**

ARTÍCULO 1.- Exonérase a la ASOCIACIÓN DE CÁMARA DE PRODUCTORES DE CAÑA DEL ATLÁNTICO del pago de toda clase de impuestos, tasas, sobretasas o contribuciones nacionales o municipales. Asimismo, se le exonera del pago del impuesto selectivo de consumo en todas las importaciones y compras locales que efectúe para el cumplimiento de sus fines. Igualmente estará exenta del pago de cualquier clase de timbres, derechos, tasas o impuestos por documentos inscribibles en los registros públicos correspondientes. También lo estará en toda certificación que la ASOCIACIÓN les solicite a tales dependencias.

Rige a partir de su publicación.

Jorge Rodríguez Araya
DIPUTADO

6 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Hacendarios.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23204.—C-33280.—(IN2014079770).

LEY PARA INCENTIVAR A LAS EMPRESAS AL USO DE PANELES SOLARES

Expediente N.º 19.397

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En el marco de la Cumbre sobre el Clima 2014, convocada por el Secretario General Ban Ki-moon de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) el pasado 23 de septiembre de 2014, la cual se centró en reforzar medidas y soluciones de los gobiernos nacionales y la sociedad civil, para promover y agilizar mecanismos que contribuyan con la reducción de energía y otros contaminantes climáticos, de la mano con el desarrollo de las ciudades, la agricultura y factores que impulsan la economía. Uno de los objetivos principales de los países es que para el 2015 y años venideros el calentamiento global no sobrepase los 2 grados centígrados anuales y así proporcionar prosperidad y seguridad para las generaciones presentes y futuras.

Costa Rica ha sido parte de este esfuerzo mundial, ratificando en 1993 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)¹ y en 2001 el Protocolo de Kyoto², los cuales comprometen al país como Estado “Parte” a cumplir con una serie de prácticas que contribuyan a mitigar consecuencias producidas por el cambio climático y participando en esta Cumbre sobre el Clima 2014 en la que se reafirmaron los esfuerzos.

El Protocolo de Kioto en su artículo 2 establece mecanismos e incentivos para que la población en general, y los sectores productivos, inviertan en energías limpias como factor que repercute tanto en la economía nacional como en el bienestar de la población a nivel mundial. Al respecto:

“Artículo 2

1.- Con el fin de promover el desarrollo sostenible, cada una de las Partes incluidas en el anexo I, al cumplir los compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones contraídos en virtud del artículo 3:

¹ Ley N.º 7414 de 4 de julio de 1994.

² Ley N.º 8219 de 3 de julio de 2002.

a) *Aplicará y/o seguirá elaborando políticas y medidas de conformidad con sus circunstancias nacionales, por ejemplo las siguientes:*

i) *fomento de la eficiencia energética en los sectores pertinentes de la economía nacional;*
(...)

v) *reducción progresiva o eliminación gradual de las deficiencias del mercado, los incentivos fiscales, las exenciones tributarias y arancelarias y las subvenciones que sean contrarios al objetivo de la Convención en todos los sectores emisores de gases de efecto invernadero y aplicación de instrumentos de mercado”.*

Costa Rica está situada en una de las franjas continentales más vulnerables al cambio climático, lo cual ha quedado evidenciado con los cada vez más frecuentes fenómenos de El Niño y La Niña. Según el Estado de la Nación³ la matriz energética costarricense ha evidenciado serios problemas de sostenibilidad en las últimas décadas, aunque se registran avances en cuanto a la eficiencia en el uso de la energía, se debe trabajar más en esto.

Entre las soluciones disponibles, el Estado costarricense se ha fijado como meta ser un país Carbono Neutral para el año 2021⁴, en el cual el se compromete a realizar un inventario de gases de efecto de invernadero e insta a organizaciones a sumarse a este objetivo certificándose y así poder registrarse bajo la marca C-Neutral.

Los gases de efecto de invernadero que provocan el calentamiento global, se pueden contrarrestar plantando árboles, utilizando energías eficientes como paneles solares, turbinas eólicas, hidroeléctrica y biomasa.

Muchos empresarios costarricenses tienen la iniciativa de pasarse a energías limpias, lo cual contribuye enormemente con el objetivo y la meta que se ha planteado el país, sin embargo, al principio adquirir el equipo es una fuerte inversión, lo cual desincentiva a las empresas e industrias a pasarse a este tipo de tecnología y las importaciones de paneles solares son escasas.

Las ventajas de este tipo de tecnología es que se puede considerar como energía inagotable; reducen el consumo de electricidad hasta en un 50% del consumo mensual promedio; su funcionamiento es silencioso; no produce

³ Programa Estado de la Nación, 2010. Decimosexto Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. San José, Programa Estado de la Nación. Capítulo 6.

⁴ Programa País Carbono Neutralidad, Acuerdo -36-2012 - MINAET publicado en el Alcance N.º 79 del Diario Oficial La Gaceta N.º 118 de martes 19 de mayo de 2012.

sobrecargas, por ende, no daña los equipos eléctricos; tienen independencia no producen apagones y los equipos tienen una duración de 40 años aproximadamente con poco mantenimiento.

Por lo anterior, es necesario crear un estímulo para elevar el uso de la energía solar en el país, con la finalidad de contribuir con el compromiso adquirido por el país a nivel internacional, para llegar a convertirnos en un país carbono neutral en el año 2021 y finalmente para liberar la carga de sostenibilidad energética a la cual cada año Costa Rica se encuentra un poco más presionado por cumplir con la demanda.

El objetivo de este proyecto de ley, es incentivar a las empresas desde micro y pequeños empresarios hasta las grandes industrias a usar tecnología de producción de energía limpia, reformando el artículo 8 de la Ley del Impuesto sobre la Renta⁵, para hacer que los empresarios que quieran cambiarse a utilizar energías limpias, mediante el uso de paneles solares puedan deducir del impuesto de la renta esa inversión inicial durante un período prudencial, a partir de la fecha de instalación de esta tecnología.

⁵ Se incluye un inciso nuevo u) a este artículo 8, ya que el u) que tenía anteriormente fue derogado tácitamente por la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias de 4 de julio de 2001, la cual en el artículo 22 inciso k) deroga el artículo 22 de la Ley N.º 7555 la cuál adicionaba el inciso u) a este artículo 8 de la Ley N.º 7092).

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA INCENTIVAR A LAS EMPRESAS
AL USO DE PANELES SOLARES**

ARTÍCULO 1.- Inclúyase un inciso u) al artículo 8 de la Ley de Impuesto sobre la Renta Ley N.º 7092, que indique lo siguiente:

“Artículo 8.- Gastos deducibles

Son gastos deducibles en la renta bruta:

[...]

u) Los paneles solares y colectores solares, adquiridos exclusivamente para el abastecimiento de energía propio y necesario para el desarrollo de la actividad económica de cada contribuyente, aplicando el método de depreciación acelerada para que sea deducible en los primeros tres años después de adquirido y puesto en funcionamiento del equipo.”

Danny Hayling Carcache
DIPUTADO

7 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23205.—C-59110.—(IN2014079720).

LEY PARA EL CONTROL DE POBLACIONES DE INSECTOS VECTORES DE ENFERMEDADES

Expediente N.º 19.398

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Las enfermedades transmitidas por vectores representan un 17% de la carga mundial estimada de enfermedades infecciosas. Estas enfermedades son más frecuentes en zonas tropicales y subtropicales y en lugares con problemas de acceso al agua potable y al saneamiento.

Dentro de este grupo de enfermedades de transmisión vectorial el dengue y el chikungunya tienen una importante carga en salud pública debido a su alta morbilidad e incluso mortalidad. Ambas enfermedades son transmitidas por los mosquitos *Aedes Aegypti* y *Aedes albopictus* de amplia distribución en nuestro país.

DENGUE

El dengue es la enfermedad viral transmitida por mosquito de más rápida propagación en el mundo. En los últimos 50 años, su incidencia ha aumentado 30 veces con la creciente expansión geográfica hacia nuevos países y, en la actual década de áreas urbanas a rurales. Anualmente ocurre un estimado de 50 millones de infecciones por dengue y, aproximadamente, 2,5 millones de personas viven en países con dengue endémico.

El dengue impone una significativa carga de salud, económica y social en las poblaciones de áreas endémicas. Mundialmente, el número estimado de pérdida de años de vida ajustados por discapacidad (DALY) por dengue es de 528.

Los diferentes serotipos del virus del dengue se transmiten a los humanos mediante picaduras de mosquitos *Aedes* infectados, principalmente el *Aedes aegypti*. Este mosquito es una especie tropical y subtropical ampliamente distribuida alrededor del mundo, especialmente entre las latitudes 35°N y 35°S. Las etapas inmaduras de este mosquito se encuentran en hábitats cubiertos de agua, principalmente en recipientes artificiales estrechamente asociados con

viviendas humanas y, a menudo, bajo techo. Los estudios sugieren que la mayoría de las hembras de *Ae. aegypti* pasan su período de vida en las casas o alrededor de ellas donde emergen como adultos. Esto significa que las personas, y no los mosquitos, trasladan rápidamente el virus dentro de las comunidades y entre ellas.

Zonas de riesgo de transmisión del dengue



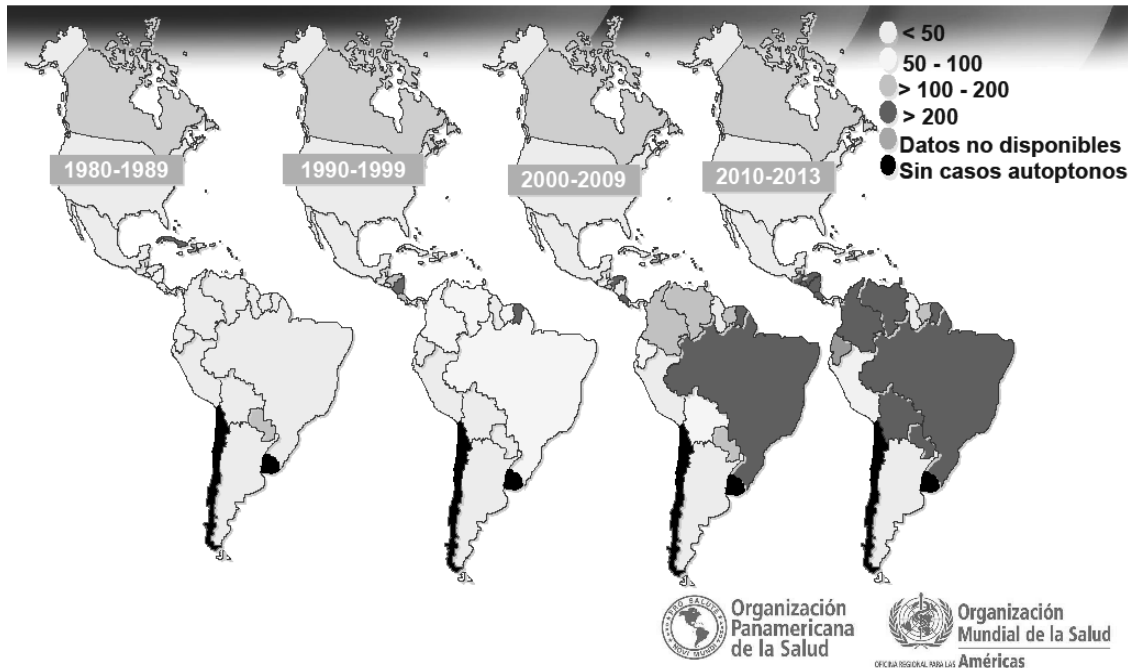
Esta enfermedad afecta a todos los niveles de la sociedad, pero la carga podrá ser mayor entre las poblaciones más pobres que crecen en comunidades con suministro inadecuado de agua y falta de buenas infraestructuras para desechos sólidos, y donde las condiciones son más favorables para la multiplicación del *Ae. aegypti*. Los niños están en un mayor riesgo de dengue grave.

En las Américas el dengue afecta a más de 40 países y territorios, notificándose, entre los años 2008 y 2012, una media de 1,19 millones de casos de dengue, 32.553 (2,7%) casos de dengue grave y 726 muertes, para una letalidad promedio de 0,06%. Centroamérica, es, después del Cono Sur y la Región Andina, la subregión que más casos notifica. El año 2013 constituyó el año con mayor número de casos notificados, sobrepasando los 2 millones, lo que representa un incremento del 35,4% con respecto a 1.699.072 casos notificados en el 2010 (anterior año epidémico).

El dengue es un problema de salud pública que ha afectado a Costa Rica desde su reemergencia en 1993, con repercusiones no solo en el ámbito de la salud, sino también en el laboral, económico y social. Solo en el 2013 el Ministerio

de Salud de Costa Rica invirtió más de 3870 millones de colones en el control de esta enfermedad.

Tasa de incidencia (por 100,000 hab) del dengue en las Americas 1980-2013



Su principal vector en el país es el *Aedes aegypti*, el cual se reproduce en depósitos de agua, por lo que el hábitat humano juega un papel muy importante para que se dé el ciclo de transmisión.

Según estudios realizados en el país los principales criaderos o sitios de cría preferidos por el *Ae. aegypti* son: llantas, baldes, tanques, tarros, bebederos de animales, chatarra y plásticos.

Aunque en Costa Rica el *Ae. aegypti* fue erradicado a inicios de la década de los sesenta, en 1992 se reintroduce este mosquito en el territorio nacional de forma sostenida en varias localidades, poniendo fin a la certificación de la erradicación del vector que el país había logrado en 1961.

A inicios de 1993, este mosquito se detectó en localidades que históricamente habían estado libres del vector, como eran las comunidades de la Meseta Central, situadas en altitudes superiores a los 700 metros sobre el nivel del mar. Desde entonces este vector ha infestado prácticamente todo el territorio nacional, con variaciones en los índices de infestación y con más de 300 mil casos de dengue notificados.

Casos , serotipos y defunciones por dengue Costa Rica 1993 - 2013				
Años	Casos	Casos DH	Serotipos	Defunciones
1993	4.612	0	1 y 4	0
1994	13.929	0	1 y 3	0
1995	5.137	1	1 y 3	1
1996	2.309	2	1 y 3	1
1997	14.421	8	1 y 3	2
1998	2.628	0	1 y 3	0
1999	6.041	117	2	2
2000	4.908	5	1 , 3 ,4	0
2001	9.464	37	2	0
2002	12.251	27	1 y 2	0
2003	19.703	69	1 y 2	0
2004	9.408	11	1 y 2	0
2005	37.798	52	1	2
2006	12.052	76	1 y 2	0
2007	26.504	318	1 y 2	8
2008	8.212	65	1 , 2	2
2009	7.214	8	1- 2 y 3	0
2010	31.484	21	1-2 y 3	4
2011	13.838	74	1-2 y 3	0
2012	22.243	54	1-2 y 3	0
2013*	49.868	151	1-2 y 3	1
Total	312.841	1.096	1-2 -3 -4	23

Fuente: Dirección Vigilancia de la Salud e INCIENSA.

* A la semana N.º 52 terminada el 28 de diciembre 2013.

El control del *Ae. aegypti* se logra principalmente eliminando los recipientes que son hábitats favorables para la ovoposición y que permiten el desarrollo de las etapas acuáticas o inmaduras.

La participación comunitaria es vital para su control ya que el 90% de los criaderos se encuentran dentro de las viviendas.

Aedes albopictus (Skuse) o mosquito tigre asiático es una especie de amplia distribución que ha sido vinculado con la transmisión de agentes patógenos donde figuran virus como dengue y chikungunya. En relación con dengue, *Ae. albopictus* es considerado un vector primario de la virosis, junto con *Ae. aegypti*, ya que tiene la capacidad de sostener eventos epidémicos sin que haya otra especie de vector involucrada.

Aedes albopictus fue introducido al Continente Americano en la década de los años 80 cuando se documentó su presencia en Estados Unidos y Brasil. Su introducción fue asociada con la importación de llantas usadas procedentes del sudeste asiático y con la introducción de plantas de bambú del género *Dracaena*. Desde entonces la expansión del vector ha ocurrido muy rápidamente y su presencia ha sido comprobada en Islas del Caribe y otros países de Centro y Sur América.

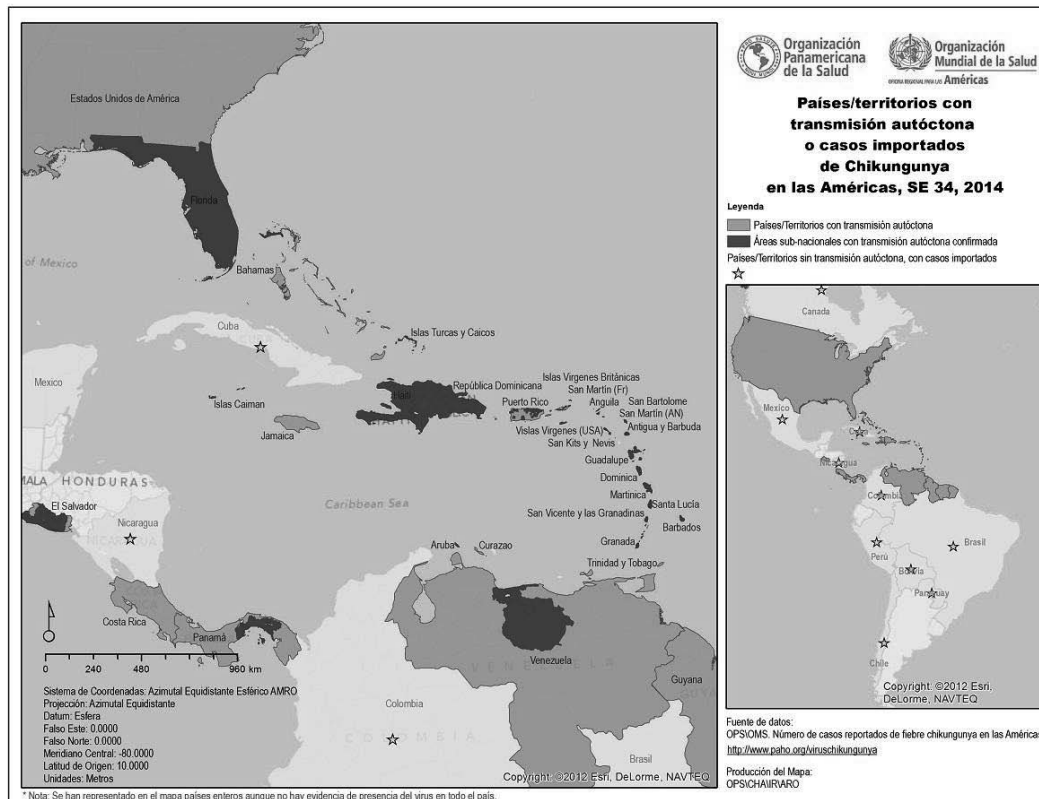
En Costa Rica, la existencia de *Ae. albopictus* fue informada por primera vez a finales de los años 90 en la comunidad de La Virgen, cantón de Sarapiquí, provincia de Heredia. Posteriormente se informó de la presencia de este mosquito en todos los cantones de la Región Huetar Atlántica, en el cantón de Corredores en la Región Brunca, Zona Sur y en el cantón de San Carlos en la Zona Norte. A partir del año 2013 se ha notificado también su presencia en el Valle Central (La Carpía), en la provincia de Guanacaste (Liberia, Carrillo, Nicoya, Abangares), en la provincia de Puntarenas (Península y Barranca) y en la provincia de Alajuela (Upala, San Carlos y San Ramón).

CHIKUNGUNYA

La fiebre chikungunya (CHIK) es una enfermedad viral transmitida por mosquitos y causada por un alfavirus, el virus chikungunya (CHIKV). Esta enfermedad es transmitida principalmente por los mosquitos *Aedes aegypti* y *Ae. albopictus*, las mismas especies involucradas en la transmisión del dengue. Dada la amplia distribución de estos vectores en Costa Rica, todo el país es susceptible a la invasión y la diseminación del virus.

El nombre chikungunya deriva de una palabra en Makonde, el idioma que habla el grupo étnico Makonde que vive en el sudeste de Tanzania y el norte de Mozambique. Significa a grandes rasgos “aquel que se encorva” y describe la apariencia inclinada de las personas que padecen la característica y dolorosa artralgia.

La enfermedad fue descrita por primera vez durante un brote en el sur de Tanzania en 1952, y actualmente se la ha identificado en Asia, África, Europa y, desde finales de 2013, en las Américas en islas del Caribe.



Provoca fiebre alta, dolor en las articulaciones, dolor de cabeza y muscular. Aunque rara vez provoca la muerte, el dolor en las articulaciones puede durar meses o años y en ocasiones convertirse en un dolor crónico y causa de discapacidad para algunas personas. No existe un tratamiento específico ni una vacuna disponible para prevenir la infección de este virus.

La prevención o reducción de la transmisión del virus del chikungunya depende enteramente del control de los mosquitos vectores o la interrupción del contacto humano-vector.

Costa Rica cuenta además con otras enfermedades vectoriales en cuya transmisión intervienen insectos tales como la Leishmaniasis, la malaria y la enfermedad de Chagas que si bien su carga no es tan alta como la del dengue, también afectan a poblaciones vulnerables.

Por las razones antes expuestas, se somete a consideración de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA EL CONTROL DE POBLACIONES DE
INSECTOS VECTORES DE ENFERMEDADES**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1.- Objeto

La presente ley es de orden público y su objeto es establecer las medidas necesarias para proteger la salud de las personas de las consecuencias sanitarias, sociales, ambientales y económicas generadas por la proliferación de los mosquitos *Aedes aegypti* y del *Aedes albopictus*, transmisores del dengue y chikungunya, así como los insectos vectores de las otras enfermedades vectoriales.

ARTÍCULO 2.- Objetivos

Son objetivos de la presente ley:

- a) Declarar el dengue y chikungunya como un problema de salud pública que afecta el desarrollo social, ambiental y económico del país.
- b) Promover en la población las diferentes formas para la eliminación de los criaderos de los mosquitos *Aedes aegypti* y *Aedes albopictus* y la proliferación de nuevos criaderos para controlar la enfermedad.
- c) Fomentar la participación activa de todas las instituciones tanto públicas como privadas, del sector salud y fuera de este, en el control de las poblaciones de vectores.
- d) Fomentar la promoción de la salud, la educación sanitaria, así como la difusión del conocimiento a las generaciones presentes y futuras de los riesgos atribuibles al dengue, la fiebre chikungunya y otras enfermedades vectoriales.

ARTÍCULO 3.- Definiciones

Para los propósitos de la presente ley, los términos que se indican a continuación deberán entenderse de la siguiente manera:

Aedes aegypti: es un díptero perteneciente a la familia de los culícidos, principal vector del dengue y la fiebre amarilla en el continente americano.

El adulto se caracteriza por una imagen blanca en forma de lira a nivel del dorso del tórax, además de bandas blancas en las patas.

Aedes albopictus: es un díptero perteneciente a la familia de los culícidos, que ha sido vinculado con la transmisión de agentes patógenos donde figuran virus como dengue, fiebre amarilla, chikungunya, encefalitis equina venezolana, encefalitis japonesa, san ángelo, la crosse, fiebre amarilla y parásitos como dirofilaria immitis. El adulto se caracteriza por su coloración negra con ornamentación blanca en tórax y abdomen, patas a bandas negras y blancas y una conspicua línea blanca longitudinal central en tórax y cabeza.

Criadero de *Aedes aegypti* y *Aedes albopictus*: se refiere a cualquier contenedor natural o artificial que pueda acumular agua donde la hembra del mosquito deposite sus huevos.

Dengue: enfermedad viral febril aguda de inicio súbito y brusco, con fiebre mayor de 38° C con una duración de hasta 10 días, y que usualmente se acompaña de dos o más de las siguientes manifestaciones: cefalea, mialgia, artralgia, dolor retro-ocular, erupción cutánea y presencia o no de sangrado.

Chikungunya: es una enfermedad viral febril se caracteriza por un brote súbito de fiebre, acompañado por dolor en las articulaciones. Otros síntomas molestias durante la fase crónica pueden incluir fatiga y depresión además de dolores musculares, dolores de cabeza, náusea, fatiga y sarpullidos. La mayoría de los pacientes se recuperan totalmente, pero en algunos casos, la afectación de las articulaciones puede persistir de manera crónica.

Enfermedades transmitidas por vectores: enfermedad causada por un agente infeccioso específico o sus productos tóxicos, que se manifiesta por la transmisión del mismo agente de una persona o animal infectados o de un reservorio a un huésped susceptible en forma directa o indirecta por medio de un vector.

Gestor autorizado: es aquella persona física o jurídica, pública, privada o de economía mixta, dedicada al manejo total o parcial de los residuos. Dentro de este manejo se encuentran las etapas de recolección, transporte, acopio, valorización, desensamblaje, exportación, tratamiento o reciclaje.

Informe sanitario: instrumento técnico-jurídico mediante el cual las autoridades de salud, dan fe de la infracción por parte de las personas físicas o jurídicas a la ley y a las disposiciones reglamentarias que al efecto se promulguen en materia de prevención y control del dengue y chikungunya.

Ley: ley para el control de poblaciones de insectos vectores de enfermedades

Llanta: pieza de caucho con cámara de aire o sin ella, que se monta sobre el aro de cualquier tipo de vehículo.

Llanta de desecho: llanta nueva o usada que su propietario decide desechar.

Llanta nueva: la que no se ha utilizado para rodamiento sobre cualquier superficie.

Llanta recauchada: llanta usada que fue sometida a algún tipo de proceso industrial para aumentar su vida útil de rodamiento en medios de transporte.

Llanta usada: llanta que ha sido empleada para rodamiento sobre cualquier superficie por parte de personas físicas o jurídicas en vehículos o equipos y que su propietario decide sustituir.

Promoción de la salud: proceso político y social global que abarca no solamente las acciones dirigidas directamente a fortalecer las habilidades y las capacidades de los individuos, sino también las dirigidas a modificar las condiciones sociales, ambientales y económicas, con el fin de mitigar su impacto en la salud pública e individual.

Relleno sanitario: es la técnica mediante la cual diariamente los desechos sólidos se depositan, esparcen, acomodan, compactan y cubren empleando maquinaria. Su fin es prevenir y evitar daños a la salud y al medio ambiente, especialmente por la contaminación de los cuerpos de agua, de los suelos, de la atmósfera y a la población al impedir la propagación de artrópodos y roedores.

Salario base: para lo dispuesto en esta ley, se entiende por “salario base” el concepto usado en el artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993.

Sitio de acopio o almacenamiento: es un sitio temporal de almacenaje, en el cual las llantas de desechos son tratadas con técnicas apropiadas que evitan daño al medio ambiente y a la salud humana, en espera de su tratamiento.

Reciclaje: el proceso de transformación por medio de distintos procesos de valorización que permiten restituir su valor económico y energético, evitando así su disposición final.

Unidad de cumplimiento: es una estructura legal conformada por uno o más productores e importadores, tiene la responsabilidad de establecer los mecanismos y acciones que garanticen la gestión integral de sus respectivos residuos y su sostenibilidad. La Unidad de Cumplimiento es una estructura operativa que permite, cumplir con el Principio de Responsabilidad Extendida del Productor, y con los lineamientos técnicos, sanitarios y ambientales nacionales.

Vector: insecto o cualquier portador vivo que transporta un agente infeccioso desde un individuo o sus desechos, hasta un individuo susceptible, su comida o su ambiente inmediato. El agente puede o no desarrollarse, propagarse o multiplicarse dentro del vector.

CAPÍTULO II DE LAS AUTORIDADES DE SALUD

ARTÍCULO 4.- Para los efectos de esta ley, se considerarán autoridades de salud, las personas funcionarias del Ministerio de Salud que tengan funciones de inspección, vigilancia y control, y por tanto en el ejercicio de sus competencias, podrán emitir informes sanitarios y otras disposiciones de carácter administrativo conducentes a la aplicación de la presente ley.

CAPÍTULO III DE LAS OBLIGACIONES

ARTÍCULO 5.- Toda persona física o jurídica, propietaria de edificios, terrenos, piscinas o cualquier otra infraestructura, con independencia de que estén o no en uso, deberá de darles el mantenimiento adecuado a efectos de que no se constituyan en criaderos de mosquitos. Asimismo, deberán de controlar las condiciones de sus propiedades a fin de que no constituyan un riesgo para la proliferación de otros insectos transmisores de enfermedades vectoriales.

ARTÍCULO 6.- Toda persona física o jurídica, así como toda institución pública o privada que almacene vehículos en desuso, llantas, productos y material para reciclado y chatarras para cualquier uso, deberán cumplir con las exigencias sanitarias establecidas por el Ministerio de Salud. El incumplimiento de las obligaciones aquí contenidas será sancionado conforme a la presente ley.

ARTÍCULO 7.- Los fabricantes, importadores, distribuidores y vendedores finales de llantas nuevas, recauchadas, o usadas y aquellos que se dediquen a la reparación de llantas deben contar con un programa de manejo integral de residuos, regulado por el Reglamento de Residuos Sólidos en lo referente a los programas de manejo integral de residuos. Además, en caso de que los fabricantes, importadores, distribuidores, vendedores finales y consumidores deben entregar sus llantas de desecho únicamente a gestores autorizados, regulado por el artículo 46 del Reglamento General a la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos en lo referente a los gestores autorizados.

ARTÍCULO 8.- Los productores e importadores de llantas deben estar adscritos a una Unidad de Cumplimiento, regulado por la Ley N.º 8839 “Ley para la Gestión Integral de Residuos” y el Reglamento para la Declaratoria de Residuos de Manejo Especial.

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 9.- La importación de llantas nuevas, deberá efectuarse de modo que su embalaje impida que queden expuestas a la acumulación de agua; además, contar con una certificación de fumigación, expedida por una entidad gubernamental o por un centro de especialización reconocido por el Estado, en el país de origen, que incluya la fecha de la fumigación, producto utilizado y concentración del ingrediente activo.

ARTÍCULO 10.- Las instituciones y empresas públicas y privadas deberán colaborar con los programas de control y eliminación del vector, así como con los programas de educación a la comunidad, que desarrolle en el área donde lleven a cabo sus labores.

CAPÍTULO V PROHIBICIONES

ARTÍCULO 11.- Se prohíbe a cualquier persona física o jurídica, así como a las entidades públicas y privadas, mantener a la intemperie vehículos, barcos, lanchas y botes abandonados o en uso, chatarra, llantas, recipientes o cualquier otro material u objeto que almacene o pueda almacenar agua, que no se encuentre cubierto o protegido o con algún tipo de tratamiento que interrumpa el ciclo de vida del *Aedes aegypti* y *Aedes albopictus*.

ARTÍCULO 12.- Se prohíbe a toda persona física o jurídica, lanzar o depositar materiales u objetos en lotes baldíos, parques o cualquier otra área, de manera que se pueda facilitar el empozamiento o acumulación de agua, factor que puede contribuir a la proliferación del *Aedes aegypti* y *Aedes Albopictus*.

ARTÍCULO 13.- Toda persona física o jurídica que tiene en posesión o en propiedad lotes baldíos u otros inmuebles a su nombre, tiene la obligación de mantenerlos limpios y chapeados, así como sus patios.

ARTÍCULO 14.- Se prohíbe a toda persona física o jurídica, mantener recipientes, barriles, tanques o cualquier contenedor que sean utilizados para almacenar agua para el uso doméstico o para otros usos que no estén cubiertos de forma segura e higiénica o con algún tipo de tratamiento que interrumpa el ciclo de vida del *Aedes aegypti* y *Aedes albopictus*.

ARTÍCULO 15.- Cualquier persona podrá gestionar ante las autoridades del Ministerio de Salud, o estas podrán hacerlo por propia autoridad, para exigir al

infractor de estas disposiciones, sea propietario, representante legal, gerente, administrador o responsable a cualquier título del bien mueble o inmueble, sea local, establecimiento, edificación, casa de habitación, para que se le comine a cesar en su conducta.

CAPÍTULO VI EDUCACIÓN Y PREVENCIÓN

ARTÍCULO 16.- El Ministerio de Salud coordinará con las instituciones públicas y privadas, la realización de capacitación sobre el dengue y fiebre chikungunya y otras enfermedades vectoriales, así como para la eliminación de criaderos del vector.

ARTÍCULO 17.- El Ministerio de Educación Pública deberá incluir dentro de la currícula de los diferentes niveles contenidos educativos que incluyan aspectos relacionados con el control de vectores.

CAPÍTULO VII CONTROL, FISCALIZACIÓN Y SANCIONES

ARTÍCULO 18.- Control y fiscalización

Corresponderá a las autoridades del Ministerio de Salud regular, controlar y fiscalizar el cumplimiento cabal de esta ley y sus reglamentos.

Las municipalidades colaborarán en el control, fiscalización y ejecución de las disposiciones contenidas en esta ley y demás normativa que le resulte aplicable, en especial en el control de los centros de acopio de llantas y uso de los rellenos sanitarios.

ARTÍCULO 19.- Sanciones

De acuerdo con la infracción cometida, se sancionará:

- a)** Con multa del diez por ciento (10%) de un salario base, a las personas físicas que mantengan criaderos en sus bienes muebles e inmuebles.
- b)** Con multa de un treinta por ciento (30%) de un salario base a las personas responsables y jefes que incumplan el deber de mantener los bienes muebles e inmuebles a su cargo, libres de la existencia de criaderos del mosquito *Aedes aegypti* y *Aedes Albopictus*.
- c)** Con multa de un treinta por ciento (30%) de un salario base a quien ocupe el cargo de administrador, director, curador, fiduciario, apoderado y demás personas físicas con facultades de decisión en cualquier empresa u institución privada que incumplan el deber de mantener los bienes

muebles e inmuebles a su cargo, libres de la existencia de criaderos del mosquito *Aedes aegypti* y *Aedes Albopictus*.

d) Con multa de un cincuenta por ciento (50%) de un salario base a los fabricantes, importadores, los vendedores finales y aquellos que se dediquen a la reparación de llantas, que no cuenten con el Programa de Manejo Integral de Residuos o en su defecto no lo apliquen.

ARTÍCULO 20.- Además de las sanciones pecuniarias aquí establecidas, las municipalidades y el Ministerio de Salud podrán clausurar los establecimientos, edificaciones o locales en donde se incumplan las obligaciones y prohibiciones estipuladas en la presente ley.

ARTÍCULO 21.- Tratándose de terrenos baldíos cuyo propietario sea de difícil localización, las autoridades municipales podrán ingresar a dichos inmuebles con el objeto de limpiarlo y cargar el costo de las reparaciones y limpiezas a dicha propiedad, en los cobros por servicios municipales que emita el ente municipal.

ARTÍCULO 22.- En los casos que se requiera renovar permisos ante entes del Estado y municipalidades, estos deben de consultar en el registro de infractores del Ministerio de Salud, que el interesado se encuentra al día en el pago de las multas establecidas.

ARTÍCULO 23.- Registro de infractores

Créase el Registro Nacional de Infractores que estará a cargo del Ministerio de Salud y se encargará de llevar el historial de faltas y sanciones que cometan los infractores de esta ley.

ARTÍCULO 24.- Recaudación y destino de multas

Las multas serán recaudadas por el Consejo Técnico de Asistencia Médico Social, órgano adscrito al despacho del Ministro de Salud, según artículo 5 inciso b) de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud. Los recursos que se recauden por este rubro deberán destinarse al cumplimiento de los objetivos de la ley, así como a las labores de control y fiscalización para el cumplimiento efectivo de esta.

Queda autorizado el Ministerio de Salud para contratar personal para estos fines.

ARTÍCULO 25.- Plazo para pago de multas

Las sanciones pecuniarias establecidas en la presente ley deben pagarse en un término máximo de treinta días a partir de su aplicación.

ARTÍCULO 26.- Procedimiento administrativo

Todas las actuaciones y acciones de esta ley se tramitarán de conformidad con el procedimiento sumario establecido en la Ley General de la Administración Pública.

TRANSITORIO I.- Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro del plazo de tres meses contado a partir de su publicación.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. San José a los veintisiete días del mes de octubre de dos mil catorce.

Helio Fallas Venegas
**PRIMER VICEPRESIDENTE EN EJERCICIO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA**

Dra. María Elena López Núñez
MINISTRA DE SALUD

10 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Ciencia, Tecnología y Educación.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23206.—C-233870.—(IN2014079732).

LEY PARA PREVENIR, ERRADICAR Y SANCIONAR EL ACOSO ESTUDIANTIL

Expediente N.º 19.399

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El término “bullying” es anglosajón, proviene de la palabra “bully”, que significa matón o abusador, y como verbo (bully) significa intimidar, amedrentar, ejercer influencia mediante la fuerza o coerción (amenazas, insultos, comportamiento agresivo) y abusar (tratar a otro de forma abusiva, injusta o impropia a alguien).

En lengua española la palabra “bullying” tiene como sinónimo la palabra matonismo, entendida como la conducta de quien quiere imponer su voluntad por la amenaza o el terror; proviene de matón que, literalmente, significa hombre jactancioso y pendenciero que intenta intimidar a los demás. Dentro de ese marco, se da el acoso que significa perseguir sin dar tregua ni reposo a una persona. Para efectos de esta propuesta de ley, toda referencia a “bullying” se entenderá como acoso estudiantil.

Asimismo, el “bullying” se conoce como la conducta agresiva que se manifiesta, principalmente, entre los niños, las niñas y los jóvenes en la comunidad estudiantil. Esta conducta es deliberada y puede ocasionar daño físico, emocional y social.

A este núcleo de la sociedad va dirigida, especialmente, esta iniciativa de ley. Si desde las aulas educativas propiciamos una política preventiva es posible erradicar este grave problema, ya que si no le ponemos la debida atención puede convertirse en un fenómeno de grandes dimensiones. Se debe atacar el problema desde el ámbito educativo, sin desconocer que el problema del acoso, se da en otras esferas de la vida, sin embargo, en este momento la comunidad estudiantil es la que evidencia mayores proporciones respecto a esta problemática.

En virtud de lo anterior, es necesario formular alternativas que permitan impulsar, desde esos centros del saber, una legislación que erradique esta problemática, que perjudica a miles de jóvenes en todo el mundo, y Costa Rica no es la excepción.

El acoso estudiantil en Costa Rica

La Universidad de Costa Rica llevó a cabo una investigación para detectar las conductas agresivas de los estudiantes con edades entre los trece y los dieciséis años, en seis centros educativos costarricenses. Este estudio incluyó una muestra de trescientos setenta y un alumnos de ambos sexos, ubicados en los niveles sexto, séptimo y octavo del sistema educativo, en las zonas de Alajuela, Coronado y Alajuelita.

La investigación citada indicó que el diecinueve coma uno por ciento de los estudiantes encuestados se han involucrado en actos de acoso, datos que son similares a la media europea, cuyos porcentajes se encuentran entre el quince por ciento y el veinte por ciento.

Las formas más frecuentes de agresión o acoso estudiantil en la muestra costarricense se manifiestan del siguiente modo:

- a)** El maltrato físico: los golpes, los empujones y las amenazas con cuchillos, punzones y armas de fuego.
- b)** El maltrato verbal: se presenta mediante el uso de palabras soeces e insultos que humillan y descalifican a las víctimas.
- c)** Las amenazas y el chantaje: se llevan a cabo cuando la persona dice que revelará un secreto suyo o que propagará algún rumor, con el fin de mantener el dominio de la situación, como una muestra de poder y sometimiento.
- d)** La amenaza verbal es la más utilizada, se ve fortalecida por las características propias de las víctimas, quienes son percibidas como personas “más tímidas”, “más pequeñas”, “más tontas”, “que no reaccionan”, rasgos que las convierten en un blanco disponible para descargar la hostilidad, cuando la persona que la provoca no puede ser repelida de otra forma.

En Derecho comparado, el problema del acoso estudiantil puede darnos algunos datos importantes. En el caso de España, se reflejan características muy similares a las encontradas por el estudio que realizó la Universidad de Costa Rica, lo cual los ha llevado a emitir leyes para atender esta problemática.

Entre las características del acoso estudiantil destacan:

- a)** Debe existir una víctima indefensa atacada por un abusador o grupo.
- b)** Debe existir una desigualdad de poder, “desequilibrio de fuerzas” entre el más fuerte y el más débil.

- c) No hay equilibrio en cuanto a la posibilidad de defensa, ni equilibrio físico, social o psicológico.
- d) La acción agresiva tiene que ser repetida, sucede durante largo tiempo y de forma recurrente.
- e) El objetivo de la intimidación suele ser un solo alumno, aunque también pueden ser varios, dándose, en este caso, con menos frecuencia.
- f) La intimidación se ejercerá en grupo o en solitario, pero se intimida a sujetos concretos, nunca se tiende a intimidar al grupo.

En el caso costarricense, los investigadores determinaron la poca vigilancia que hay en los centros educativos y, como consecuencia, las escasas medidas correctivas.

Este tema debe ser atacado desde una política pública en la que nos involucremos todos; por ello, esta iniciativa de ley va en esa dirección, no pretende ser ni represiva ni autoritaria, sino que los actores estarán comprometidos y obligados a erradicar el acoso estudiantil, por el bien de la niñez, la adolescencia y las personas jóvenes.

Desarrollo del acoso estudiantil

El acoso estudiantil (“bullying”) se inicia en la escuela o el colegio, algunas veces con el consentimiento de los adultos o las figuras de autoridad, al interpretarse estas relaciones como inocentes y permisivas; puede darse en el salón de clases, cuando el niño o la niña participa en sus tareas, o bien, arremetiendo contra sus iguales, casi en la misma proporción (nueve coma cuatro por ciento mujeres y nueve coma siete por ciento varones).

Se ha determinado que una cantidad muy alta de estudiantes que arremeten contra sus iguales no recibe ningún castigo, lo que supone como explicación que las personas encargadas de disciplinar no cumplen su función de manera adecuada. Lo anterior se desprende del análisis de los datos suministrados por el grupo encuestado que realizó la universidad ya mencionada, en el cual el veintinueve coma cuatro por ciento de los varones manifestó que nadie se dio cuenta, y ese mismo porcentaje indicó que no recibió ningún castigo. En el caso de las mujeres, un veintiuno coma seis por ciento señaló que nadie se dio cuenta de lo sucedido, por lo que ellas no recibieron ningún castigo.

Este estudio indica que si se suman ambos porcentajes se tiene que el cincuenta y uno por ciento de las veces las personas que cometieron actos de agresión contra sus iguales no recibieron ningún castigo por agredir a otros, ni se les aplicó medidas correctivas, lo cual refuerza la actitud de agresión y abuso.

Medidas para atender el acoso estudiantil en el sistema educativo

No existe en el país una legislación que permita castigar estos actos (actos agresivos e intimidatorios) en personas menores de edad, los cuales se tornan, cada vez, más agresivos y desafiantes para los grupos sociales.

Las siguientes medidas deben atenderse para erradicar el acoso estudiantil:

a) Evaluar si la comunidad educativa (los profesores, los alumnos y el personal administrativo y académico) tiene conciencia de la existencia real de un problema recurrente de agresión o acoso en la institución educativa, y de sus implicaciones reales (deserción escolar, miedo, inseguridad) en una etapa de la formación en que se deben adquirir hábitos para la convivencia social.

b) Dar a los profesores información precisa sobre el fenómeno, qué es, cómo se manifiesta, cuáles son los más propensos a ser víctimas y agresores y cuáles son los posibles comportamientos.

c) Establecer protocolos de actuación cuando se producen manifestaciones de violencia (qué decir, cómo dirigirse a los agresores, qué aspectos incidir y cuáles destacar de la situación). En este punto, reconocemos el esfuerzo del Ministerio de Educación Pública al establecer protocolos para la prevención de este tema, tanto en primaria como en secundaria; sin embargo, dado que este es un tema recurrente, consideramos que la propuesta de esta ley puede complementar y completar el esfuerzo que a nivel de las autoridades del Ministerio citado están realizando.

d) Establecer programas de autoayuda, asertividad, autoafirmación, resolución pacífica de conflictos, control de la ira y la agresividad, dirigidas a profesores, alumnos y padres de familia, de forma que cada uno asuma su rol de responsabilidad y adquiera estrategias para dar solución a la violencia.

e) Aumentar la supervisión de los alumnos (entrada y salida de las escuelas y los colegios, los descansos, el patio, las escaleras, los comedores y los baños).

f) Realizar terapias y dinámicas de grupos “rol-playing”, obras de teatro (en la que los posibles agresores se pongan en el lugar de las víctimas).

g) La incorporación de estrategias para erradicar las manifestaciones de violencia que se presentan en los grupos participantes. En términos preventivos, y lejos de ser situaciones esporádicas, es preciso prestarle atención para evitar que lleve a situaciones más peligrosas.

h) Establecer planes de colaboración entre las familias, los alumnos, las autoridades educativas, los especialistas en el tema, entre otros.

El matonismo, “bullying” o acoso estudiantil y el embarazo adolescente figuran entre los principales problemas de los niños y los adolescentes en Costa Rica, a esta conclusión llegó un informe de la organización Visión Mundial.

El señor José Luis Jiménez, director de operaciones de Visión Mundial, expresa lo siguiente:

“En Costa Rica, no hay guerras ni pandillas que amenacen a nuestros jóvenes para que huyan del país, pero sí tenemos otro tipo de guerras: el matonismo escolar, el hecho de que todavía jóvenes y niñas queden embarazadas, y el que los adolescentes desconozcan a muchas de las instituciones que pueden ayudarles. Debemos hacer esfuerzos para que el apoyo que deba dársele a esta población no se dé solamente en el Valle Central; las zonas alejadas deben contar con mayor apoyo institucional”.

Un estudio realizado por la Clínica del Adolescente del Hospital Nacional de Niños concluyó que el veinticuatro por ciento de los estudiantes habían sido víctimas de matonismo en algún momento; por ello, la viceministra administrativa del Ministerio de Educación Pública, Rocío Solís, sentenció: “Los educadores deben estar conscientes de que el “bullying” no es una enfermedad, sino un fenómeno social que va en aumento y al que deben prestar atención”.

Para ahondar en el término “bullying”, debemos decir que este término, es el equivalente al acoso escolar, también conocido como hostigamiento escolar y se refiere a cualquier forma de maltrato psicológico, verbal, físico, y también a través de medios tecnológicos producido entre estudiantes de forma reiterada a lo largo de un tiempo determinado.

El bullying o acoso estudiantil puede abordarse desde tres campos de estudio: desde el punto de vista de la salud como un problema médico psicológico y físico; desde un punto de vista sociológico como un fenómeno o hecho social que afecta la convivencia en el ámbito escolar y trasciende al ámbito familiar y a la comunidad o sociedad en la que se presenta, y desde el campo del derecho, como una conducta antisocial llevada a cabo por personas menores de edad con poca o nula regulación al respecto. Es entonces, un problema integral por lo que su abordaje debe darse de igual forma.

Desde nuestra función de diputados y diputadas hemos abordado este problema a partir del derecho, con la certeza de que este debe proponer y, algunas veces, imponer normas que regulen la convivencia social de forma pacífica y con tolerancia.

El acoso escolar es hoy más que nunca una forma característica y extrema de violencia escolar; es una especie de tortura, metódica y sistemática, en la que el agresor somete a la víctima, a menudo con el silencio, la indiferencia o la complicidad de otros compañeros.

Quienes han tratado este tema establecen que el acoso escolar es una forma de comportamiento agresivo, intencional y dañino, persistente y cuya duración puede ser de semanas o meses. Siempre existe un abuso de poder y un deseo de intimidar y dominar, aunque no haya provocación alguna. El acoso lo ejercen una o varias personas. A las víctimas les resulta muy difícil defenderse.

Los investigadores consideran que el acoso estudiantil se da cuando están presentes cuatro elementos bien definidos, que son los siguientes:

- a) La conducta es agresiva y negativa.
- b) La conducta se realiza en múltiples ocasiones.
- c) La conducta ocurre en una interacción en la que existe una diferencia o desequilibrio de poder entre las partes involucradas, aunque esta diferencia no sea real sino percibida por el agredido.
- d) La conducta es intencional, deliberada y cumple un propósito.

Entre los motivos que pueden influir en las conductas o comportamientos violentos de alumnos se encuentran:

- a) Familias disfuncionales.
- b) Acciones incongruentes de los padres.
- c) Castigos físicos y/o emocionales exagerados o injustos.
- d) Alcoholismo y drogadicción.
- e) Violencia intrafamiliar.

En el proceso o práctica del acoso estudiantil siempre van a intervenir tres sujetos: el agresor, la víctima y el testigo, espectador o cómplice, es lo que se denomina triángulo del “bullying”, y sus actores pueden ser activos o pasivos, según la forma en que actúan y la función que desempeñan.

El acoso estudiantil se presenta tanto en escuelas públicas como en privadas; su práctica puede incidir en un bajo rendimiento académico, reprobación e, incluso, deserción, en virtud de que estos comportamientos son ignorados por los directivos, los docentes y el personal encargado de la disciplina y el control de los alumnos.

Las quejas, las denuncias y los reclamos de quienes son víctimas de acoso escolar muchas veces se ignoran, sin prestarles la atención que requieren cuando necesitan ser escuchados, o porque los alumnos víctimas de acoso estudiantil no exteriorizan lo que sucede por temor a represalias mayores. La falta de coordinación y comunicación con los padres de familia, por parte de las personas encargadas de la disciplina, es otro factor importante en esta problemática.

Esta situación no es solo en el ámbito escolar, ya que se da en el ámbito familiar, no obstante, los mayores índices de violencia física y emocional suceden en la comunidad estudiantil; por ello, esta iniciativa de ley está dirigida a proponer

algunas normas, para que desde la comunidad estudiantil se pueda prevenir o erradicar este flagelo, que ha conducido, incluso, al suicidio de personas jóvenes.

Este proyecto de ley involucra, con mayor intensidad, a las autoridades del Ministerio de Educación Pública, los centros educativos, el Ministerio de Salud, y la sociedad civil, porque ella no es ajena a este problema, y solo mediante una política integral sustentada, sobre todo en normas preventivas, se puede prevenir y erradicar este problema, que involucra muchos aspectos del desarrollo humano.

Sin embargo, cuando en ese desarrollo se dan algunas patologías o conductas que pueden ocasionar daños, muchas veces irreparables, es necesario establecer un marco normativo que logre, entre otras cosas, despertar la sensibilidad de nuestra sociedad sobre un problema que amerita amplia discusión en el seno de la Asamblea Legislativa y, especialmente, en la Comisión de la Niñez, la Juventud y la Adolescencia, con el fin de construir una ley marco que contribuya a erradicar este mal.

Esta iniciativa es el resultado de lo que expresaron las y los niñas que el día 5 de setiembre del 2014 en el marco de la celebración del día del niño y niña, y actuando como diputados (as) por un día, actividad esta que organizara el despacho del diputado William Alvarado Bogantes, externaron en forma contundente su posición con respecto al “bullying”.

Por la importancia del tema y su actualidad, los diputados Humberto Vargas Corella, Gerardo Vargas Rojas y Fabricio Alvarado Muñoz, miembros de la Comisión de Niñez, Juventud y Adolescencia participaron activamente en la elaboración de este texto, que esperan se convierta en ley de la República para erradicar este serio problema.

Por las razones expuestas, sometemos a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA PREVENIR, ERRADICAR Y SANCIONAR
EL ACOSO ESTUDIANTIL**

ARTÍCULO 1.- Objetivo

Esta ley tiene por objeto establecer una política pública que prevenga, erradique y sancione el acoso estudiantil, con el fin de lograr que los niños, las niñas, los adolescentes y las personas jóvenes matriculados en un centro educativo, sea público o privado puedan exigir a las autoridades que los protejan de cualquier acción u omisión que vulnere sus derechos en el ámbito de la convivencia estudiantil.

ARTÍCULO 2.- Interés público

Esta ley es de orden público e interés social, está destinada a lograr un ambiente libre de violencia y de acoso físico, psicológico, verbal, o cibernético mediante el respeto de los derechos humanos y el cumplimiento de los principios de tolerancia, respeto a la dignidad humana, igualdad, equidad y convivencia pacífica y social.

ARTÍCULO 3.- Definición

Para efectos de esta ley, se entiende por acoso estudiantil la conducta negativa, intencional, metódica y sistemática de agresión, intimidación, humillación, ridiculización, manipulación, coacción, aislamiento deliberado, amenaza o incitación a la violencia o cualquier forma de maltrato psicológico, físico, verbal o por medios electrónicos, contra un niño, una niña, un adolescente o una persona joven, por parte un estudiante.

ARTÍCULO 4.- Objetivos

Los objetivos de la presente ley son los siguientes:

- a) Garantizar la integridad física y psicológica de los educandos en un ambiente libre de violencia.
- b) Promover un proceso educativo sobre la prevención del acoso estudiantil en todas sus modalidades, de acuerdo con las edades de los educandos.
- c) Establecer las bases para la generación de los programas de prevención e intervención ante el acoso estudiantil.

d) Promover la capacitación al personal docente y administrativo de los centros educativos, públicos y privados, para que prevengan o intervengan ante casos de acoso estudiantil.

e) Propiciar, en el ambiente estudiantil, el desarrollo de una cultura de protección y de ejercicio pleno de los derechos humanos y, de manera particular, los principios de tolerancia, convivencia pacífica y social.

ARTÍCULO 5.- Prohibiciones

Se prohíbe el acoso estudiantil en todas sus formas. Las medidas disciplinarias establecidas en esta ley o psico - socioeducativas establecidas en los protocolos del Ministerio de Educación Pública para sancionar esta práctica serán aplicables a los estudiantes.

En el caso de docentes o el personal administrativo, o autoridades de los centros educativos se les aplicará el régimen disciplinario que les rige.

ARTÍCULO 6.- Modalidades del acoso estudiantil

El acoso estudiantil puede presentarse en las siguientes modalidades:

a) Físico: cuando hay una agresión o daño físico a un estudiante o a su propiedad.

b) Verbal: cuando hay un daño emocional a un estudiante mediante insultos, rumores, manifestaciones de menosprecio, palabras que menoscaben su condición humana o sus derechos, y burlas, sean estas expresadas en forma pública o privada.

c) Psicológico: cuando exista persecución, sometimiento, intimidación, hostigamiento, chantaje, manipulación o amenaza, incluidas las obscenidades con señas, que lastimen su dignidad y autoestima.

d) Cibernético: el que se realiza mediante el uso de cualquier medio electrónico como internet, páginas web, redes sociales, blogs, correos electrónicos, mensajes, imágenes o vídeos por teléfono celular, computadoras, videgrabaciones u otras tecnologías digitales o de informaciones.

ARTÍCULO 7.- Requisitos para que se dé el acoso

Para que exista acoso estudiantil se requiere que se presente alguna de las siguientes condiciones:

a) Se trate de una acción u omisión reiterada, agresiva e intencional.

- b) Que sea un mismo victimario el que produzca la agresión, aunque se trate de distintas víctimas.
- c) Provoque en la víctima daño emocional o físico.

ARTÍCULO 8.- Planes de prevención del acoso estudiantil

El Ministerio de Educación Pública y el Ministerio de Salud elaborarán por medio de una amplia consulta con el personal docente, administrativo, los equipos interdisciplinarios y el personal especializado en el tema del acoso estudiantil, un Plan de Prevención del Acoso Estudiantil, para ser aplicado en los centros educativos, públicos y privados. Este plan incluirá los protocolos que ha establecido el Ministerio de Educación Pública. El plan de prevención será de cumplimiento obligatorio, y se revisará, evaluará y actualizará cada dos años.

ARTÍCULO 9.- Objetivos del Plan de Prevención del Acoso Estudiantil

Los objetivos del Plan de Prevención del Acoso Estudiantil son los siguientes:

- a) Prevenir, evitar y erradicar el acoso estudiantil en las escuelas e instituciones de educación secundaria, sean estas públicas o privadas.
- b) Fomentar la participación de los estudiantes, el personal y las autoridades de los centros educativos, así como los padres, los tutores o quienes ejerzan la guarda crianza y la educación, en la prevención del acoso estudiantil.
- c) Informar a la sociedad civil sobre las formas de prevención del acoso estudiantil, sus consecuencias y procedimientos de intervención.
- d) Crear un registro estadístico de los casos de acoso estudiantil, dejando constancia de todo lo actuado por las autoridades de los centros educativos, mediante un expediente físico o electrónico según sea el caso.

ARTÍCULO 10.- Contenido del Plan de Prevención del Acoso Estudiantil

El Plan de Prevención del Acoso Estudiantil deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- a) Incorporar los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública sobre la prevención del acoso estudiantil.
- b) Proponer actividades para los educandos y los educadores que faciliten información sobre prevención del acoso escolar en las escuelas y los colegios, de acuerdo con sus edades.

- c) Difundir los derechos y los deberes de los estudiantes ante los casos de acoso estudiantil.
- d) Servir de apoyo a la reglamentación interna de cada centro educativo en materia de convivencia pacífica y social.
- e) Proporcionar información sobre solución de controversias ante casos de acoso estudiantil.
- f) Establecer un programa de capacitación del personal escolar sobre la prevención de este tipo de acoso.
- g) Prohibir el acoso estudiantil y las represalias que se deriven de este.
- h) Incorporar las conductas que puedan constituir acoso estudiantil, de acuerdo con lo que establece esta ley y su reglamento.
- i) Establecer las estrategias y los procedimientos de intervención contra el acoso estudiantil, con pleno respeto a los derechos humanos.

ARTÍCULO 11.- Programas educativos

El Ministerio de Educación Pública, en asocio con el Ministerio de Salud, implementará, además del Plan de Prevención del Acoso Estudiantil, señalado en esta ley, programas educativos destinados a erradicar el acoso estudiantil en los centros educativos. Este programa podrá incluir campañas, foros o cualquier otra herramienta que conduzca a la sensibilización, la prevención y la erradicación del acoso estudiantil, de acuerdo con los objetivos y los fines propuestos en esta ley y los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública.

ARTÍCULO 12.- Comités permanentes

Para prevenir el acoso estudiantil, el Ministerio de Educación Pública fomentará y promoverá en todos los centros educativos, sean públicos o privados la creación de comités permanentes contra el acoso estudiantil. Dichos comités se registrarán en la Contraloría de los Derechos Estudiantiles del Ministerio de Educación Pública.

ARTÍCULO 13.- Integración de los comités permanentes

Los comités permanentes deberán integrarse con al menos cinco miembros. Cuando se trate de centros educativos de primaria, el director o la directora elegirá dos docentes, propuestos por el Consejo de Maestros y Maestras, uno de estos educadores necesariamente deberá ser del área de orientación o de psicología cuando lo hubiere. Además, deberá incluir un miembro del personal administrativo, y dos miembros de la comunidad, propuestos por las juntas de educación.

En caso de centros educativos de educación secundaria, técnicos o profesionales el director o la directora elegirá dos docentes propuestos por el Consejo de Profesores o Profesoras, uno de estos educadores necesariamente deberá ser del área de orientación. Además, deberá incluir un miembro del personal administrativo, y dos miembros de la comunidad, propuestos por las juntas administrativas. Cada comité elegirá al momento de su conformación un coordinador y un secretario.

ARTÍCULO 14.- Funciones de los comités permanentes

Los comités permanentes tendrán las siguientes funciones:

- a)** Proponer a la comunidad estudiantil los programas destinados a prevenir y erradicar el acoso estudiantil.
- b)** Realizar campañas de sensibilización sobre las causas y los efectos del acoso.
- c)** Divulgar esta ley y los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública, para prevenir el acoso en la comunidad estudiantil y en aquellas actividades donde concurren los padres, tutores o encargados de los educandos.
- d)** Proponer acciones concretas para que cada centro educativo involucre a la comunidad en la erradicación del acoso estudiantil.
- e)** Informar a las autoridades del centro educativo sobre las personas que realicen, promuevan o ejecuten actos de acoso estudiantil.
- f)** Analizar el problema del acoso estudiantil en cada centro educativo y proponer recomendaciones para la prevención y la erradicación del acoso estudiantil.
- g)** Orientar, en su caso, para un adecuado tratamiento, a los estudiantes que sean víctimas o autores de acoso estudiantil.
- h)** Conocer de las denuncias sobre acoso estudiantil y recopilar toda la información, a fin de investigar y comprobar si el hecho encuadra en los presupuestos de esta ley, y trasladar los resultados a la autoridad del centro educativo para lo que corresponda.
- i)** Trasladar la denuncia al Ministerio de Educación Pública, para que inicie los procedimientos pertinentes, cuando se denuncie a quien ejerce la autoridad del centro educativo o se trate de un docente o miembro del personal administrativo.

ARTÍCULO 15.- Deber de información

El personal docente y administrativo de los centros educativos, sean públicos o privados, deberán informar, inmediatamente, a los comités permanentes o al director, directora o a quien ejerza autoridad del centro educativo de cualquier caso de acoso estudiantil del cual haya sido testigo o tenga noticia. Este deber de información es extensivo a los estudiantes. Durante el proceso de denuncia deberá de guardarse la confidencialidad de las partes involucradas hasta finalizar el debido proceso.

ARTÍCULO 16.- Actividades en los centros educativos

Los centros educativos, públicos y privados, procurarán destinar, dentro del calendario de actividades, los espacios para divulgar los programas de prevención que establezca el Ministerio de Educación Pública y los que propongan los comités permanentes, con el fin de concientizar a la población estudiantil sobre los efectos nocivos de este tipo de acoso.

ARTÍCULO 17.- Plan de trabajo

Los centros educativos, públicos y privados, elaborarán un plan de trabajo que tenga como fin el abordaje del acoso estudiantil. Dicho plan se hará de conocimiento de la comunidad estudiantil, los padres de familia y de quienes participan en el proceso de erradicación del acoso estudiantil. Este plan deberá elaborarse en asocio con los padres, los tutores, los docentes y los alumnos, y deberá publicitarse de la forma en que cada centro educativo lo determine. En su elaboración, los comités permanentes podrán solicitar la colaboración ad honórem de psicólogos, trabajadores sociales o cualquier otro profesional que contribuya a lograr los objetivos de esta ley.

ARTÍCULO 18.- Programas de convivencia estudiantil

Los comités permanentes contra el acoso estudiantil propondrán programas de convivencia estudiantil de acuerdo con el plan de prevención que haya establecido el Ministerio de Educación Pública y el Ministerio de Salud.

ARTÍCULO 19.- Obligaciones de los padres o los tutores

Los padres, los tutores o quien ejerza la guarda, crianza y educación de los estudiantes que hayan sido víctimas de violencia, hostigamiento, intimidación o de cualquier conducta que sea considerada como acoso estudiantil, por parte de otro estudiante o educando, deben denunciar el hecho ante el comité o a la dirección de la institución educativa, en aquellos casos en los que el centro educativo no le da curso a la respectiva denuncia la misma se podrá presentar ante la Contraloría de Derechos de los Estudiantes del Ministerio de Educación Pública.

Asimismo, los padres, los tutores o quienes ejerzan la guarda, crianza y educación de los estudiantes que realizan actos de acoso estudiantil están obligados a brindar toda su colaboración para corregir dichos actos, y deben comprometerse a cumplir la orientación y el tratamiento psicológico que establezca el centro educativo para cada caso en particular.

Además, deberán reportar, supletoriamente, ante la Contraloría de Derechos del Estudiante del Ministerio de Educación Pública, el acoso estudiantil, cuando, a su juicio, las autoridades de los centros educativos hayan sido omisos en atender la denuncia.

ARTÍCULO 20.- Responsabilidad de las autoridades de los centros educativos

El director o la directora de cada centro educativo tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

- a)** Implementar el Plan de Prevención del Acoso Estudiantil, elaborado por el Ministerio de Educación Pública, el programa de prevención y los programas de convivencia estudiantil, elaborados por los comités permanentes, así como los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública relacionados con la materia.
- b)** Vigilar el cumplimiento del Plan de Prevención del Acoso Estudiantil.
- c)** Promover y verificar la capacitación de los docentes, el personal administrativo y los equipos interdisciplinarios, en materia de prevención y erradicación del acoso estudiantil.
- d)** Reportar, de forma inmediata, al Ministerio de Educación Pública, los actos de acoso y la aplicación de las medidas de intervención en el momento en que se presenten.
- e)** Notificar o remitir a las instancias correspondientes, por escrito, las situaciones cuando un alumno ha sido víctima de acoso y requiera atención adicional a la que el centro educativo ofrece.
- f)** Notificar a los padres, los tutores o a quien ejerza la guarda crianza y educación de las víctimas de acoso escolar las medidas disciplinarias que se han aplicado a los responsables del acoso estudiantil.
- g)** Comunicar al Ministerio de Educación Pública, para que se establezcan las responsabilidades administrativas del caso, cuando se incumplan, por parte de los docentes, el personal administrativo o los equipos interdisciplinarios, las disposiciones contenidas en esta ley.

h) Llevar un registro de los casos y generar estadísticas que deberán ser comunicadas a la Contraloría de Derechos de los Estudiantes del Ministerio de Educación Pública, para su debida evaluación.

ARTÍCULO 21.- Confección de expedientes

Los centros educativos, públicos o privados, deberán llevar un expediente de los casos que conoce sobre el acoso estudiantil. Estos expedientes estarán en custodia de las autoridades de cada centro educativo. Dichos expedientes estarán protegidos por el principio de confidencialidad.

ARTÍCULO 22.- Ámbito de aplicación

Esta ley se aplicará bajo los siguientes términos:

Cuando los estudiantes, los docentes, las autoridades o el personal administrativo permanezcan en las instalaciones de los centros educativos, públicos y privados, durante los horarios estudiantiles o en las actividades patrocinadas o relacionadas con el centro educativo, y mientras permanezcan en los estacionamientos y las paradas de los autobuses escolares, en los autobuses escolares y en los vehículos alquilados o utilizados por la institución educativa.

ARTÍCULO 23.- Infracciones

Son infracciones a la presente ley incurrir, infligir, permitir o tolerar actos de violencia en el entorno escolar; incitar a la realización de actos de violencia y no tomar las previsiones que se establezcan en cada centro educativo.

ARTÍCULO 24.- Reporte de casos de acoso estudiantil

Se prohíben las represalias en contra de quien, actuando de buena fe, reporte casos de acoso estudiantil, o de quien proporcione información durante una investigación, o sea testigo o poseedor de información fiable.

ARTÍCULO 25.- Sanciones

Las sanciones que se establezcan para prevenir, erradicar o sancionar el acoso estudiantil, cuando se trate de estudiantes, deben ser de carácter psico-educativas, en primer término y aplicadas en un marco de sensibilización, asimismo según sea la falta se aplicará las sanciones disciplinarias establecidas en la presente ley. Lo anterior, sin perjuicio de las acciones que individualmente puedan promover quienes hayan sido objeto de esta conducta, y que estén contempladas en la legislación penal.

Cuando se trate de docentes contra estudiantes, el caso se hará del conocimiento de las autoridades del Ministerio de Educación Pública, para que inicie los procedimientos disciplinarios que correspondan.

Si la gravedad de la conducta de acoso estudiantil tiene consecuencias civiles o penales, se procederá dando parte a la autoridad competente.

ARTÍCULO 26.- Proporcionalidad de las sanciones

Al aplicar las medidas disciplinarias que se dicten, deberá tomarse en cuenta lo siguiente:

- a) No podrán imponerse correcciones contrarias a lo establecido en esta ley o los reglamentos de evaluación del Ministerio de Educación Pública.
- b) Las medidas disciplinarias serán proporcionales a la conducta que se le atribuya al estudiante.
- c) Deberán tomarse en cuenta al aplicar las correcciones disciplinarias las circunstancias personales, familiares y sociales del estudiante, así como la reincidencia en el actuar de este, si la hubiera.

ARTÍCULO 27.- Medidas disciplinarias para los autores y los cómplices del acoso estudiantil en el caso de los estudiantes

Las medidas disciplinarias para los autores y los cómplices de acoso estudiantil, en las modalidades establecidas en esta ley, serán las siguientes:

- a) Amonestación privada: advertencia verbal, de manera preventiva, que se hace al autor o cómplice sobre las consecuencias de su conducta, y de las medidas aplicables frente a una futura reincidencia. Dicha amonestación será incluida en el expediente del estudiante y en el registro que llevará el encargado del centro educativo.
- b) Amonestación escrita: reporte escrito que se girará a los padres o tutores, de manera preventiva, sobre la situación y las consecuencias de la conducta del niño, la niña, el adolescente o la persona joven, y de las medidas aplicables frente a una futura reincidencia.
- c) Tratamiento psicológico y orientador: obligación del autor o cómplice a participar en un tratamiento con profesionales, sean orientadores o equipos interdisciplinarios, como medida correctiva, el cual tendrá la duración que el profesional a cargo determine en el informe que rendirá y que deberá aportar al expediente. Este tratamiento se deberá de llevar en compañía del padre, el tutor o el encargado, en los casos que el profesional lo determine; asimismo los padres, tutores o encargados de la guarda y crianza de los educandos estarán en la obligación de participar en estos tratamientos cuando así lo determine los profesionales a cargo de dicho tratamiento.

ARTÍCULO 28.- Sanciones para el personal de los centros educativos

En el procedimiento sancionatorio que se siga contra un docente o autoridad de un centro educativo, en caso de acoso estudiantil, promovido por el Ministerio de Educación Pública, se tendrán en cuenta las siguientes conductas para los efectos que determine el régimen disciplinario.

- a) Tolere o consienta el acoso estudiantil o las represalias contra quien informe de estos hechos.
- b) No tome las medidas para prevenir e intervenir en los casos de acoso estudiantil o represalias.
- c) Tolere o consienta, por parte del personal directivo de un centro educativo, que los maestros o el personal de apoyo realicen conductas de acoso o violencia en contra de los estudiantes por cualquier medio.
- d) Oculte a los padres o tutores de los autores, cómplices o víctimas, los casos de acoso escolar o represalias, en que hayan incurrido sus hijos o tutelados.
- e) Proporcione información falsa u oculte información a las autoridades competentes, sobre hechos de violaciones a esta ley.
- f) Cometa acciones u omisiones contrarias a esta ley.
- g) Se viole la confidencialidad de los datos contenidos en los expedientes que se lleven para cada caso, salvo que exista una investigación en curso.

ARTÍCULO 29.- Pautas a seguir en caso de acoso estudiantil

El Ministerio de Educación Pública deberá proveer y comunicar a los centros educativos, públicos y privados, las pautas que se deberán seguir en los casos de acoso estudiantil de acuerdo con lo que establece esta ley. Estas pautas deberán incorporarse a los planes de trabajo que elabore cada centro educativo para prevenir, erradicar y sancionar el acoso.

ARTÍCULO 30.- Procedimiento que los comités permanentes deberán de seguir en caso de denuncia de acoso estudiantil

Tras la recepción de una denuncia de acoso estudiantil, el comité permanente conocerá en primera instancia el hecho denunciado a fin de recopilar toda la información que motiva la denuncia y procederá a investigar sin demora, el hecho denunciado. Dará audiencia a las partes involucradas así como a los testigos y todo lo actuado lo hará constar en el registro que se deberá llevar en cada centro educativo.

La investigación y la aplicación de las recomendaciones que se propongan sobre el hecho denunciado no deberán de exceder el plazo de los treinta días. Si el comité permanente determina que hay suficientes elementos que motivan la denuncia actuará de la siguiente manera:

- 1) Trasladará el expediente al director o la directora, o a la autoridad del centro educativo, recomendando las sanciones disciplinarias que deban de imponerse según lo establece esta ley.
- 2) Recomendar si en sustitución de las sanciones disciplinarias que establece esta ley, deben de aplicarse medidas psico-socioeducativas que procuren dar solución a la denuncia planteada en los términos que se establecen en los protocolos del Ministerio de Educación Pública.
- 3) Solicitar que se archive el expediente por no encontrar causas suficientes que motiven la denuncia.

ARTÍCULO 31.- Conocimiento del expediente por parte de la autoridad del centro educativo

- 1) Conocerá de los resultados de las investigaciones que lleve a cabo los comités permanentes sobre las denuncias de acoso estudiantil.
- 2) Notificará a las partes involucradas, a los padres o tutores del autor y los cómplices sobre las medidas adoptadas contra el acosador, para prevenir o sancionar la conducta realizada en los términos que recomendó el comité permanente.
- 3) Notificará de todo lo actuado por los comités permanentes y de su actuación sobre el resultado de las denuncias que reciban de acoso estudiantil a la Contraloría de Derechos del Estudiante del Ministerio de Educación Pública.
- 4) Incorporará en el registro el caso atendido.

ARTÍCULO 32.- Colaboración de otras instituciones

En las atribuciones que esta ley otorga para prevenir o intervenir en casos de acoso, estudiantil podrán colaborar las siguientes instituciones: el Ministerio de Educación Pública, el Ministerio de Salud, la Defensoría de los Habitantes y la Fiscalía Penal Juvenil cuando por la naturaleza o la gravedad de los casos de acoso sea necesaria su intervención.

Esta ley rige seis meses después de su publicación.

Humberto Vargas Corrales

William Alvarado Bogantes

Gerardo Vargas Rojas

Gerardo Fabricio Alvarado Muñoz

Lorelly Trejos Salas

DIPUTADOS Y DIPUTADA

11 de noviembre de 2014

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Niñez y Adolescencia.

1 vez.—O. C. N° 24389.—Solicitud N° 23207.—C-356340.—(IN2014079733).

ACUERDOS

No. 6567-14-15

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

En sesiones ordinarias No. 076 y 106, celebradas el 18 de setiembre y 13 de noviembre de 2014, respectivamente y en uso de las atribuciones que le confiere el inciso 5) del artículo 121 de la Constitución Política

ACUERDA :

Conceder permiso legislativo para el atraque y desembarque de la Fragata de la Marina Real Holandesa "HNLMS HOLLAND", con la finalidad de realizar una visita de cortesía de descanso y recreo a Puerto Limón del 16 al 19 de noviembre de 2014. Las características de la embarcación son las siguientes:

Datos generales y características de la fragata "HNLMS HOLLAND":

Comandante de la Unidad: Commander Ridder De Van Der Schueren

Características

Eslora 108.5 Mts

Manga 16.0 Mts

Calado 5.4 Mts

Desplazamiento 29.0 nudos.

Tripulación 89 (13 oficiales, 36 suboficiales y 20 marinos y 20 tripulación extranjera)

Frecuencia requeridas 2119.6 KHZ, 6235.7KHZ, 8322.2 KHZ

Código de llamada PAVA

Armamento Artillería 1 cañon de 76 mm

2 ametralladoras .50 mm 1 cañon marlin 30 mm

Todas las armas están en la cubierta están vacías y no están en uso.

A bordo hay diversas armas pequeñas tipo glock, C7-C8 y MAG.

Asamblea Legislativa.- San José, a los veinticinco días del mes de setiembre de dos mil catorce.

**HENRY MORA JIMÉNEZ
PRESIDENTE**

**LUIS VÁSQUEZ CASTRO
PRIMER SECRETARIO**

**JORGE RODRÍGUEZ ARAYA
SEGUNDO SECRETARIO**

No. 30-14-15

**EL DIRECTORIO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**En sesión ordinaria No. 027-2014 celebrada
el 23 de setiembre de 2014**

SE ACUERDA: Autorizar la participación del diputado José Antonio Ramírez Aguilar, en el “Congreso Internacional sobre niñez migrante no acompañada y en situación de conflicto”, a realizarse en la Ciudad de Tapachula, Chiapas, México, los días 23 y 24 de octubre del 2014.

Asimismo, se acuerda otorgar al legislador los pasajes aéreos y los viáticos, de conformidad con lo que establece el Reglamento de Gastos de Viaje y Transporte para Funcionarios Públicos.

Finalmente se ratifica el acuerdo tomado por el Directorio Legislativo en el artículo 9 de la sesión N° 010-2014, en el sentido de que el legislador que cancele algún viaje autorizado por el Directorio Legislativo, deberá asumir de su propio peculio el costo del boleto aéreo siempre y cuando este haya sido formalmente emitido por la agencia de viajes correspondiente.

Una vez concluida la participación del legislador en dicha actividad, se les solicita remitir a la Comisión de Relaciones Internacionales el respectivo informe de misión. ACUERDO FIRME.

San José, a los veintiocho días del mes de octubre de dos mil catorce.

**HENRY MORA JIMÉNEZ
PRESIDENTE**

**LUIS VÁSQUEZ CASTRO
PRIMER SECRETARIO**

**JORGE RODRÍGUEZ ARAYA
SEGUNDO SECRETARIO**

No. 32-14-15

**EL DIRECTORIO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**En sesión ordinaria No. 032-2014 celebrada
el 21 de octubre de 2014**

SE ACUERDA: *Con base en la solicitud planteada por la Comisión Institucional de Cultura y Clima Organizacional (CICCO), adscrita al Departamento de Recursos Humanos, avalar los siguientes documentos:*

**CÓDIGO DE ÉTICA DEL CENTRO DE MEDIACIÓN
DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA
CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1. Contenido

Esta normativa constituye el Código de Ética del Centro de Mediación de la Asamblea Legislativa, que regula los lineamientos éticos de las personas mediadoras o neutrales, así como del Consejo directivo y del personal de apoyo del Centro, sin perjuicio de las normas éticas que deban observarse con motivo de su profesión y en su calidad de servidores y servidoras públicas, por lo que las normas contenidas en este Código son de aplicación obligatoria para las personas mencionadas.

ARTÍCULO 2.- Deberes de los mediadores

Las personas neutrales del Centro deben mantener en sus actuaciones altos estándares de profesionalismo y calidad, apegados a los principios rectores de la mediación. Para ello, deberán participar en actividades que les permitan actualizar sus conocimientos y afianzar sus destrezas, así como asistir y participar en las actividades dentro del Centro, que les permitan una realimentación con respecto al manejo de los casos y las situaciones específicas.

ARTÍCULO 3. Incompatibilidad

Toda persona que preste servicios para el Centro de Mediación tiene prohibición de atender profesionalmente a una parte interviniente en un proceso de mediación, en lo referente a la materia mediada, dentro de los seis meses siguientes a la finalización del proceso de mediación.

ARTÍCULO 4. Gratuidad del proceso de mediación

Los servicios que presta el Centro son totalmente gratuitos.

Ninguna persona que preste servicio en el Centro podrá cobrar a los usuarios alguna suma por concepto de honorarios por la labor desarrollada, tampoco podrá recibir dádivas o gratificaciones.

CAPÍTULO II DEBERES ÉTICOS DE LAS PERSONAS MEDIADORAS

En materia de los deberes éticos, regirá lo dispuesto por la Ley N.º 7727, Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social, y demás legislación aplicable.

ARTÍCULO 5. Imparcialidad y conflicto de intereses

La imparcialidad conlleva el compromiso de la persona mediadora de brindar igual tratamiento a las partes involucradas en la controversia, de cooperar con todas ellas en igualdad de condiciones, sin permitir que sus convicciones personales incidan en sus actuaciones. La persona mediadora deberá mantenerse imparcial durante todo el proceso conciliatorio. En observancia de este principio, deberá cumplir los siguientes preceptos:

- a) Deberá comunicar a la persona coordinadora del Centro cualquier relación que tenga o haya tenido con alguna de las partes y/o sus representantes o sobre cualquier otra circunstancia que pueda afectar su imparcialidad. Este deber se mantendrá a lo largo de todo el proceso.*
- b) Deberá abstenerse de participar en cualquier momento del proceso conciliatorio, o se excusará cuando descubra que existe un conflicto de interés, potencial o actual, con alguna de las partes, que le impida participar en el proceso de forma imparcial.*
- c) Deberá abstenerse de participar en el proceso conciliatorio, o se excusará cuando alguna de las partes considere que la persona mediadora no podrá comportarse de manera imparcial.*

- d) Una vez aceptado el cargo no podrá renunciar a este, salvo situaciones debidamente razonadas ante la coordinación.*
- e) No actuará sobre el contenido del caso, es decir, no asesorará, no expondrá su criterio, ni sugerirá soluciones a las partes en conflicto.*
- f) No podrá exponer actitudes de discriminación por razón de género, orientación sexual, religión, nacionalidad, estado civil, ocupación, situación económica, jerarquía, filiación política, nivel educativo o cualquier otro.*
- g) Procurará que en el acuerdo de mediación exista balance y equilibrio en los derechos de las partes.*
- h) El incumplimiento de los incisos a), b), c), e) y g) implicarán la suspensión de la persona mediadora, del Centro de Mediación, hasta por seis meses, y el incumplimiento de los incisos d) y f) implicarán la exclusión del mismo.*

ARTÍCULO 6.- Información

La persona mediadora deberá informar a las partes, desde el inicio del proceso de mediación, sobre el objetivo, la naturaleza, las características y las reglas que seguirá el proceso, así como el rol que desempeñará él o ella y las partes. Asimismo, deberá informar sobre el alcance y los efectos del acuerdo de mediación y la posibilidad de consultarlo.

La persona mediadora estará obligada a verificar que las partes han comprendido la información brindada. Para ello, las partes y las personas mediadoras suscribirán un acuerdo que contenga las reglas básicas del proceso, así como un compromiso de confidencialidad.

El incumplimiento de este artículo es motivo de suspensión de la mediadora o del mediador del Centro por un período de seis meses.

ARTÍCULO 7.- Confidencialidad

La confidencialidad debe garantizarse en la totalidad del proceso de mediación, tanto para las reuniones preliminares como para las sesiones conjuntas y/o separadas. En este sentido, la persona mediadora seguirá los siguientes principios:

- a) Toda la información obtenida durante el desarrollo del proceso de mediación es absolutamente confidencial y estará protegida por el secreto profesional.*
- b) Deberá realizar los esfuerzos que se requieran para no invadir, de manera innecesaria, la privacidad de las partes.*

- c) No podrá utilizar, para ningún propósito ajeno al proceso de mediación, de manera directa o indirecta, la información obtenida en dicho proceso.*
- d) No podrá revelar a ninguna persona la información que se le ha proporcionado.*
- e) Deberá destruir, una vez finalizado el proceso, todas las notas elaboradas para ayudarle en su función. Únicamente, deberá quedar constancia en el expediente el acuerdo conciliatorio, cuando este exista, el acuerdo de confidencialidad y los documentos administrativos correspondientes.*

Lo anterior será aplicable para todo proceso de mediación en el que existiera o no un acuerdo final.

Es deber de la persona mediadora advertir a las partes sobre los alcances del deber de confidencialidad y sus implicaciones.

El incumplimiento de este artículo es motivo de suspensión de la mediadora o del mediador del Centro por un período de seis meses.

ARTÍCULO 8.- Otros deberes éticos de la persona mediadora

La persona mediadora deberá proteger los intereses de las partes; por lo tanto, también cumplirá los siguientes preceptos:

- a) Deberá inhibirse de conocer aquellos casos en los cuales se requieran destrezas técnicas que no dominen.*
- b) Deberá evaluar si la mediación es el mecanismo adecuado para las partes, e informarles acerca de otros procesos alternos de solución de disputas, cuando lo considere adecuado.*
- c) Deberá procurar que el acuerdo conciliatorio no viole el ordenamiento jurídico. En caso de duda, deberá realizar las consultas necesarias al personal profesional en derecho que integra el Centro.*
- d) No permitirá que ninguna parte utilice prácticas de negociación que tenga como fin intimidar a su contraparte. Si la conducta persiste, a pesar del esfuerzo de la persona mediadora, esta deberá dar por terminado el proceso.*
- e) Si la persona mediadora determina que una de las partes no ha acudido a la audiencia de manera voluntaria, deberá dar por terminado el proceso.*
- f) Deberá actuar, en todas las circunstancias, con profesionalismo y con estricto apego a los principios de la mediación establecidos en la Ley sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social, el*

reglamento del Centro y las directrices emitidas por la coordinación y el Consejo directivo del Centro.

CAPÍTULO III

DEBERES ÉTICOS DE LA COORDINACIÓN Y EL CONSEJO DIRECTIVO

ARTÍCULO 9.- Deberes éticos de la coordinación y del Consejo directivo

Los miembros del Consejo directivo y de la coordinación están obligados a cumplir los siguientes preceptos:

- a) Procurar el cumplimiento de los objetivos para los cuales fue creado el Centro. Sus actuaciones deberán ser guiadas por los principios de profesionalismo de la mediación, la imparcialidad, la objetividad y la diligencia, buscando siempre el beneficio del Centro y de las personas usuarias.*
- b) No podrán requerir información sobre cualquier aspecto relacionado con los casos tramitados por el Centro, siendo esta información absolutamente confidencial.*
- c) No podrán emitir directrices relacionadas con un caso concreto, salvo cuando se detecte parcialidad de las personas mediadoras.*
- d) Mantener el orden del personal administrativo y neutral del Centro, fiscalizando que las labores realizadas se mantengan apegadas a las disposiciones contenidas en este Código y las demás normativas que rigen la materia.*
- e) Procurar el máximo de eficiencia y rendimiento del personal administrativo y neutral en el cumplimiento de los fines para los que fue creado el Centro.*
- f) Deberá actuar con profesionalismo en todas las circunstancias, con respeto y con estricto apego a los principios establecidos en la Ley sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social, el reglamento del Centro y las directrices emitidas por la coordinación y el Consejo directivo del Centro.*

CAPÍTULO IV

DEBERES ÉTICOS DEL PERSONAL DE APOYO Y TERCEROS

ARTÍCULO 10.- Deberes éticos del personal de apoyo y terceros

El personal de apoyo y cualquier tercero que intervenga en el proceso de mediación cumplirán los siguientes deberes y obligaciones:

- a) El personal de apoyo del Centro o cualquier tercero, que intervenga en la atención, el desarrollo y/o la tramitación de un proceso de mediación,*

deberá cumplir las obligaciones éticas establecidas en el presente Código, en todo aquello que le sea aplicable.

- b) La imparcialidad, la confidencialidad y el profesionalismo con el cual se atiendan los casos se convierten en principios esenciales de cumplimiento obligatorio.*
- c) Acatar todas las disposiciones éticas y reglamentarias establecidas en este reglamento.*
- d) Firmar un acuerdo de confidencialidad. En el caso del personal de apoyo, se firmará por una única vez y abarcará el período en el que preste su servicio al Centro. Los terceros firmarán solamente para el caso en el que participen.*
- e) En el caso particular de los terceros, respetar las reglas del proceso y atender las disposiciones de las personas mediadores durante su participación.*

CAPÍTULO V

ACATAMIENTO DEL CÓDIGO DE ÉTICA Y CONDUCTA DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

ARTÍCULO 11.- Vinculación con el Código de Ética y Conducta de la Asamblea Legislativa

Es obligatorio para las personas mediadoras, el Consejo directivo, la coordinación y el personal de apoyo acatar lo dispuesto en el Código de Ética y Conducta de la Asamblea Legislativa, y cualquier otra normativa institucional, en lo correspondiente a su ejercicio en el Centro.

ARTÍCULO 12. Modificaciones del Código de Ética

Las normas del Código solo podrán ser modificadas a solicitud del Consejo directivo del Centro de Mediación y por acuerdo del Directorio legislativo.

Rige a partir de su publicación.

Asimismo, se avala la recomendación planteada por el Departamento de Recursos Humanos, mediante oficio DRH-2643-10-2014, tendiente a que el puesto de Coordinación del Centro de Mediación o suplencia no sea ocupado por un profesional en Derecho, esto por cuanto las consultas de admisibilidad se realizarán oportunamente a los profesionales en Derecho que integran dicho Centro y por

ende certificados como mediadores, en virtud de lo cual, se avala el siguiente reglamento:

REGLAMENTO DEL CENTRO DE MEDIACIÓN DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Definiciones

Para los efectos de este reglamento, se entenderá por:

CENTRO: Centro de Mediación de la Asamblea Legislativa, autorizado por la Dirección Nacional de Resolución Alternativa de Conflictos del Ministerio de Justicia y Paz de la República de Costa Rica.

CÓDIGO DE ÉTICA: normativa que regula los lineamientos éticos de las personas mediadoras y el personal de apoyo del Centro, sin perjuicio de las normas éticas que deban observar con motivo de su profesión, o como servidora o servidor público de la Asamblea Legislativa.

MEDIACIÓN Y CONCILIACIÓN: es el proceso en el que las partes en controversia buscan alternativas de solución mutuamente satisfactorias, con la ayuda de un tercero neutral que facilita la comunicación entre ellas. Este proceso tiene como características la voluntariedad, la confidencialidad y la imparcialidad. Para los efectos de este reglamento, se entenderán como sinónimos los conceptos de mediación y conciliación.

CONCILIADORES/AS, MEDIADORES/AS, NEUTRALES: personas designadas por el Centro para ejercer las técnicas de mediación y conciliación en los asuntos sometidos a este, de conformidad con este reglamento.

CONTROVERSIA: disputa o conflicto entre dos o más personas o grupos.

COORDINACIÓN: persona encargada de la coordinación general de las labores del Centro y las demás responsabilidades que le señala el presente reglamento.

COSA JUZGADA MATERIAL: efecto de los acuerdos suscritos por las partes, los cuales carecen de recurso ulterior en instancia judicial.

DINARAC: Dirección Nacional de Resolución Alternativa de Conflictos del Ministerio de Justicia y Paz de la República de Costa Rica.

LEY, LEY RAC: Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social, Ley N.º 7727, publicada en La Gaceta N.º 9, de 14 de enero de 1998.

PARTES: se refiere a las personas en controversia.

RAC: resolución alternativa de conflictos.

REGISTRO DE NEUTRALES: registro donde se asienta la lista oficial de las personas aceptadas por el Centro, como conciliadoras y mediadoras, de donde toma el Centro los nombres para las designaciones de los casos sometidos a él.

REGLAMENTO: el presente reglamento, emitido por la Asamblea Legislativa y autorizado por el Ministerio de Justicia de la República de Costa Rica, para la operación del Centro.

REUNIÓN PRELIMINAR O FILTRO: etapa previa al proceso de mediación, que permite obtener un conocimiento inicial del caso, evaluar sus condiciones, así como establecer las bases para la mediación.

REUNIONES SEPARADAS: reunión que se realiza con cada parte por separado, como una estrategia de contingencia para resolver los asuntos que surjan en el proceso.

SESIÓN CONJUNTA: sesiones donde las partes exponen su versión de los hechos ante la persona a cargo de la mediación, y se buscan alternativas para la solución del conflicto.

TERCEROS: personas distintas a las partes o personas mediadoras que intervienen en el proceso de mediación, sea en condición de representantes de las partes, asesoras legales u observadoras.

ARTÍCULO 2.- Objetivo

El Centro tiene por objeto prestar el servicio de mediación, para contribuir con la resolución de conflictos y el restablecimiento de la paz laboral en los casos que sean sometidos a su conocimiento, para la pronta, pacífica y eficaz solución de las controversias.

ARTÍCULO 3.- Naturaleza

La mediación es un medio alternativo, auxiliar y complementario de la función jurisdiccional y administrativa; no sustituyen la prestación del servicio de los órganos jurisdiccionales.

Los acuerdos que se convengan en una mediación en el Centro tendrán valor de cosa juzgada material, es decir, carecen de recurso ulterior en instancia judicial.

ARTÍCULO 4.- Oportunidad

La mediación puede llevarse a cabo antes de iniciar cualquier procedimiento administrativo, con la única condición de que las partes involucradas manifiesten su voluntad de hacer uso de dichos medios alternos de solución de controversias.

ARTÍCULO 5.- Ámbito de aplicación

El Centro tendrá competencia para conocer los conflictos que afecten a la población legislativa y que se sometan a su conocimiento, cuyo objeto sea del ámbito laboral y/o interpersonal. El Centro tendrá competencia para resolver si el asunto que se somete a su conocimiento cumple los requisitos legales y reglamentarios establecidos para ese efecto.

Serán mediables las situaciones de controversia que se presenten en el ámbito laboral, sean producto de la relación laboral propiamente dicha o de las relaciones interpersonales que surjan de la relación laboral. En la controversia pueden participar dos o más personas, sin distinción de su condición jerárquica o estatus laboral.

No serán admisibles para mediación los casos asociados a la aplicación de las políticas, las directrices, la normativa, los procedimientos administrativos o cualquier disposición reglamentaria (por ejemplo, las reasignaciones, las recalificaciones, los nombramientos, las vacaciones, el salario, los permisos y las licencias, sin que se entienda esta lista como taxativa), ni el resultado de los procedimientos disciplinarios.

ARTÍCULO 6.- Admisibilidad y conciliabilidad

Antes de aprobar un proceso de mediación, la persona que coordine el Centro deberá realizar una evaluación de admisibilidad y conciliabilidad. En la admisibilidad se analizarán los aspectos técnicos-jurídicos que permiten o imposibiliten que el procedimiento de mediación se lleve a cabo.

En la conciliabilidad se evaluará la presencia de los aspectos psicosociales que puedan impedir la realización del proceso, por ejemplo, si existe cohesión en la participación, violencia o desequilibrio de poder entre las partes.

ARTÍCULO 7.- Principios de la mediación

La mediación se rige por los principios de voluntariedad de las partes, la información, la confidencialidad, la participación, la contextualidad y la no violencia:

- a) Principio de voluntariedad de las partes: la mediación es voluntaria, por lo que no podrá ser impuesta a persona alguna. Las personas podrán desistir de continuar con el proceso, en el momento que así lo estimen.*
- b) Principio de información: se refiere a la obligación de brindar a las partes la información completa en todas las etapas de la mediación, así como las consecuencias del proceso.*
- c) Principio de confidencialidad: se refiere a la imposibilidad de la persona que realice la mediación de revelar el contenido de las discusiones o los acuerdos de las partes; por lo tanto, debe garantizar el secreto profesional (incluye los documentos, las grabaciones, entre otros). Asimismo, el secreto profesional se verá regulado en concordancia, de conformidad con el artículo 14 de la Ley N.º 7727, Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social.*
- d) Principio de participación: consiste en el protagonismo de las partes, en el cual estas asumen un papel activo en la generación de ideas y en la construcción de posibles soluciones.*
- e) Principio de contextualidad: el proceso de la mediación debe estar referido al contexto de las partes, a su propia realidad y no a la de la persona que se desempeña como mediadora o de otras personas involucradas, propiciándose así la viabilidad del acuerdo, ya que estará sustentado en la satisfacción y el compromiso de las partes.*
- f) Principio de no violencia: la no violencia se constituye como un criterio de admisibilidad en todas las etapas de la mediación. Además, la oportuna utilización de la mediación contribuye a prevenir situaciones de violencia.*

CAPÍTULO II CENTRO DE MEDIACIÓN

ARTÍCULO 8. - Funciones del Centro

Serán funciones del Centro:

- a) Administrar los procesos de mediación que, de conformidad con la Ley N.º 7727, y su reglamento, puedan ser atendidos por medio de estas vías.*
- b) Mantener un listado de neutrales autorizados para brindar la atención a los procesos de mediación.*
- c) Definir, desarrollar y ejecutar los programas de capacitación para las personas neutrales, sobre el tema de mediación, prestando y/o recibiendo en este campo la colaboración que sea necesaria con otros centros o entidades.*

d) Promover la utilización, la divulgación y el mejoramiento de la mediación como alternativa efectiva no disciplinaria, ni judicial, para la solución de los conflictos de índole laboral.

e) Archivar los expedientes, mantener un registro estadístico y administrar la información y la documentación de los procesos de mediación, así como emitir las copias y las certificaciones de estos, cuando se requiera.

f) Mantener un sistema de administración que permita contar con un control de los casos y evaluar la prestación del servicio.

g) Brindar los informes que correspondan sobre los asuntos y las actividades del Centro.

h) Atender las consultas de la población legislativa sobre la materia de mediación y los temas atinentes a la promoción de la cultura de paz.

i) Brindar cualquier otro servicio relacionado con la operación del Centro.

ARTÍCULO 9.- Dependencia administrativa

El Centro será una instancia adscrita al Departamento de Recursos Humanos, por lo que su accionar dependerá de este.

Corresponde al Departamento de Recursos Humanos, conjuntamente con la coordinación del Centro, decidir sobre los aspectos de carácter estrictamente administrativos relativos al Centro, ya que este conserva la autonomía operativa.

ARTÍCULO 10.- Consejo directivo del Centro

El Consejo directivo estará integrado por la persona que dirija el Departamento de Recursos Humanos, la persona a cargo de la coordinación del Centro y una persona debidamente certificada en mediación.

La coordinación del Centro y su suplente serán designados por la persona que dirija el Departamento de Recursos Humanos.

La persona que asuma la coordinación del Centro, así como su suplente, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) *Contar con la certificación que lo acredite como mediador o mediadora.*
- b) *Laborar en el Departamento de Recursos Humanos, con tres años de laborar en el Departamento, como mínimo.*
- c) *Tener nombramiento en propiedad.*
- d) *No haber tenido ninguna sanción disciplinaria en los últimos cinco años.*
- e) *La Dirección de Recursos Humanos tendrá la facultad de nombrar y remover, bajo justificación razonada, a la persona designada para coordinar el Centro.*

La persona mediadora que participe en el Consejo directivo y su suplente deberán ser así designadas, por mayoría simple, del grupo de mediadores y mediadoras, y cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- *Presentar la certificación que la acredita como tal.*
- 2.- *No haber tenido ninguna sanción disciplinaria en los últimos cinco años*
- 3.- *Tener nombramiento en propiedad, interino o de confianza, con cinco años en la institución, como mínimo.*
- 4.- *Que la última evaluación del desempeño sea igual o superior a ochenta.*

El nombramiento de la persona mediadora será por dos años, prorrogables no consecutivamente por el mismo período.

ARTÍCULO 11.- Funciones del Consejo directivo

Serán funciones del Consejo directivo:

- a) *Supervisar el funcionamiento del Centro, vigilando el cumplimiento de sus objetivos conforme a la ley y el presente reglamento.*
- b) *Conocer, aceptar o rechazar las solicitudes de incorporación al registro de neutrales del Centro.*
- c) *Designar y excluir las personas neutrales en aquellos casos que corresponda, de conformidad con la Ley N.º 7727, este reglamento y el Código de Ética del Centro.*
- d) *Aprobar los planes y los informes que correspondan, en cumplimiento de las directrices institucionales o de la DINARAC.*
- e) *Proponer la revisión, la modificación y la actualización de los instrumentos normativos y organizativos del Centro.*
- f) *Conocer y resolver todos los asuntos administrativos que se sometan a su conocimiento.*

ARTÍCULO 12. Funciones de la coordinación del Centro.

Serán funciones de la coordinación del Centro las siguientes:

- a) *Representar al Centro en las actividades dentro y fuera de la institución.*
- b) *Coordinar el trabajo de las personas mediadoras y demás personal que labore en el Centro.*
- c) *Designar la persona a cargo de la mediación en cada caso, sea a las sesiones de filtro o a las sesiones conjuntas, según los criterios de oportunidad y conocimientos afines a las características del caso.*
- d) *Mantener informada a la Dirección del Departamento de Recursos Humanos, al Consejo directivo, a las autoridades institucionales y a la DINARAC sobre los asuntos y las actividades del Centro.*
- e) *Desarrollar y coordinar los programas de difusión, investigación y desarrollo de la mediación y la cultura de paz, de forma conjunta con la Comisión de Cultura y Clima Organizacional del Área de Desarrollo del Recurso Humano y la Dirección del Departamento de Recursos Humanos.*
- f) *Promover, desarrollar y coordinar los programas de capacitación y actualización en materia de mediación dirigidos a las personas mediadoras, de forma conjunta con la Comisión de Cultura y Clima Organizacional del Área de Desarrollo del Recurso Humano y la Dirección del Departamento de Recursos Humanos.*
- g) *Proponer y ejecutar los procesos administrativos necesarios para el desarrollo de las actividades del Centro.*
- h) *Elaborar los informes técnicos y administrativos y dar seguimiento al plan de trabajo del Centro.*
- i) *Mantener al día el registro de mediadores y mediadoras.*
- j) *Asesorar y supervisar a las personas mediadoras en su función.*
- k) *Realizar las consultas de legalidad con respecto a los criterios de admisibilidad y a la validez del acuerdo, cuando así corresponda, la cual se realizará a las personas integrantes del Centro.*
- l) *Informar a la DINARAC sobre toda modificación relacionada con los alcances del artículo 6 del reglamento al Capítulo IV de la Ley Sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social (Decreto N.º 27166-J, publicado en La Gaceta N.º 2166-J, de 13 de julio de 1998).*

ARTÍCULO 13.- Confidencialidad de los procesos

El contenido de los procesos del Centro tiene carácter confidencial y de obligado cumplimiento para quienes en ellos participan, sea cual fuere el título bajo el cual participen durante el proceso.

ARTÍCULO 14.- Gratuidad de la mediación

La mediación que facilitará el Centro será un servicio totalmente gratuito, por lo que las personas vinculadas con la prestación de los servicios y la administración del Centro no recibirán retribución por sus servicios.

Queda prohibido para el personal del Centro, sean neutrales, administrativo o del Consejo directivo, recibir toda clase de dádiva o gratificación por el servicio prestado.

ARTÍCULO 15.- Preferencia por la co-mediación

Para las sesiones conjuntas se privilegiará la co-mediación, lo cual facilitará la integración de un equipo interdisciplinario.

**CAPÍTULO III
LOS MEDIADORES Y LAS MEDIADORAS**

ARTÍCULO 16.- La persona mediadora *La persona a quien se asigne una mediación estará capacitada y certificada para desempeñarse como neutral en una situación de conflicto entre las partes, lo cual facilita la comunicación entre ellas, en la búsqueda de alternativas de solución mutuamente satisfactorias para las partes.*

ARTÍCULO 17.- Requisitos de inscripción

Para inscribirse en el registro de mediadores y mediadoras se deberá presentar una solicitud por escrito, dirigida al Consejo directivo, a la cual se deberá adjuntar el currículum vitae y demás documentos que acreditan su condición, de conformidad con la Ley N.º 7727, su reglamento, la DINARAC y este reglamento. La aceptación de la inscripción será responsabilidad del Consejo directivo, siempre y cuando cumpla los siguientes requisitos:

- a) Presentar la certificación que lo acredita como tal.*
- b) Experiencia de participación en cinco procesos de mediación, como mínimo*
- c) Que la última evaluación del desempeño sea igual o superior a ochenta.*

Podrán prestar servicio en el Centro aquellas personas pensionadas o cesadas por la institución que cumplan los siguientes requisitos:

- a) Presentar la certificación que lo acredita como mediador o mediadora.*
- b) Experiencia de participación en cinco procesos de mediación, como mínimo.*
- c) Obtener/mantener evaluaciones de los procesos de mediación designados en el Centro superiores a ochenta.*

Verificado el cumplimiento de los requisitos mencionados, por parte de la persona coordinadora, se procederá a la presentación de la persona solicitante ante el Consejo directivo, que decidirá, de forma razonada, si se acepta o rechaza la solicitud de inscripción, en un período no mayor de diez días hábiles.

De forma razonada, el Consejo directivo resolverá las solicitudes a que se refiere este artículo.

ARTÍCULO 18.- Obligaciones de la persona mediadora

La persona mediadora tendrá las siguientes obligaciones:

- a) Desarrollar su función de manera imparcial.*
- b) Abstenerse de sugerir o asesorar a las personas participantes de la mediación durante el proceso.*
- c) Vigilar que en el trámite de mediación no se afecten los derechos de terceros, de personas con discapacidad o institucionales.*
- d) Cerciorarse de que la voluntad de las personas interesadas no sufra algún vicio de consentimiento.*
- e) Mantener la confidencialidad de las expresiones verbales, las actuaciones y/o cualquier tipo de documentación aportada en el proceso.*
- f) Firmar, con las partes, el consentimiento informado de confidencialidad.*
- g) Propiciar una satisfactoria composición de intereses de las partes en todo el proceso de mediación.*
- h) Auxiliar en los casos de mediación en que sea requerido por la coordinación del Centro, salvo los casos de fuerza mayor.*
- i) Brindar seguimiento a los casos en que participó, según la recomendación realizada en el formulario de cierre.*

- j) *Completar los formularios establecidos por el Centro concernientes a la administración de los casos y su evaluación.*
- k) *Asistir a los cursos de capacitación o actualización y a las actividades a que la convoquen.*
- l) *Acatar las disposiciones contenidas en las leyes, los reglamentos, los manuales, las circulares, los oficios y/o los acuerdos relativos al servicio de mediación prestado por el Centro.*

ARTÍCULO 19.- La suspensión y la exclusión de las personas mediadoras

Las personas mediadoras, debidamente acreditadas, podrán ser suspendidas del registro del Centro hasta por seis meses, o bien, excluidas, según lo establecido en el artículo 5.h. del Código de Ética, cuando incumpla algunos de los deberes establecidos en este.

ARTÍCULO 20.- Trámite de suspensión y exclusión

Para la suspensión o la exclusión de una persona mediadora, la coordinación del Centro deberá presentar, por escrito, ante el Consejo directivo, una justificación motivada, donde indicará los hechos en los cuales incurrió la persona a quien se pretende suspender o excluir del Centro, a solicitud suya o de otra persona.

El Consejo directivo estudiará la procedencia de la solicitud planteada por la coordinación del Centro. Contará con un período de cinco días hábiles para resolver. Sobre la resolución final, solo cabrá recurso de reconsideración ante el Consejo directivo.

En caso de que se presente alguna situación regulada en la normativa sobre el régimen administrativo-disciplinario, la Dirección de Recursos Humanos deberá elevar el caso a la instancia institucional correspondiente.

ARTÍCULO 21.- Responsabilidad de las personas mediadoras

Las personas mediadoras serán responsables, en instancia judicial, por los daños y los perjuicios ocasionados por su conducta o por el incumplimiento de sus deberes a las partes o al Centro.

ARTÍCULO 22.- Juramentación del Consejo directivo y las personas mediadoras

Los miembros del Consejo directivo serán juramentados por la Dirección Ejecutiva.

La persona mediadora podrá prestar servicio en el Centro inmediatamente posterior a su juramentación, por parte de la Dirección Ejecutiva.

ARTÍCULO 23.- Disponibilidad de horario de la persona mediadora

La institución autorizará a la persona mediadora una disponibilidad de quince horas mensuales, como mínimo, destinadas a las actividades a las que se le convoque por parte de la coordinación del Centro, por ejemplo, procesos de mediación, capacitaciones, prácticas, reuniones y otras.

La coordinación del Centro comunicará, previamente, a la jefatura de cada persona mediadora, con el fin de gestionar la autorización correspondiente.

CAPÍTULO IV LAS PARTES

ARTÍCULO 24.- Derechos de las partes

Las partes tendrán los siguientes derechos:

- a) Que se les asigne una persona que medie en su conflicto.*
- b) Recibir información sobre el procedimiento, los alcances y los límites de la mediación y los acuerdos.*
- c) Si las partes han incluido en la solicitud conjunta de mediación el nombre de las personas a cargo de quienes desean tener su mediación, la coordinación procederá a confirmar el nombramiento, siempre que las personas neutrales seleccionadas cumplan los requisitos establecidos en la ley, este reglamento y en el Código de Ética del Centro.*

Si la solicitud fue presentada por una sola de las partes, el Centro procederá a comunicarse con la otra parte para obtener su aprobación con respecto a las personas propuestas. En caso de no obtenerla, la coordinación designará a las personas que valore conveniente, según el perfil del caso. Ambas partes tendrán derecho, previo a la audiencia y/o en el transcurso de esta, de solicitar que se designe una nueva persona como mediadora. Con este fin, la parte deberá dirigir una comunicación a la coordinación del Centro, en la cual se establecerán, claramente, las razones que motivan la petición.

Todas las solicitudes sobre la designación de una persona neutral específica serán valoradas y aprobadas por la coordinación.

- d) *Intervenir en todas y cada una de las sesiones, excepto en las reuniones separadas.*
- e) *Asegurarse la asistencia técnica y/o profesional que requieran.*
- f) *Renunciar o pedir que se suspenda o concluya el trámite de mediación en cualquier etapa del proceso.*
- g) *Los demás que se les confieran en las leyes, los reglamentos, los manuales, las circulares, los oficios y los acuerdos correspondientes.*

ARTÍCULO 25.- Acceso a la instancia administrativa o judicial

Las partes tendrán el derecho de someter su controversia al conocimiento de los tribunales o en la instancia administrativa de la institución correspondiente; sin embargo, no podrán iniciar o continuar un proceso judicial o disciplinario en tanto no concluya el trámite no adversarial al que se ha sometido, salvo cuando signifique la pérdida de un derecho.

ARTÍCULO 26.- Obligaciones de las partes

Las partes tendrán las siguientes obligaciones:

- a) *Asistir puntualmente a las sesiones.*
- b) *Mantener una conducta respetuosa, tolerante y cortés durante la mediación.*
- c) *Abstenerse de manifestar conductas agresivas de cualquier índole.*
- d) *Cumplir los compromisos asumidos en el acuerdo que pongan fin a la controversia.*
- e) *Completar los formularios establecidos por el Centro.*
- f) *Cualquier otra que contengan las leyes y los reglamentos.*

CAPÍTULO V EL PROCESO DE MEDIACIÓN

ARTÍCULO 27.- Trámite del proceso de mediación

Todo asunto sometido a conocimiento del Centro deberá seguir, en su totalidad, el trámite que establece este reglamento. Solamente se suspenderá el procedimiento cuando una o ambas partes manifiesten su voluntad de retirarse del proceso.

ARTÍCULO 28.- La solicitud y el inicio del trámite de mediación

La apertura del trámite de mediación será dispuesta por la coordinación del Centro, a solicitud de la parte interesada, quien deberá usar el formulario que se le proporcionará para ese efecto.

Si una de las partes rechaza su participación en el proceso no se desarrollará el procedimiento de mediación.

ARTÍCULO 29.- Consentimiento informado

Previo al inicio de los procedimientos de mediación, las partes deberán firmar un consentimiento informado, en el cual se comprometen a cumplir los siguientes aspectos:

- a. Confidencialidad: no divulgar la información que se ventile durante las sesiones conjuntas.*
- b. Exclusividad: compromiso para no iniciar otros procesos relacionados, total o parcialmente, con el objeto de la mediación, hasta que concluya el proceso en el Centro.*
- c. Incumplimiento del acuerdo: en este caso las partes podrán recurrir a la instancia judicial.*

ARTÍCULO 30.- Procedimiento

El procedimiento a seguir será el siguiente:

- a) Se iniciará el procedimiento por gestión de parte.*
- b) Las partes pueden comparecer de forma personal o por medio de un representante, debidamente acreditado/a por medio de un poder o carta-poder legalmente otorgados.*
- c) La persona mediadora efectuará una reunión preliminar (filtro) con cada una de las partes por separado, para escuchar a fondo la exposición sobre el asunto y aclarar cualquier particular al respecto.*
- d) Una vez conocidos los puntos de vista de las partes, se realizará la consulta de admisibilidad y conciliabilidad, en concordancia con el artículo 7 del presente reglamento.*
- e) Si el conflicto reúne las condiciones, las personas mediadoras asignadas realizarán las sesiones conjuntas con las partes, según lo requiera.*

Podrán intervenir en las deliberaciones que se llevan a cabo. No obstante, lo anterior, previa solicitud de la parte, la audiencia podrá suspenderse momentáneamente a efectos de que la parte pueda consultar de forma privada con su asesor/a, en el momento en que la persona que tiene a cargo la mediación así se lo indique.

- f) Las personas mediadoras fijarán la agenda de las audiencias.*

- g) Durante la sesión conjunta, las personas mediadoras podrán sostener sesiones separadas con cada una de las partes, de acuerdo con lo que se considere pertinente. En todo caso, con respecto a estas sesiones, se aplica el principio de confidencialidad, el secreto profesional y la imparcialidad.*
- h) En caso de llegar a un acuerdo, este será redactado con estricto apego a lo dispuesto por el artículo 12 de la Ley RAC.*
- i) Antes de la firma del acuerdo, las personas mediadoras deben informar a las partes la posibilidad de asesorarse y/o consultar con respecto al acuerdo.*
- j) El procedimiento de mediación concluye cuando:*
- *Se consigna la firma de un acuerdo.*
 - *Se presente la manifestación escrita de las personas mediadoras, declarando que, consultadas las partes, no se justifican ulteriores esfuerzos de mediación.*
 - *Se presente la comunicación escrita de que una o ambas partes no desean continuar el procedimiento.*
 - *Alguna de las partes se ausente a una sesión sin justificación razonada.*
 - *Se incumplan los criterios de admisibilidad y conciliabilidad en cualquier etapa del proceso de mediación.*

Las personas mediadoras actuarán de conformidad con los principios de objetividad, equidad y justicia, teniendo en cuenta, entre otros factores, los derechos y las obligaciones de las partes, la ley y las circunstancias de la controversia, e, incluso, cualesquiera de las prácticas establecidas entre las partes.

Corresponde a las partes el planteamiento de las opciones que satisfagan los intereses involucrados. Asimismo, las partes tienen el deber de colaborar de buena fe con el proceso. Deben también asistir puntualmente a las sesiones.

ARTÍCULO 31.- Etapas del proceso

Cada proceso de mediación cumplirá las siguientes etapas:

- a) Recepción de la solicitud.*
- b) La coordinación del Centro evaluará si el caso es mediable o no.*
- c) Evaluación del caso: se realizarán reuniones preliminares con las partes de manera separada.*

- d) *Mediación: sesiones conjuntas con las partes.*
- e) *Seguimiento: se llevará a cabo, preferiblemente, por las personas mediadoras que participaron en el caso, en los plazos establecidos en el formulario de cierre.*
- f) *Referencia: en los casos que se considere conveniente, las personas mediadoras podrán referir a las partes a otros/as especialistas, sea a lo interno o a lo externo de la institución.*

ARTÍCULO 32.- Incumplimiento del acuerdo

En caso de incumplimiento del acuerdo, se deberá recurrir a la instancia judicial correspondiente.

ARTÍCULO 33.- Evaluación de los casos

Todo caso será evaluado por las partes, mediante el formulario correspondiente, en los siguientes momentos del proceso de mediación:

- a) *Reunión preliminar (filtro).*
- b) *Sesión conjunta.*

Por su parte, las personas mediadoras completarán las siguientes evaluaciones:

- 1.- *Evaluación del o la co-mediadora.*
- 2.- *Autoevaluación.*

Para cada evaluación, se utilizará el formulario dispuesto para ese efecto.

ARTÍCULO 34.- Archivo del expediente del proceso de mediación

La coordinación del Centro es responsable por la custodia del expediente que se utilice para cada caso.

Una vez concluido un proceso de mediación, se destruirá la totalidad de la documentación que contenga información sobre el contenido del conflicto, con excepción de la copia del acuerdo, en el caso de que se haya suscrito.

Se conservará la documentación del trámite administrativo del expediente (el formulario de solicitud, el control de audiencias, los formularios de evaluación, el formulario de seguimiento o cualquier otro que no refiera al contenido del conflicto).

**CAPÍTULO VI
MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO**

ARTÍCULO 35.- Modificaciones del reglamento

Las normas de este reglamento solo podrán ser modificadas a solicitud del Consejo directivo del Centro de Mediación y por acuerdo del Directorio legislativo.

TRANSITORIO ÚNICO.- Para dar inicio a las labores del Centro de Mediación de la Asamblea Legislativa se incluirán como mediadores y mediadoras al grupo de funcionarios y funcionarias legislativas capacitados en la institución en esta materia y certificados como tales.

Para incorporar nuevas personas, estas deberán seguir el procedimiento establecido en este reglamento.

Rige a partir de su publicación.

Finalmente, en cuanto al espacio requerido para la ubicación de dicho centro, se informa a los interesados que este Órgano Colegiado está realizando ingentes esfuerzos por dotar a la Asamblea Legislativa de una nueva sede, con la cual se haría frente a las necesidades que existen en la actualidad. ACUERDO FIRME, IRREVOCABLE Y DEFINITIVAMENTE APROBADO.

San José, a los 11 días del mes de noviembre de dos mil catorce.

**HENRY MORA JIMÉNEZ
PRESIDENTE**

**LUIS VÁSQUEZ CASTRO
PRIMER SECRETARIO**

**JORGE RODRÍGUEZ ARAYA
SEGUNDO SECRETARIO**

El Decreto Ejecutivo No. 30184-MOPT "Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que Circulen por las Vías Públicas" del 6 de febrero del 2002 que regula la actividad de Revisión Técnica Vehicular (RTV) y la instalación y funcionamiento de las Estaciones de RTV, así como la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078 del 26 de octubre de 2012 y sus reformas, establecen las revisiones técnicas vehiculares periódicas como requisito obligatorio para la circulación de los vehículos automotores, sus remolques y semirremolques, obligando al Estado establecer un Sistema de RTV adecuado que le permita cumplir con dicho programa.

La experiencia en los países donde la RTV ha funcionado desde hace algunos años, demuestra que en este Servicio Público se puede presentar diversidad en las interpretaciones de los criterios de calificación en las diferentes estaciones de RTV que realizan la inspección. Previendo este problema y con base en la legislación vigente aplicable, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha aprobado el presente Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV, cumpliendo lo indicado en el artículo 9 del Reglamento para la Revisión Técnica Integral que cita textualmente:

"La revisión técnica de vehículos deberá hacerse de acuerdo a los criterios que se establezcan en el Manual de Revisión Técnica de Vehículos que deberá preparar y mantener actualizado el Departamento Técnico respectivo del Consejo de Seguridad Vial, el cual previo a su publicación, deberá aprobar el Ministerio de Obras Públicas y Transportes".

El presente Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV, pretende establecer las especificaciones generales de actuación durante las revisiones y unificar, en lo posible, los criterios y procedimientos de inspección técnica de vehículos.

Dado que se trata de un manual de inspección, debe tenerse muy en cuenta la definición que la norma ISO/IEC 17020 brinda del término inspección: "examen de un diseño de producto, servicio, proceso o instalación y la determinación de su conformidad con requisitos específicos o bien con requisitos generales, con base en un juicio profesional" y es precisamente la introducción del concepto juicio profesional lo que permite y da validez al criterio técnico del inspector en la calificación de un defecto, en el caso que no exista un valor numérico como medición.

El objetivo perseguido con esta nueva revisión del "Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV" es atender las mejoras propuestas por la población, adaptarse a las nuevas tecnologías automotrices y ajustarse a la normativa vigente.

Además de las disposiciones reglamentarias y recomendaciones ya citadas, para la revisión del Manual se ha partido de los siguientes principios generales que deben ser seguidos en las revisiones:

1. La revisión técnica de los vehículos tiene por objeto comprobar si éstos cumplen al momento de la inspección y continúan cumpliendo a través de verificaciones periódicas, las condiciones exigidas por la normativa vigente para la circulación por vías públicas, recogidas en el presente manual.

2. Previamente al inicio de la RTV se deberá proceder a su identificación, comprobando que su VIN o número de chasis y matrícula coinciden con los señalados en los documentos oficiales.

3. Las comprobaciones durante el proceso de inspección deben ser lo más simples y directas posibles.

4. Durante el proceso de inspección no se efectuará manipulación o desmontaje alguno de los elementos y/o piezas del vehículo.

5. Los equipos y herramientas que se utilicen en la inspección serán los que al efecto disponga el Ministerio de Obras Públicas y Transportes mediante el Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT.

El reconocimiento de las condiciones técnicas de las instalaciones que constituyen las estaciones de revisión técnica de vehículos es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y estará bajo la supervisión del Cosevi, siendo éste, por tanto, el que determine los equipos con los cuales debe estar dotada una estación, mediante los procedimientos previstos en la legislación vigente y en concreto, mediante el Reglamento de RTV.

6. La inspección técnica del vehículo deberá poder realizarse en un tiempo razonable que asegure la calidad y eficiencia del servicio de RTV.

Para efectos de la aplicación de este Manual serán utilizadas como definiciones las siguientes:

CATEGORÍAS:

Basados en la naturaleza constructiva de los vehículos se establecen las siguientes clasificaciones de vehículos:

- 01. Bicimoto.-** Vehículo con motor térmico de cilindrada igual o inferior a 50 centímetros cúbicos cuyo sistema de dirección es accionado por manillar o manubrio.
- 02. Motocicleta.-** Vehículo con motor térmico de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos cuyo sistema de dirección es accionado por manillar o manubrio.
- 03. Automóvil.-** Vehículo concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor.
- 04. Microbús.-** Vehículo concebido y construido para el transporte de personas con capacidad comprendida entre 10 y 26 plazas (ambas inclusive), incluido el conductor.
- 05. Buseta.-** Vehículo construido para el transporte de personas con capacidad entre 27 plazas y 45, incluido el conductor.
- 06. Autobús.-** Vehículo rígido concebido y construido para el transporte de personas con capacidad superior a 45 plazas, incluido el conductor.
- 07. Carga liviana.-** Vehículo automotor diseñado y utilizado para el transporte de carga, cuyo peso máximo autorizado sea inferior a 8 toneladas.
- 08. Carga pesada.-** Vehículo automotor diseñado y utilizado para el transporte de carga, cuyo peso máximo autorizado sea de al menos 8 toneladas.
- 09. Tractocamión.-** Vehículo automotor concebido y construido para diferentes utilidades, principalmente el arrastre de un semirremolque.
- 10. Remolque.-** Vehículo concebido y construido para ser acoplado a un vehículo automotor.

11. **Remolque Liviano.-** El destinado al transporte de carga, cuyo peso máximo autorizado o en su defecto Peso Bruto no exceda de 750 kg.
12. **Semirremolque.-** Vehículo concebido y construido para ser acoplado a un vehículo automotor, de tal manera que repose parcialmente sobre éste una parte sustancial de su peso y de su carga.
13. **Equipo Especial de Obras y Servicios.-** Vehículo concebido y construido para efectuar trabajos en obras civiles. No se considera apto para circular en vías públicas.
14. **Equipo Especial Agrícola.-** Vehículo concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas. No se considera apto para circular en vías públicas
15. **Vehículo Especial.-** Vehículo cuyas características constructivas son diferentes a las demás categorías establecidas. No se considera apto para circular en vías públicas

OPERACIONES DE INSPECCIÓN

Todas las operaciones de inspección, salvo las de identificación, tienen como finalidad fundamental detectar anomalías que afecten los componentes esenciales del vehículo o la calidad del medio ambiente, con el propósito de aumentar el nivel de seguridad vial y de calidad del aire.

Las operaciones de inspección se han agrupado en capítulos y están desarrolladas en el presente manual para los distintos tipos de vehículos, indicándose en cada punto las especificaciones generales, el método de inspección a seguir, y por último la calificación de los defectos.

PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN

Los métodos utilizados a fin de realizar las operaciones de inspección del vehículo serán los siguientes:

Inspección visual

Se realiza mediante observación de los componentes o elementos de que se trate, y en su caso, de su funcionamiento, atendiendo a probables ruidos o vibraciones anormales, holguras o fuentes de corrosión, soldaduras incorrectas o no adecuadas en determinados componentes o elementos, taladrados o cualquier otra operación incorrecta de mecanizado o plegado en determinados componentes o elementos, etc, que puedan dar lugar a probables causas de peligro para la circulación o el medio ambiente.

Inspección con equipos

Es aquella inspección que se realiza con ayuda de equipos con los que debe estar dotada la estación.

ESTRUCTURA DEL MANUAL

Para la mejor sistematización del uso del Manual y facilidad para completar la Tarjeta de Revisión Técnica, se ha dividido el Manual en los siguientes capítulos:

1. IDENTIFICACIÓN.
2. ACONDICIONAMIENTO EXTERIOR, CARROCERÍA Y CHASIS.
3. ACONDICIONAMIENTO INTERIOR.
4. ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN.

5. EMISIONES CONTAMINANTES.
6. FRENOS.
7. DIRECCIÓN.
8. EJES Y SUSPENSIÓN.
9. MOTOR Y TRANSMISIÓN.
10. OTROS
11. SITUACIONES ESPECIALES

Cada uno de los capítulos está dividido en apartados que corresponden a unidades de inspección, dentro del sistema que se revisa.

El capítulo 10 (Otros) atiende todo lo correspondiente a requisitos que deben cumplir los vehículos a los que les aplica una reglamentación adicional y específica como por ejemplo: transporte público de personas, grúas, transporte de mercancías peligrosas, etc.

INDICE

1. Identificación

- 1.1. Documentación
- 1.2. VIN y/o Número de Chasis
- 1.3. Placas de Matrícula y Documento de Identificación Adicional

2. Acondicionamiento Exterior, Carrocería y Chasis

- 2.1. Carrocería y Chasis
- 2.2. Dispositivos de enganche o acoplamiento para remolques y semirremolques
- 2.3. Guardabarros y dispositivos antiproyección (faldones)
- 2.4. Dispositivo Antiincrustamiento
- 2.5. Puertas y Capot (Tapa de Motor).
- 2.6. Parabrisas y ventanas.
- 2.7. Limpiaparabrisas y lavaparabrisas.
- 2.8. Retrovisores exteriores.
- 2.9. Soporte exterior de rueda de repuesto.

3. Acondicionamiento Interior

- 3.1. Asientos y sus anclajes
- 3.2. Cinturones de seguridad y sus anclajes
- 3.3. Indicador de velocidad
- 3.4. Odómetro

4. Alumbrado y señalización

- 4.1. Luces bajas (corto alcance) y luces altas (largo alcance)
- 4.2. Luz de marcha atrás
- 4.3. Luces indicadoras de dirección
- 4.4. Señal intermitente de emergencia
- 4.5. Luces de freno
- 4.6. Luz de placa matrícula trasera
- 4.7. Luces de posición
- 4.8. Luces antiniebla
- 4.9. Luces demarcadoras
- 4.10. Dispositivos y cintas retrorreflectivas
- 4.11. Luz especial de estacionamiento
- 4.12. Luces decorativas y/o no autorizadas
- 4.13. Avisador acústico

5. Emisiones Contaminantes

- 5.1. Ruido
- 5.2. Vehículos con motor de encendido por chispa
- 5.3. Vehículos con motor de encendido por compresión

6. Frenos

- 6.1. Freno de servicio
- 6.2. Freno de estacionamiento
- 6.3. Pedal del freno de servicio
- 6.4. Servofreno y bomba principal
- 6.5. Tubos
- 6.6. Mangueras
- 6.7. Fibras de freno

- 6.8. Tambores y discos
- 6.9. Cables, varillas, palancas, uniones
- 6.10. Bombas auxiliares
- 6.11. Válvula sensora de carga
- 6.12. Compresor y depósitos
- 6.13. Válvulas de frenado
- 6.14. Acumulador de presión (pulmón)
- 6.15. Acoplamiento de los frenos de remolque

7. Dirección

- 7.1. Desviación de ruedas
- 7.2. Volante y columna de dirección
- 7.3. Caja de dirección
- 7.4. Brazos, barras y rótulas
- 7.5. Servodirección (dirección asistida)

8. Ejes y Suspensión

- 8.1. Ejes y barras tensoras
- 8.2. Aros
- 8.3. Llantas
- 8.4. Resortes, soportes, amortiguadores, ballestas
- 8.5. Eficacia de Suspensión
- 8.6. Barras de torsión y estabilizadora
- 8.7. Brazos, tijeretas y rótulas de suspensión

9. Motor y Transmisión

- 9.1. Estado general del motor
- 9.2. Sistema de alimentación del motor
- 9.3. Sistema de escape
- 9.4. Transmisión
- 9.5. Vehículos que utilizan gas como combustible

10. Otros

- 10.1. Transporte de mercancías peligrosas
- 10.2. Taxis y taxímetro
- 10.3. Transporte colectivo de personas en las modalidades de Ruta Regular y Servicios Especiales
- 10.4. Vehículos de Transporte de Ruta Regular y Taxis Accesibles (Ley 7600)
- 10.5. Vehículos dedicados al remolque de vehículos (Grúas)
- 10.6. Vehículos de emergencia y policía

11. Situaciones Especiales

- 11.1. Servicio no finalizado

1.- Identificación

1.1.- Documentación

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

En forma previa a la inspección, se debe garantizar que el vehículo a revisar sea identificado, para evitar, en todo momento, confusión referente a su identidad.

La documentación de identificación a presentar será:

- Vehículos en circulación: Título o certificado de propiedad del vehículo *.
- Vehículos de primer ingreso al país: Declaración Única Aduanera (DUA) *.

* Salvo excepciones debidamente establecidas.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará la existencia y coincidencia de los datos reflejados en los documentos de identificación, presentados con el vehículo a revisar que son:

- Marca (*)
- Modelo (*)
- Año modelo (*)
- Número de Identificación Vehicular (VIN) o Número de Chasis.
- Estilo (*)
- Combustible (*)
- Número de motor
- Clasificación: Categoría y Carrocería
- Color
- Capacidad: Número de Plazas

Si algún dato de los indicados en la documentación no coincide se anotará el defecto correspondiente.

Adicionalmente, en el caso de vehículos de primer ingreso al país y según Decreto Ejecutivo 22636-J-H-MOPT del 7 de octubre de 1993 y sus reformas, el vehículo no debe presentar diferencias en cuanto a las características primarias (*).

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No coincidencia o ausencia de algún dato en los documentos de identificación (que no sea el VIN o número de chasis)	X		
2. No coincidencia de alguna característica primaria en el DUA (en vehículos de primer ingreso)		X	

1.2.- VIN y/o Número de Chasis

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo a efectos de identificación, deberá llevar inscrito de forma indeleble en la carrocería y/o en el chasis, una identificación numérica o alfanumérica realizada por el fabricante durante el proceso de producción del vehículo.

Este número deberá estar registrado en los documentos de identificación del vehículo y en caso de no coincidir deberá adecuarse dicha documentación para subsanar el defecto relacionado. Para tal efecto, la Revisión Técnica Vehicular emitirá el documento requerido.

Cuando al inspeccionar estos elementos de identificación se detecten indicios de manipulación, la Revisión Técnica Vehicular anotará el defecto conforme a lo estipulado en este Manual.

Cuando el vehículo no puede identificarse por VIN y/o Número de Chasis, la identificación del vehículo estará dada por el número de motor y así se debe consignar en la Tarjeta de Revisión Técnica.

Solo se verificará el número de motor cuando este sea la identificación del vehículo como se indica en el párrafo anterior.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual de los elementos de identificación del vehículo se comprobará:

- Su existencia (todo vehículo debe llevar un código para efectos de identificación).
- Debe tener todos sus dígitos legibles.
- Que no esté oculta de manera que no puedan observarse todos sus dígitos en forma clara.
- Que no existan indicios de haber sido manipulado el número de identificación y/o sus alrededores.
- La coincidencia con el número que figura en la documentación de identificación. Se debe aclarar que para comprobar esta coincidencia los guiones son caracteres que no se deben tomar en cuenta.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia		X	
2. Ilegible		X	
3. No visible		X	
4. Indicios de manipulación		X	
5. No coincide con el que figura en la documentación		X	
6. Alterado o manipulado, causa ratificada judicialmente	X		

1.3.- Placas de matrícula y documento de identificación adicional

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Tanto las placas de matrícula como el documento de identificación adicional deben ser los emitidos por el Registro Nacional de la Propiedad y no pueden manipularse. Las placas de matrícula metálicas y el documento de identificación adicional deben ser sustituidos en caso de ilegibilidad o deterioro de los elementos de identificación y seguridad. Se debe tener en cuenta que existen placas constituidas únicamente por dígitos numéricos y otras que son alfanuméricas, en ambos casos todos sus caracteres cuentan con la misma importancia y deben resultar legibles (incluidas las leyendas “Costa Rica” y “Centroamérica”).

No deben colocarse objetos que afecten la legibilidad de uno o todos sus caracteres o que impidan determinar su originalidad.

Las placas de matrícula deben ubicarse en el lugar designado por el fabricante del vehículo para ser instaladas. Cuando el vehículo no presente una ubicación preestablecida se debe acondicionar una nueva ubicación que cumpla todos los requisitos legales

Este apartado será aplicable respecto al documento de identificación adicional. Este tiene como propósito darle trazabilidad a las placas metálicas con respecto al vehículo, ya que ese documento es intransferible. Dicho documento de identificación adicional debe ubicarse en el parabrisas delantero, en el caso de autobuses se permite su ubicación en la ventanilla lateral izquierda delantera. En los casos de vehículos que no cuenten con parabrisas deben ubicarlo en un lugar visible.

Las placas que no sustituyan conforme la calendarización establecida por el Registro Nacional de la Propiedad serán consideradas sin validez legal y le será anotado al vehículo el defecto correspondiente.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará en el caso de la placa de matrícula y cuando corresponda, para el documento de identificación adicional; lo siguiente:

- Su existencia.
- Su originalidad.
- Su número y tipo, según la categoría y/o carrocería del vehículo.
- Que no existan defectos de estado que afecten su legibilidad.
- Que no existan elementos al frente que afecten la legibilidad. Esta verificación no se aplica para el documento de identificación adicional.
- Si existen indicios de manipulación que afecten la determinación de la originalidad.
- Ubicación.
- Fijación.

Para establecer si la legibilidad de la placa de matrícula ha sido afectada en cualquiera de sus caracteres, se verificará al leerse la letra o número si esta pueda ser determinada sin dificultad y además no tienda a confundirse.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. El número no coincide con el que figura en la documentación		X	
2. El tipo de placa no coincide con la categoría del vehículo	X		
3. Inexistencia		X	
4. Inexistencia y presenta solicitud de reposición	X		
5. Defecto de estado que afecte su legibilidad	X		
6. Defectos de estado que impida su legibilidad		X	
7. Existen elementos frente a la placa que afectan su legibilidad	X		
8. Placas o documento de identificación adicional no original o cuya originalidad no se puede asegurar		X	
9. Indicios de manipulación que no afectan la determinación de su originalidad	X		
10. Ubicación no adecuada que afecta su legibilidad y/o visibilidad		X	
11. Fijación defectuosa	X		
12. Placas de matrícula sin validez legal		X	

2.- Acondicionamiento Exterior, Carrocería y Chasis

2.1.- Carrocería y chasis

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

La carrocería está constituida por todos los elementos que componen el habitáculo y el receptáculo del vehículo, incluidos los pisos.

Debe considerarse que existen parachoques como dispositivos independientes a la carrocería y otros que forman parte de la misma.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- El estado de la estructura de la carrocería, prestando especial atención a los efectos de oxidación o corrosión. Esta última se podrá verificar mediante presión en el lugar afectado para evaluar su importancia.
- En su caso, el acoplamiento de la carrocería al chasis.
- En su caso, estado general de los largueros: no pueden presentar desperfecto mecánico ni síntomas avanzados de corrosión.
- En su caso, sistema de elevación de las cabinas basculantes
- Que no existan puntas salientes o cortantes que puedan causar lesiones a los usuarios de la vía pública.
- Saliente excesivo del tapón del depósito de combustible si puede abrirse accidentalmente.
- En su caso, la adecuada fijación de los parachoques y/o el “mataburros” y su estado, prestando especial atención que no tengan puntas salientes y cortantes, y que presenten adecuación estructural a la forma del vehículo.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado en la carrocería	X		
2. Defectos de estado en la carrocería que entrañen peligro		X	
3. Defectos de estado en los amarres de la carrocería al chasis		X	
4. Defectos de estado en las articulaciones de las cabinas basculantes	X		
5. Defectos de estado en los largueros y travesaños	X		
6. Defectos de estado en los largueros y travesaños si existe peligro de desacoplamiento de la cabina		X	
7. Defectos de estado en los largueros y travesaños si existe peligro de rotura		X	
8. Existencia de puntas salientes o cortantes		X	
9. Ausencia del parachoques cuando este ha sido desinstalado	X		
10. Fijación defectuosa de parachoques o "mataburros".	X		
11. Existencia de estructuras o elementos que sobresalgan del ancho o largo del vehículo	X		
12. Fijación defectuosa de parachoques o "mataburros" con peligro de desprendimiento		X	

2.2.- Dispositivos de enganche o acoplamiento para remolques y semirremolques

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará, cuando sea posible:

- El estado de los dispositivos.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado que no afecten a la seguridad	X		
2. Fijación defectuosa con riesgo de desprendimiento		X	

2.3- Guardabarros y dispositivos antiproyección (faldones)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Los vehículos deben estar equipados con guardabarros que recubran todas sus ruedas.

En el caso de inexistencia del guardabarros en el eje trasero de los vehículos de carga (liviana y pesada), remolques y semirremolques deben instalar faldones en su lugar.

En el caso de automóviles y motocicletas que cuenten con modificaciones que afecten el porcentaje de cobertura del guardabarros se deben instalar faldones.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia de guardabarros o faldones.
- La fijación.
- Estado.
- Aspectos que puedan afectar su función.
- Como mínimo el faldón debe cubrir el ancho de toda la banda de rodadura y la altura

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia		X	
2. Fijación defectuosa	X		
3. No cumple su función		X	
4. Mal estado de faldones	X		

2.4.- Dispositivo Antiincrustamiento

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo de carga (liviana y pesada) debe estar construido y/o equipado de manera que ofrezca en toda su anchura una protección eficaz contra el incrustamiento de los vehículos de las categorías livianos que choquen en su parte trasera.

Para que se considere que el dispositivo cumple con su cometido deberá estar instalado:

- A aproximadamente 60 cm o menos de profundidad desde la parte trasera del vehículo y debe cubrir, al menos, el ancho de vía (distancia entre la parte interna de las ruedas del eje).
- La altura máxima sobre el suelo debe ser de 55 cm aproximadamente.
- El ancho del dispositivo debe ser de al menos 10 cm aproximadamente.
- La parte trasera del vehículo está construida y/o equipada de manera que las partes que la integren puedan considerarse como elementos que sustituyan al dispositivo de protección trasera.

Están exceptuados de cumplir lo anterior, los vehículos en los que la existencia de este dispositivo sea fehacientemente incompatible con su utilización, y los tractocamiones.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia y dimensiones
- Fijación y estado
- Ubicación.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistente cuando es obligatorio		X	
2. Dispositivo con dimensiones menores a las exigidas		X	
3. Profundidad o altura mayor a la requerida		X	
4. Defectos de estado	X		
5. Fijación defectuosa	X		
6. Fijación defectuosa con riesgo de desprendimiento		X	

2.5.- Puertas y Capot (Tapa de Motor)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Las puertas de acceso de personas y la tapa de motor de los vehículos deben tener cerraduras que impidan su apertura no deseada. En el caso de las puertas de carga no deben presentar peligro de apertura repentina.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- El estado de las bisagras de las puertas de acceso de personas y tapa de motor. Para verificar esto se provocarán manualmente esfuerzos prestando atención a holguras en las bisagras, cuando sea posible.
- El funcionamiento correcto de las cerraduras prestando especial atención a:
 - deformaciones de la parte de la carrocería en donde se ubican los mecanismo de cierre
 - estado y funcionamiento del mecanismo de cierre
 - facilidad para apertura cuando la puerta o tapa motor está cerrada sin accionar el mecanismo para la apertura
 - fijación de la puerta o tapa de motor una vez que se acciona el mecanismo de cierre.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Puertas de acceso de personas o tapa de motor con riesgo de apertura repentina		X	
2. Defectos de accionamiento de puertas de acceso de personas	X		
3. Bisagras defectuosas de puertas y tapa de motor	X		
4. Existencia de corrosión o deformaciones en el mecanismo de cierre de la tapa de motor	X		
5. Puertas de acceso de equipaje o carga con riesgo de apertura repentina	X		

2.6.- Parabrisas y ventanas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Se entiende por campo de visión del conductor, la zona que está ubicada desde el asiento del conductor, 180 grados hacia el frente. Por ejemplo, en un automóvil el campo de visión comprende las dos ventanillas delanteras y el parabrisas delantero.

Se entiende como **campo de visión mínima del conductor**, la zona delimitada sobre el parabrisas delantero por una franja de aproximadamente 60 cm de longitud (30 cm hacia cada lado desde el centro del volante) y enmarcada en su altura por el barrido de las escobillas y en su parte inferior por el borde superior del volante de dirección.

Los elementos transparentes del habitáculo que afecten al campo de visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial.

Las sustancias que producen reflejos hacia el exterior (tipo espejo) no pueden ser ubicadas en ningún parabrisas o ventana del vehículo.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia e integridad de todos los parabrisas y ventanas.
- Que en caso de llevar láminas adhesivas antisolares, no se afecte el campo de visión del conductor.
- La existencia de fisuras, impactos o láminas adheridas en los parabrisas delantero y trasero que dificulten el campo de visión del conductor.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Parabrisas delantero desinstalado			X
2. Ventanas y/o parabrisas trasero desinstalado	X		
3. Accionamiento de ventanas defectuoso (no abren)	X		
4. Existencia de lámina adhesiva antisolar, adhesivos o similares en el parabrisas delantero dentro del área de barrido de las escobillas		X	
5. Existencia de lámina adhesiva antisolar, adhesivos o similares en el parabrisas trasero en automóviles	X		
6. Existencia de sustancias reflectivas		X	
7. Fisura o impactos con radio mayor a 10 cm fuera del campo de visión mínima del conductor	X		
8. Fisuras o impactos con radio mayor a 5 cm en el campo de visión mínima del conductor		X	
9. Fisura o impactos con radio mayor a 50cm en cualquier parte del parabrisas.		X	
10. Polarizado no permite visibilidad hacia el interior del vehículo en ventanas laterales.	X		

2.7.- Limpiaparabrisas y lavaparabrisas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Si el conductor necesariamente debe observar la vía a través del parabrisas, el vehículo debe tener limpiaparabrisas. Si el vehículo fue inscrito a partir de la entrada en vigencia de la Ley de Tránsito N° 7331 del 22 de abril de 1993, deberá tener instalado un dispositivo lavaparabrisas.

En el caso de vehículos de carga pesada y autobuses se verificará la existencia y funcionamiento del lavaparabrisas y limpiaparabrisas solo en el campo de visión directa del conductor.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante una inspección visual se comprobará:

- La existencia de los dispositivos de limpiaparabrisas y/o lavaparabrisas.
- Su correcto funcionamiento.
- Estado de las escobillas.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia del lavaparabrisas	X		
2. Mal funcionamiento del lavaparabrisas	X		
3. Inexistencia de los limpiaparabrisas		X	
4. Mal funcionamiento del limpiaparabrisas		X	
5. Escobillas en mal estado	X		

2.8.- Retrovisores Exteriores

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

RETROVISORES EXTERIORES PARA VEHÍCULOS

Categoría de Vehículo	Retrovisor Derecho	Retrovisor Izquierdo
Motocicletas y cuadraciclos	1 opcional.	1 obligatorio
Automóviles (*), microbuses, busetas y autobuses	1 obligatorio	1 obligatorio
Carga liviana y pesada	1 obligatorio	1 obligatorio

(*) El retrovisor exterior derecho no es obligatorio para los automóviles que ingresaron antes de la puesta en vigencia de la Ley de Tránsito N° 7331, del 22 de abril de 1993.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia de los espejos retrovisores obligatorios.
- El estado de las superficies de retrovisión.
- La fijación.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia de alguno de los retrovisores obligatorios		X	
2. Deterioro de las superficies que afecten la retrovisión	X		
3. Deterioro de las superficies que impidan la retrovisión		X	
4. Fijación defectuosa	X		
5. Fijación defectuosa con riesgo de desprendimiento		X	

2.9.- Soporte exterior de rueda de repuesto

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

En el caso de que la rueda de repuesto vaya fijada en el exterior de la carrocería, será calificada según lo que se indica en este apartado.

En los casos en que la fijación de la rueda de repuesto se realice con dos o más tuercas o tornillos deberá estar sujeta por al menos 2.

En los casos en que la rueda de repuesto se sujete por debajo del vehículo, el mecanismo de sujeción debe impedir la oscilación de la rueda.

Para verificar la fijación se aplicarán esfuerzos manuales en los sentidos axial, radial y de rotación.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Fijación del soporte o de la rueda de repuesto.
- La existencia de elementos requeridos como mínimo para una sujeción adecuada.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fijación de la rueda de repuesto con riesgo de desprendimiento o desplazamiento	X		

3.- Acondicionamiento Interior

3.1.- Asientos y sus anclajes

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todos los vehículos deberán tener los asientos anclados a la estructura, de forma resistente.

Los automóviles están obligados a portar reposacabezas de acuerdo a lo siguiente:

- Asientos delanteros para los inscritos a partir del 1 de enero del 2009.
- Asientos delanteros y traseros para los inscritos a partir del 1 de enero del 2014.

Los reposacabezas termoformados son admitidos

No es obligatorio portar reposacabezas en los asientos centrales, asientos abatibles y en los que no vayan en el sentido de la marcha del vehículo.

Todos aquellos reposacabezas que vengan provistos de fábrica no deben ser desinstalados.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Fijación a la estructura.
- Que no presenten ningún elemento deteriorado o suelto que pueda ocasionar lesiones a los ocupantes del vehículo.
- La existencia de los reposacabezas cuando sea obligatorio
- Que no sean desinstalados, cuando aplica

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado	X		
2. Fijación defectuosa	X		
3. Fijación defectuosa con riesgo de desprendimiento		X	
4. Mecanismos de ajuste que no permiten fijación		X	
5. Desinstalación de reposacabezas	X		
6. Inexistencia de reposacabezas cuando es obligatorio		X	

3.2.- Cinturones de seguridad y sus anclajes

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todos los vehículos de carga y de pasajeros deben llevar instalados cinturones de seguridad, excepto en asientos transversales al sentido de la marcha.

Los cinturones que no sean de seguridad serán considerados como inexistentes.

Cada anclaje de los cinturones de seguridad debe ser independiente. Debe tenerse en cuenta que dos o más anclajes de los cinturones pueden no presentar una sola unión a la carrocería.

Los vehículos con motor deben estar provistos de anclajes para cinturones de seguridad en el número y posición que se indica a continuación.

NUMERO DE ANCLAJES DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

Categoría del vehículo	Asientos laterales			Asientos centrales	
	Delanteros		Traseros	Delanteros	Traseros
	Conductor	Pasajero			
Automóviles	3	3	2 ó 3 (*)	2	2
Carga liviana y pesada	2 ó 3 (**)	2 ó 3 (**)	2 ó 3 (**)	2	2
Microbuses, busetas y autobuses placa particular	2 ó 3	2 ó 3	2 ó 3 (***)	2	2 ó 3 (***)

(*) Los vehículos automóviles inscritos a partir de la vigencia de la Ley 8167 deben portar cinturones con tres puntos de anclaje en asientos laterales traseros. En el caso de automóviles que cuenten con plazas adicionales a la versión estándar, podrán contar como mínimo con cinturones sudabdominales.

(**) Los vehículos de carga liviana y pesada inscritos a partir de la vigencia de la Ley 8696 deben portar cinturones con tres puntos de anclaje en asientos laterales delanteros y traseros.

(***) Aplica para autobuses, microbuses y busetas que ingresaron a partir de enero del 2013, de uso particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Si el vehículo está equipado con los cinturones de seguridad reglamentarios, en las plazas obligadas a esto.
- Estado de las bandas de los cinturones de seguridad.
- Que el número de puntos de anclaje sea el reglamentario.
- La correcta fijación de los anclajes y su buen estado.
- El funcionamiento de los cierres.
- El bloqueo en el caso de cinturones con sistema de recuperación automática cuando sea posible.
- El ajuste.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia		X	
2. No funciona		X	
3. Inferior número de puntos de anclaje que los reglamentarios	X		
4. Defectos de estado en las bandas de cinturones	X		
5. Defectos de estado de los anclajes	X		
6. Defectos de estado en las bandas o de los anclajes con peligro de rotura		X	

3.3.- Indicador de velocidad

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

No se comprobará el funcionamiento del indicador de velocidad puesto que una gran cantidad de vehículos requieren que se alcance una velocidad mayor a los 10 km/h, aspecto que no se puede cumplir en una estación de RTV o bien el indicador de velocidad requiere la utilización de la caja de cambios.

Todo vehículo automotor que ingrese a partir de enero del 2015, deberá contar con un indicador de velocidad en kilómetros por hora.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia del indicador de velocidad y la instalación de sus componentes.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia del indicador de velocidad o de algunos de sus componentes		X	
2. Indicador de velocidad no está en kilómetros por hora		X	

3.4.- Odómetro

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo ingresado a partir de enero del 2015, deberá contar con un odómetro en buen estado de funcionamiento.

La RTV registrará, en cada inspección la indicación del odómetro, indicando además la unidad de medida correspondiente. Se realizará una anotación en la Tarjeta de Revisión Técnica, tanto de la distancia recorrida indicada en la inspección anterior como la distancia indicada por el odómetro en el momento de la inspección. En el caso de

vehículos de inscripción se realizará una verificación respecto de la distancia recorrida indicada en el DUA

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia, cuando sea obligatorio.
- Legibilidad de la indicación.
- Que la indicación de la última inspección no sea inferior a la de la anterior inspección

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia de odómetro		X	
2. Ilegibilidad		X	
3. Distancia recorrida del vehículo inferior a la última Inspección Técnica.		X	
4. Distancia recorrida del vehículo inferior a la registrada en el DUA.		X	

4.- Alumbrado y Señalización

Tablas resumen

En la siguiente tabla se indican, según la reglamentación vigente, las características de los dispositivos de alumbrado y señalización de los vehículos

TABLA 4.1: DISPOSITIVOS OBLIGATORIOS

DISPOSITIVO	NÚMERO	COLOR	UBICACIÓN	VEHÍCULOS PARA LOS QUE ES OBLIGATORIO
Luces baja y alta	Dispositivos individuales: 2 ó 4 altas más 2 ó 4 bajas Dispositivos duales: 2, 4 ó 6.	Blanco o amarillo.	Delante	Automóviles, transporte colectivo y transporte de carga. Las motocicletas pueden tener solo una alta y una baja.

TABLA 4.1: DISPOSITIVOS OBLIGATORIOS

DISPOSITIVO	NÚMERO	COLOR	UBICACIÓN	VEHICULOS PARA LOS QUE ES OBLIGATORIO
Luz de marcha atrás	Mínimo 1	Color blanco	Detrás	Automóviles, transporte colectivo y transporte de carga. En los remolques y semirremolques es opcional.
Luces indicadoras de dirección.	Al menos 2 delanteras y al menos 2 traseras.	Delante: blanco, amarillo o naranja Detrás: naranja o rojo	Bordes exteriores Delante y detrás	Todos. Las delanteras no son obligatorias para los remolques y semirremolques. Las luces indicadoras de dirección que se ubican en forma lateral son obligatorias para vehículos de más de 6 m y opcionales para los demás.
Señal intermitente de emergencias	Igual de las luces indicadoras de dirección	Igual de las luces indicadoras de dirección	Igual de las luces indicadoras de dirección	Todos En el caso de las bicimotos y motocicletas esta señal es opcional.
Luz de frenado.	2 o 4 Motocicletas: 1 o 2	Rojo	Detrás. En los bordes exteriores	Todos
Luz central de freno	1	Rojo	Detrás, centrada y a una altura de los asientos traseros, salvo que de fábrica el dispositivo esté ubicado en otro lugar.	Automóviles, microbuses, busetas y autobuses inscritos a partir de la entrada en vigencia de la Ley de Tránsito N° 7331. Opcional para los demás.
Luz de la placa	Mínimo 1	Blanco	La necesaria	Todos

TABLA 4.1: DISPOSITIVOS OBLIGATORIOS

DISPOSITIVO	NÚMERO	COLOR	UBICACIÓN	VEHICULOS PARA LOS QUE ES OBLIGATORIO
de matrícula trasera.			para iluminar la placa.	
Luces de posición.	2 delanteras 2 o 4 traseras Motocicletas: 1 trasera	Delante: blanco o amarillo Detrás: rojo	Delante: En los bordes exteriores Detrás: En los bordes exteriores	Todos Las delanteras no son obligatorias para los remolques y semirremolques
Luces demarcadoras.	Como mínimo debe contar con: 2 delanteras 2 traseras	Delante: blanco o amarillo. Detrás: Amarillo, rojo o naranja	Lo más alto que permita el vehículo	Vehículos de carga con PMA > 8000 kg, los vehículos de transporte colectivo, remolques y semirremolques
Dispositivos retrorreflectivos	Motocicletas: 1 Resto de vehículos: 2	Rojo	Detrás: En los bordes exteriores	Motocicletas, automóviles y carga liviana.
Cintas retrorreflectivas tipo A	Ver anotaciones adicionales en apartado correspondiente			

TABLA 4.2: DISPOSITIVOS OPCIONALES

DISPOSITIVO	NÚMERO	COLOR	UBICACIÓN	VEHICULOS PARA LOS QUE ES OPCIONAL
Luz especial de estacionamiento.	1 o 2	Blanco	En las partes laterales del vehículo.	Vehículos de carga.
Cintas retrorreflectivas tipo B	Ver anotaciones adicionales en apartado correspondiente			
Luz antiniebla delantera.	2 o 4	Blanco o amarillo.	Delante, a 75 cm o menos respecto con la vía.	Todos los vehículos
Luz antiniebla trasera.	Este tipo de luces no tienen una reglamentación específica, no obstante se pueden portar respetando que sean de color rojo, amarillo o naranja			

Nota: Toda luz de alumbrado o señalización que no se encuentre incluida en las tablas anteriores está prohibida al menos que cuente con el permiso respectivo emitido por la autoridad competente del MOPT.

4.1.- Luces bajas (corto alcance) y luces altas (largo alcance)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Las luces bajas no deben estar orientadas de manera que afecten la visibilidad de otros conductores que circulen por la vía en sentido contrario o en el mismo sentido. Los dispositivos individuales de luz alta/baja son los que tienen la capacidad de emitir sólo la luz baja o sólo la luz alta.

Los dispositivos duales de luz alta/baja son los que pueden emitir tanto luz alta como luz baja.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante el regloscopio, se comprobará que el haz luminoso de las luces altas y bajas no tenga una orientación que pueda deslumbrar a los conductores que circulan en sentido contrario, o bien que éstas no presenten problemas para alumbrar adecuadamente la vía. Para realizar esta comprobación se debe tener en cuenta lo siguiente:

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No funciona	X		
2. Estado de dispositivo defectuoso	X		
3. Queda encendida después de haber desacoplado la marcha atrás	X		
4. Color no reglamentario de la luz emitida	X		
5. Inexistencia		X	

Condiciones del vehículo

Para realizar esta prueba el vehículo debe tener todos los dispositivos de luz baja y alta en funcionamiento y sin un deterioro excesivo para poder ser comprobados.

Procedimiento de inspección

Para cada dispositivo de luz se procederá a comprobar la orientación del haz luminoso tanto de la luz baja como de la luz alta, mediante lo siguiente:

- Se comprobará la luz baja mediante la proyección del haz de luz en la pantalla del regloscopio, de manera que su zona de máxima intensidad de iluminación no se encuentre por encima de la delimitación correspondiente. Debe tenerse en cuenta que los vehículos de ajuste asimétrico podrán tener en el dispositivo derecho un ángulo de recodo, que provoca que el haz luminoso sobrepase esta delimitación, lo cual es normal en este tipo de vehículos.
- Se comprobará la luz alta mediante la proyección del haz de luz en la pantalla del regloscopio, de manera que la zona máxima de intensidad de iluminación se encuentre alrededor del punto central indicado en la pantalla.
- Se debe aclarar que la orientación del haz luminoso de la luz de niebla no debe ser comprobada.

Adicionalmente y mediante inspección visual se comprobará:

- Conmutación alta/baja y funcionamiento de los testigos correspondientes ubicados en el panel de instrumentos.
- Número de luces existente.
- Funcionamiento.
- Ubicación.
- Estado de los dispositivos.
- Color de la luz.
- Orientación del haz luminoso.
- No exista diferencia de color entre los pares simétricos de las luces bajas.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

4.2.- Luz de marcha atrás

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia
- Funcionamiento.
- Estado de los dispositivos.
- Color

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectuosa conmutación alta/baja	X		
2. No funciona el testigo de la luz alta	X		
3. No reúne condiciones para comprobar la orientación del haz luminoso de la luz baja		X	
4. Orientación defectuosa del haz luminoso (deslumbrante) de las luces bajas		X	
5. No reúne condiciones para comprobar la orientación del haz luminoso de la luz alta	X		
6. Orientación defectuosa del haz luminoso de las luces altas	X		
7. Número de luces no reglamentario		X	
8. Ubicación no reglamentaria de los dispositivos de alguna luz	X		
9. Estado de algún dispositivo deteriorado	X		
10. Existe riesgo de desprendimiento de algún dispositivo		X	
11. Color no reglamentario de la luz emitida		X	
12. Diferencias de color entre las luces bajas	X		

4.3.- Luces indicadoras de dirección

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Número de luces.
- Funcionamiento.
- Ubicación.
- Estado de los dispositivos.
- Color de la luz.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Número de luces inferior al reglamentario		X	
2. No funciona alguna luz	X		
3. No funciona ninguna luz en la parte delantera o trasera		X	
4. No funciona ninguna luz en el lado derecho o izquierdo		X	
5. Frecuencia de pulsación se asemeja la luz fija o a luz apagada	X		
6. Ubicación no reglamentaria de alguna luz	X		
7. Estado de dispositivo defectuoso	X		
8. Color no reglamentario de la luz	X		

4.4.- Señal Intermitente de emergencia

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Funcionamiento.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No funciona cuando es obligatoria	X		
2. Inexistencia cuando es obligatoria	X		

4.5.- Luces de freno

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

Todo vehículo equipado con sistema de freno de servicio, debe estar equipado con un dispositivo que active las luces de frenado, cuando entre en funcionamiento dicho sistema.

La luz de freno debe ser de color rojo y debe emitir una luz constante durante su activación.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Número de luces.
- Funcionamiento.
- Ubicación.
- Estado de los dispositivos.
- Color e intensidad de la luz.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No funciona alguna luz	X		
2. No funciona ninguna luz		X	
3. Ubicación no reglamentaria de alguna luz	X		
4. Estado de dispositivo defectuoso	X		
5. Intensidad no es superior a la de las luces de posición	X		
6. Color no reglamentario de la luz		X	
7. Inexistencia de la luz central de freno cuando es obligatorio	X		
8. Número de luces superior o inferior a lo legislado	X		

4.6.- Luz de la placa de matrícula trasera

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia.
- Funcionamiento.
- Estado y sujeción de los dispositivos.
- Color de la luz emitida.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia de la luz de placa de matrícula trasera		X	
2. No funciona o no cumple su función	X		
3. Defecto de sujeción	X		
4. Defecto de estado	X		
5. Color no reglamentario de la luz	X		

4.7.- Luces de posición

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Número de luces.
- Funcionamiento.
- Ubicación.
- Estado de los dispositivos.
- Color de la luz.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Número de luces inferior al reglamentario	X		
2. No funciona alguna luz	X		
3. Ubicación no reglamentaria de alguna luz	X		
4. Estado de dispositivo defectuoso	X		
5. Color no reglamentario de la luz	X		

4.8.- Luces antiniebla

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.2.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Número de luces.
- Funcionamiento.
- Ubicación.
- Sujeción y estado de los dispositivos.
- Color de la luz emitida (focos delanteros y luz trasera).

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Número de luces superior al reglamentario	X		
2. No funciona	X		
3. Color no reglamentario de la luz delantera		X	
4. Ubicación no reglamentaria de alguna luz		X	
5. Estado o sujeción defectuoso	X		
6. Color no reglamentario de la luz trasera	X		

4.9.- Luces Demarcadoras

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para el presente apartado debe considerarse lo indicado en la Tabla 4.1.

Las luces demarcadoras tienen la función de permitir a otros conductores dimensionar el vehículo que las porta.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia
- Funcionamiento.
- Número de luces
- Ubicación.
- Estado o sujeción de los dispositivos.
- Color de la luz emitida.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No funciona	X		
2. Inexistencia	X		
3. Estado o sujeción de dispositivo defectuoso	X		
4. Color no reglamentario de la luz	X		
5. Ubicación inadecuada	X		

4.10.- Dispositivos y Cintas Retrorreflectivas.

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El tipo de cinta retrorreflectiva y su ubicación se comprobará conforme a lo dispuesto en el reglamento existente para tal efecto.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia

- Número.
- Ubicación.
- Estado.
- Color.
- Que la cinta instalada en la parte lateral del vehículo abarque aproximadamente el 50% del largo. Para comprobar esto se observará que entre cada segmento de cinta exista una distancia similar al largo de la cinta.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Numero de dispositivos inferior al reglamentario		X	
2. Colocación de cintas retrorreflectiva incompleta con respecto a lo requerido		X	
3. Ubicación no reglamentaria	X		
4. Estado afecta su función	X		
5. Estado impide su función		X	
6. Color no reglamentario en cintas retrorreflectivas obligatorias		X	

4.11.- Luz especial de estacionamiento

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo de carga puede llevar luces especiales de estacionamiento laterales, para aumentar la visibilidad cuando requiera estacionarse en condiciones de oscuridad.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:
 - Ubicación.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Ubicación no reglamentaria	X		

4.12.- Luces Decorativas y/o no autorizadas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Según Decreto Ejecutivo 17266-MOPT las luces decorativas tienen prohibida su instalación en la parte exterior del vehículo.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará su inexistencia.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Existencia de luces decorativas instaladas en el vehículo		X	
2. Existencia de luces no autorizadas instaladas en el vehículo		X	

4.13.- Avisador Acústico

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo de motor debe estar provisto de un aparato productor de señales acústicas (bocina) que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad que permita avisar a los otros conductores alguna maniobra que se requiera hacer.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección se comprobará:
 - Funcionamiento.
 - Que el sonido sea continuo y uniforme.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No funciona		X	
2. El sonido emitido no es continuo y/o uniforme	X		

5.- Emisiones Contaminantes

5.1.- Ruido

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El sonómetro mide la presión sonora y por acuerdos internacionales se calibra en decibelio (dB).

b.- PROCEDIMIENTO

En el entendido de que la mayoría de los vehículos son diseñados y fabricados para cumplir con la reglamentación de los distintos países con respecto al nivel del ruido, son las modificaciones hechas en los vehículos la causa de la emisión de ruidos excesivos de los mismos.

Bajo esta premisa, el control del ruido en los escapes de los motores se llevara a cabo cuando el vehículo presente alguna de las siguientes condiciones:

- Escape modificado
- Escape sin silenciador o con "roncador"

- Cambio del tipo motor
- Instalación de mecanismo para la sobrealimentación del motor
- Contra-exposiciones en el escape en una desaceleración
- En caso de que el inspector considere que el vehículo emite ruido excesivo.

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo

- Si se han realizado modificaciones en el vehículo que puedan afectar la indicación del equipo
- Si existen ruidos anormales del motor
- Si el nivel de aceite se encuentra entre el mínimo y el máximo del indicador
- Si el tacómetro se encuentra desinstalado.

Condiciones de prueba

- Temperatura de motor adecuada

Procedimiento de inspección.

El control de ruido de los vehículos se realizará con el vehículo detenido y mediante la utilización del sonómetro de acuerdo a lo siguiente:

- El sonómetro se ubica de la siguiente manera:
 - Debe estar a la misma altura del escape.
 - Debe ubicarse aproximadamente a 45° con respecto a la proyección de la salida del escape.
 - La distancia entre el micrófono del sonómetro y la salida del escape debe ser de 50 cm aproximadamente.
- Con el motor caliente y con la caja de cambios en neutro se deberá alcanzar un régimen estabilizado aproximado a la mitad de la máxima indicación del tacómetro del vehículo y debe estabilizarse completamente. En el caso de los vehículos que no cuenten con tacómetro, la prueba se realizará a un régimen estabilizado de 3000rpm aproximadamente.
- El ruido debe medirse durante el intervalo de tiempo comprendido entre el régimen estabilizado y la desaceleración.
- Se realizarán como máximo tres mediciones.

Resultado de la prueba

El resultado de la prueba será el valor promedio de las 3 mediciones. En el caso de vehículos equipados con varios escapes independientes y separados en más de 30 cm se realizará un proceso de medición en cada escape siendo el resultado de prueba el más alto.

Valores Límite

Los niveles máximos admitidos de ruido emitidos por escape de los vehículos, en condición estática, serán los siguientes:

Tipo	Ruido
Automóviles, vehículos rústicos, taxis y vehículos cuyo peso bruto sea hasta 3500 kg	96 dB(A).
Bicimotos, motocicletas, microbuses y vehículos cuyo peso bruto sea entre 3500 kg y 8000 kg	98 dB(A)
Autobuses, busetas y vehículos cuyo peso bruto sea mayor a 8000 kg	100 dB(A)

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. No reúne condiciones para realizar el control del ruido		X	
2. El nivel de ruido producido por el vehículo es superior al permitido por la legislación		X	

5.2.- Vehículos con motor de encendido por chispa

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El procedimiento de inspección se aplicará a los vehículos equipados con motor de encendido por chispa, cuyas emisiones pueden o no estar reguladas por un sistema de control de emisiones de circulación cerrada, para lo cual debe tenerse en cuenta lo siguiente:

Se entiende como sistema de control de emisiones de circulación cerrada (SCECC) el sistema que, como mínimo, provee soluciones para disminuir las emisiones del vehículo de sus posibles fuentes de contaminación:

1. Combustible evaporado del depósito y/o del sistema de alimentación que se controla por el sistema de control de evaporación prematura de combustible (componente verificable filtro de carbón activado).
2. Gases provenientes del cárter del motor que se controlan por el sistema de ventilación positiva del cárter (componente verificable válvula PCV).
3. Gases de escape controlados por sistema de recirculación de gases de escape al motor (componente verificable válvula EGR) u otra tecnología alternativa.
4. Gases de escape que se controlan por el convertidor catalítico (catalizador). Los vehículos con alimentación de combustible electrónicamente controlada, utilizan adicionalmente la sonda lambda (componentes verificables catalizador y sonda lambda).

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- En los vehículos de motor de encendido por chispa ingresados a partir del 01 de enero de 1995, la existencia de todos los componentes del SCECC.
- Se verificará el nivel de aceite del motor por medio de la varilla de medición.

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo:

- Se realizará una inspección visual del tubo de escape para comprobar que:
 - No existen perforaciones que puedan desvirtuar la indicación del equipo de medida.
 - Lleve instalado el catalizador (para vehículos ingresados a partir del 01 de enero de 1995).
 - Se verificará que el vehículo tenga instalado el tapón de combustible.
 - Se verificará que el vehículo no presente manipulaciones hechas específicamente para desvirtuar la indicación del equipo.

- Se comprobará visualmente que el motor tenga instalados todos los dispositivos y que no presenta ruidos anómalos.
- Se comprobará que el indicador de baja presión del aceite no se encuentre encendido.

Condiciones de medida:

- El motor debe estar a temperatura normal de funcionamiento. Dicha temperatura se podrá verificar por medio del indicador en el panel de instrumentos o por medio de la activación del electroventilador.
- De ser necesario se mantendrá el motor a un régimen estabilizado entre las 2500 rpm y 3000 rpm aproximadamente, por alrededor de 2 minutos, a efectos de conseguir una temperatura óptima del catalizador.
- Todos los equipos que consuman energía (aire acondicionado, luces, radio, etc.) estarán desactivados.

Procedimiento de Inspección:

Mediante el analizador de gases se llevará a cabo la inspección de los gases contaminantes del motor del vehículo, de acuerdo con los siguientes pasos:

- Se realizará una aceleración hasta aproximadamente 2 500 rpm la cual se mantendrá por alrededor de treinta segundos. La emisión de humos durante este lapso podría ser un indicativo de falla mecánica a la cual le corresponderá un defecto específico, sin embargo, no impedirá realizar la medición de los gases de escape.
- Se introduce la sonda del analizador en el tubo de escape todo lo posible (un aproximado de 25 cm como mínimo), ya sea en el propio tubo o en el tubo colector acoplado al primero (prolongación), asegurándose que ésta quede fija, y evitándose las entradas de aire por la junta.
- La medición de los gases se realizará en régimen de ralentí y de aceleración (aproximadamente 2 500 rpm).

Medición con el motor en régimen de aceleración:

Con la caja de cambios en neutro (en el caso de vehículos con transmisión automática en posición N), se acciona el acelerador hasta obtener un régimen estabilizado del motor que esté a 2 500 rpm aproximadamente, el cual se mantiene hasta que la indicación del analizador de gases se estabilice, lo que será tomado como el resultado.

Medición con el motor en régimen de ralentí:

Con la caja de cambios en neutro y con el motor girando en régimen de ralentí, se espera hasta que la indicación del equipo se estabilice, lo que será tomado como el resultado.

Nota: Si el vehículo presenta escapes independientes, se realizarán mediciones en cada una de las salidas, no debiendo resultar la indicación del equipo superior al valor límite en ninguna de ellas.

Valores límite:

Tipo de motor	Tipo de vehículo	Fecha de Ingreso	Prueba al ralentí Valores límite	Prueba Acelerada valores límite
4 TIEMPOS (en estos se incluyen también los motores rotativos o WANKEL)	Bicimotos, motocicletas y cuadraciclos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 2800 p.p.m	
	Resto de vehículos	Antes 1/1/95	CO ≤ 4,5% en volumen	
		Desde 01/01/95 al 31/12/98	CO ≤ 2% en volumen HC ≤ 350 p.p.m	CO ≤ 0.5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m
		Desde 01/01/99	CO ≤ 0,5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m CO2 ≥ 10%	CO ≤ 0,3% en volumen HC ≤ 100 p.p.m CO2 ≥ 12%
2 TIEMPOS	Bicimotos, motocicletas y cuadraciclos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 12500 p.p.m	
	Resto de vehículos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 2500 p.p.m	

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (perforaciones en el escape)		X	
2. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ausencia del catalizador)		X	
3. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ausencia de tapón de combustible)		X	
4. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (manipulación del sistema)		X	
5. El vehículo presenta emisiones con concentración de monóxido de carbono (CO) superior a lo permitido		X	
6. El vehículo presenta emisiones con concentración de hidrocarburos (HC) superior a lo permitido		X	
7. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (Dispositivos desinstalados)		X	
8. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ruidos anormales)		X	
9. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (indicador de presión de aceite encendido)		X	
10. El vehículo presenta emisiones con concentración de dióxido de carbono (CO ₂) inferior a lo permitido	X		
11. El vehículo de combustible dual (gas GLP y gasolina) presenta emisiones con concentración de dióxido de carbono (CO ₂) inferior a lo permitido	X		
12. SCECC inexistente o incompleto en vehículos inscritos	X		
13. SCECC inexistente o incompleto en vehículos de primer ingreso		X	
14. Presencia de humos en el escape en régimen de aceleración	X		
15. Nivel de aceite sobre el máximo o bajo el mínimo	X		

5.3.- Vehículos con motor de encendido por compresión

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El procedimiento de inspección se aplicará a vehículos equipados con motor de encendido por compresión, independientemente del combustible utilizado.

b.- PROCEDIMIENTO

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo:

- Se realizará una inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones que puedan desvirtuar la indicación del equipo de medida.

- El nivel de aceite del motor se encontrará entre los valores máximo y mínimo indicados en la varilla de comprobación del nivel de aceite. Además, se verificará que el vehículo no presente fugas de aceite abundantes.
- Se comprobará visualmente que el motor tenga instalados todos los dispositivos.
- Que no presente ruidos anormales.
- Se comprobará la conexión del respiradero del cárter a la admisión (cuando aplique).
- Que no existan topes de acelerador.

Nota: Se comprobará en los vehículos con bomba de inyección de regulador mecánico que se encuentren los precintos instalados y sin alteraciones en los elementos de ajuste de control de caudal y de revoluciones por minuto; no obstante, su ausencia no implicará que no se pueda llevar a cabo el procedimiento de inspección.

Condiciones de medida:

- Todos los equipos que consuman energía (aire acondicionado, luces, etc) estarán desactivados.
- El motor debe estar a temperatura normal de funcionamiento

Procedimiento de Inspección:

La medición de la opacidad de los humos de escape de los vehículos provistos de motor de encendido por compresión, se realizará mediante el método de aceleración libre, pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión (cuando sea posible) que se expone en los siguientes apartados:

- Antes de introducir la sonda en el escape se realizarán tres aceleraciones libres como mínimo para la limpieza del sistema de escape.
- El motor debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. Esto significa esperar al menos diez segundos después de soltar el acelerador antes de realizar el siguiente ciclo de aceleración.
- Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el pedal del acelerador debe ser accionado con rapidez y continuidad (esto es, en tres segundos aproximadamente), aunque no con violencia (o sea, en forma gradual), a fin de obtener el máximo caudal de la bomba de inyección.
- Esta posición se mantendrá hasta que se alcance la velocidad de desconexión (cuando sea posible).
- La sonda para la toma de muestras deberá situarse en la salida del escape en una sección donde la distribución del humo se considere más uniforme.
- Una vez que la sonda se introduce en el tubo de escape y se realizan cuatro ciclos de aceleración, se anota la indicación máxima del equipo de cada ciclo de aceleración.

Valores límite:

**TABLA 5.2
VALORES LÍMITE DE COEFICIENTE DE ABSORCIÓN (VALOR K)**

Tipo de vehículo	Fecha de Ingreso (*) o Fecha de 1° inscripción (**)	Valores límite de % de oscurecimiento	Valores límite opacidad (k)
PMA < 3500 kg y motocicletas	Antes del 01/01/99 *	70%	2,80
	Desde el 01/01/99 **	60%	2,15
PMA ≥ 3500 kg y vehículos Turboalimentados	Antes del 01/01/99 *	80%	3,80
	Desde el 01/01/99 **	70%	2,80

- Los vehículos deberán ser rechazados únicamente en el caso que la media aritmética calculada sea superior al valor límite.
- A fin de evitar ensayos innecesarios y no arriesgar la integridad del motor, no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, se podrán rechazar vehículos en que se obtenido una medición que sea el doble a su valor límite.
- Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, se podrán aceptar vehículos en los que se haya obtenido una indicación que sea menor a 1.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (perforaciones en el escape)		X	
2. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (nivel de aceite no está comprendido dentro de los valores mínimo y máximo)		X	
3. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (fugas de aceite)		X	
4. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (falta conexión del respiradero del cárter)		X	
5. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (existencia de topes de acelerador)		X	
6. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ruidos anómalos en el motor)		X	
7. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (temperatura inadecuada)		X	
8. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (Dispositivos desinstalados)		X	
9. Desinstalación de sellos de seguridad para el control de caudal y/o revoluciones en la bomba de inyección, cuando aplica	X		
10. El vehículo presenta emisiones con opacidad de los humos superior a lo permitido		X	

6.- Frenos

6.1.- Freno de servicio

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo debe estar equipado con frenos capaces de moderar y detener el movimiento del vehículo de un modo seguro, rápido y eficaz; así como un freno de estacionamiento y de seguridad; salvo los remolques y semirremolques con un peso bruto total menor a 750kg.

El freno de servicio debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y carga, para cualquier pendiente ascendente o descendente, en la que el vehículo se encuentre.

El conductor deberá lograr ese frenado desde su asiento, sin separar las manos del volante o manubrio de dirección.

El freno de servicio deberá actuar sobre todas las ruedas del vehículo.

Un freno de servicio tiene por función disminuir progresivamente la velocidad de un vehículo en marcha, hacer que se detenga, o mantenerlo inmóvil si se encuentra ya detenido.

DESEQUILIBRIO:

Se entiende por *desequilibrio* la diferencia de fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje, de acuerdo a lo que indique el frenómetro.

La medida del desequilibrio se efectuará, por consiguiente, por cada eje y se obtendrá como porcentaje de la rueda que frena menos respecto a la que frena más en un mismo momento.

El desequilibrio D, en dicho momento, vendrá expresado por:

$$D = \frac{(Fd - Fi)}{Fd} * 100$$

Donde:

- Fd y Fi son los valores máximos de las fuerzas de frenado de las ruedas de un mismo eje.
- Fd es la mayor de ambas en un mismo momento.

Se considera el desequilibrio máximo registrado en el momento de la máxima frenada.

El desequilibrio produce sobre el vehículo una desestabilización del vehículo, desviándolo de su trayectoria.

EFICACIA:

Se entiende por eficacia (E) la relación de las fuerzas de frenado de todas las ruedas del vehículo respecto a su masa total. Se deducirá por la fórmula:

$$E = \frac{F}{M * g} * 100$$

E=Valor de la eficacia en %.

F=Suma de fuerzas de frenado de todas las ruedas del vehículo en Newton (suma de las lecturas del frenómetro para todas las ruedas en Newton)

M= Masa del vehículo en kg

g = Aceleración de la gravedad (9,81 m/s² o aproximar a 10 m/s²)

Este dato de eficacia vendrá dado en tanto por ciento y es un valor indicativo del funcionamiento global del sistema de frenos del vehículo.

Notas:

- En algunos casos de vehículos dotados de sistema antibloqueo se puede encender el testigo de avería del sistema al entrar en funcionamiento los rodillos del frenómetro. Para corregir este problema, una vez que el vehículo haya salido del frenómetro, se detendrá el motor y se efectuará una nueva puesta en marcha del motor, con lo cual el testigo se apagará tras el chequeo del sistema. En algunos casos habrá que realizar un pequeño recorrido para que éste se apague.
- En los vehículos dotados de sistema de control de tracción, para efectuar la prueba en el frenómetro será necesario detener el motor y con la llave de contacto en

la posición stop, proceder normalmente. Si el vehículo posee un dispositivo que deje fuera de servicio el sistema, se procederá a su desconexión antes de colocarlo en el frenómetro.

- Los vehículos con sistema de tracción integral o con diferencial viscoso, que no puedan ser desacoplados manualmente, tendrán que ser revisados teniendo en cuenta las características que presenta dicho sistema. En estos casos no se verificará el desequilibrio de frenado.
- En el caso de vehículos con doble o triple eje de tracción no desacoplables, la comprobación de la eficacia del frenado no se podrá realizar en un frenómetro.
- Debe considerarse la posible presencia en el sistema de frenado, de ejes que sólo se cargan y frenan cuando el eje vecino alcanza cierta carga.
- Los vehículos pueden realizar la prueba en cualquier estado de carga menos los de carga pesada.
- Cuando un vehículo no puede probarse en el frenómetro por sus características constructivas se debe comprobar con el decelerómetro, siempre y cuando el vehículo permita su instalación adecuada.

b.- PROCEDIMIENTO

Esta inspección se hará por medio de un frenómetro.

Para cada eje se procederá a accionar el mando del freno de servicio en una forma gradual y continua, a fin de obtener la máxima fuerza de frenado de cada rueda.

Se verificará en cada uno de los ejes del vehículo lo siguiente:

- Frenado de las ruedas.
- Progresión no gradual del frenado (agarre).
- Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.
- La existencia de fuerzas de frenado en ausencia de acción sobre el mando del freno.
- Desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje.
- Eficacia de frenado.

Valores límite

Eficacia de frenado mínima requerida:

Categoría	Porcentaje
Categoría 1 (Automóviles y Vehículos de Carga con PMA < 3500 kg)	51%
Categoría 2 (Microbuses, Busetas y Autobuses)	46 %
Categoría 3 (Vehículos de Carga con PMA > 3500 kg remolques y semirremolques)	41%

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Progresión no gradual del freno (agarre)		X	
2. Existencia de fuerzas de frenado en ausencia de acción sobre el mando del freno		X	

	Calificación		
	DL	DG	DP
3. Desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje, superior al 20% e inferior al 35%	X		
4. Desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje, superior al 35%		X	
5. Eficacia de frenado inferior al mínimo permitido		X	
6. Inexistencia de freno de servicio			X

6.2.- Freno de estacionamiento

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El dispositivo de freno de estacionamiento deberá ser independiente y tener una eficacia de frenado del 18%.

En los casos en que los mecanismos de accionamiento del freno de estacionamiento no actúen en forma gradual (con sistema que actúa por “entrampe”) no se podrá verificar la eficacia de frenado del dispositivo, solo se verificará el bloqueo de las ruedas.

En el freno de estacionamiento no se verificará el desequilibrio de frenado.

La palanca de accionamiento del freno de estacionamiento puede ser un pedal, una barra, etc.

El trinquete es el mecanismo mediante el cual se sujeta la palanca que acciona el freno de estacionamiento en una determinada posición.

El freno de estacionamiento no puede verificarse en mecanismos de accionamiento electrónico (con botón) y en los vehículos de tracción integral no desacoplable cuando el freno de estacionamiento actúa sobre la barra.

b.- PROCEDIMIENTO

Esta inspección se hará por medio de un frenómetro.

Se verificará en éste cada uno de los ejes del vehículo sobre los que actúe el freno de estacionamiento, comprobando:

- La eficacia de frenado.
- La sujeción del trinquete del freno de estacionamiento.
- Existe desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete.
- El recorrido de la palanca es excesivo.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Eficacia inferior al 18% y mayor o igual al 16 %	X		
2. Eficacia inferior al 16%		X	
3. En caso de entrampe, no bloquea las ruedas		X	
4. Sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento	X		
5. Recorrido excesivo de la palanca	X		

	Calificación		
	DL	DG	DP
6. Ausencia del sistema de freno de estacionamiento o de alguno de sus componentes		X	
7. El freno de estacionamiento no es independiente		X	

6.3.- Pedal del freno de servicio

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

En el caso de motocicletas, se entenderá pedal de freno como la manilla y el pedal del freno.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual y presionando el pedal de freno, se comprobará:

- Movimiento y carrera del pedal.
- El retorno del pedal.
- El revestimiento antideslizante del pedal.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Carrera del pedal excesiva o muy corta	X		
2. Holgura excesiva del pedal		X	
3. Retorno inadecuado del pedal	X		
4. Revestimiento antideslizante del pedal despegado, muy desgastado o ausente, cuando aplica	X		

6.4.- Servofreno y Bomba Principal

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Servofreno: freno de servicio asistido.

Se detendrá el motor, se accionará con el pie el pedal de freno 3 o 4 veces para descargar el sistema y luego, manteniendo la presión sobre el pedal se rearrancará el motor y se comprobará si disminuye el esfuerzo para accionar el pedal.

Mediante inspección visual, se comprobará:

- Si la bomba principal está en estado defectuoso o tiene pérdidas.
- Si la sujeción de la bomba principal es insegura.
- Si existe cantidad suficiente de líquido de frenos, cuando sea visible y/o accesible el depósito.
- Si existe tapa del depósito del cilindro de la bomba principal, cuando sea visible y/o accesible.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Servofreno defectuoso, sin vacío o desinstalado			X
2. Bomba principal defectuosa, mal sujeta o con pérdidas			X
3. Nivel de líquido de frenos en depósito inferior al mínimo	X		
4. Ausencia de la tapa del depósito de la bomba principal	X		
5. Bomba principal con daños o correcciones leves	X		

6.5.- Tubos

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará si:

- Existen pérdidas en los tubos o en las conexiones.
- Están dañados, golpeados o excesivamente corroídos.
- Su colocación o fijación es incorrecta.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fugas leves en los tubos o en las conexiones	X		
2. Fugas importantes en los tubos o en las conexiones			X
3. Dañados, golpeados o excesivamente corroídos		X	
4. Colocación o fijación incorrecta	X		
5. Colocación o fijación incorrecta con riesgo de rotura o desprendimiento		X	

6.6.- Manueras

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Con el freno accionado y mediante inspección visual, se comprobará si:

- El recubrimiento exterior está agrietado, desgastado o envejecido.
- Es demasiado corto, está abombado o está retorcido. Se comprobará que la manguera no tire del tubo en ninguna posición de la dirección o suspensión.
- Existen pérdidas en los tubos o en las conexiones con las mangueras.
- Se producen deformaciones bajo presión.
- El montaje presenta los seguros y los soportes de manguera en las conexiones. Además no deben tener un largo excesivo.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. El recubrimiento exterior está agrietado, desgastado o envejecido	X		
2. El recubrimiento exterior permite observar la siguiente capa		X	
3. Demasiado cortos, abombados o retorcidos		X	
4. Fugas leves en las mangueras	X		
5. Fugas importantes en las mangueras			X
6. Montaje inseguro o inadecuado	X		
7. Deformaciones bajo presión		X	

6.7.- Fibras de Freno

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para realizar esta inspección deberá poder comprobarse fácilmente el desgaste de las fibras del freno desde fuera o desde abajo del vehículo.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará (en aquellos casos que sea posible) si:

- Las fibras de freno presentan desgaste excesivo.
- Las fibras de freno presentan manchas de aceite, grasa, etc.
- Las fibras de freno están deterioradas: existencia de grietas, roturas o desprendimiento del revestimiento.
- El montaje es seguro, cuando esté visible.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Desgaste excesivo	X		
2. Manchados (aceite, grasa, etc.)	X		
3. Montaje inseguro o inadecuado	X		
4. Montaje inseguro o inadecuado con riesgo de desprendimiento		X	
5. Deterioro		X	

6.8.- Tambores y discos

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará (en aquellos casos que sea posible), si:

- Los discos y/o tambores de freno están desgastados o rayados en exceso en su superficie activa, están agrietados o rotos.

- Los discos y/o tambores presentan manchas de aceite, grasa, etc.
- Los discos y/o tambores son de distinto tipo en el mismo eje.
- Los anclajes son seguros.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1.- Desgaste o rayado en su superficie activa	X		
2.- Desgaste o rayado excesivo en su superficie activa		X	
3.- Agrietados o rotos			X
4.- Manchados (aceite, grasa, etc.)	X		
5.- Anclajes inseguros			X
6.- Existencia de tambores o discos de distinto tipo en el mismo eje	X		

6.9.- Cables, varillas, palancas, uniones

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará:

- El estado de los cables: defectuosos, enredados, desgastados o corrosión excesiva.
- Si las uniones de cables o varillas son seguras.
- Si existe cualquier restricción al funcionamiento libre del sistema de frenos.
- La aparición de cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Cables o varillas y/o sus uniones están defectuosos, enredados, desgastados o con corrosión	X		
2. Cables o varillas y/o uniones con peligro de rotura		X	
3. Cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo	X		

6.10.- Bombas auxiliares

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará si:

- Existen pérdidas.
- Su montaje es inseguro o inadecuado. Se comprobará en el foso mediante el detector de holguras accionando las placas.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fugas leves	X		
2. Fugas importantes			X
3. Montaje permite movimientos anormales	X		

6.11.- Válvula sensora de carga

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Este apartado no presupone la existencia obligatoria de este dispositivo en un circuito de frenos, pero en caso de estar equipado con éste de fábrica, la misma no puede ser desinstalada y deberá cumplir con lo que se indica.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará:

- Su existencia, cuando aplica y es posible de comprobar.
- La correcta conexión y existencia de todos sus componentes.
- Las fugas en la válvula sensora de carga se consideran fugas del circuito de frenos, las cuales se valorarán según corresponda.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Ausencia o conexión defectuosa, cuando aplica	X		
2. Ausencia o conexión defectuosa en vehículos de carga pesada y semirremolques, cuando aplica		X	

6.12.- Compresor y depósitos

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Esta inspección se realizará a los vehículos que dispongan de un circuito neumático para el sistema de frenado.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará:

- El estado del compresor y su sistema de fijación, cuando esté accesible.
- El tiempo en disponer de presión o vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos: para realizar esta comprobación será necesario descargar total a parcialmente el circuito con el motor apagado. A continuación se verificará la eficacia del compresor

para disponer nuevamente de la presión requerida. Debe tenerse en cuenta las pérdidas o fugas que puedan afectar el tiempo para disponer de dicha presión.

- Si existe pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o vacío, o pérdidas de aire audibles.
- La existencia y correcto funcionamiento del indicador de baja presión (testigo).

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Compresor o depósitos con defectos de fijación	X		
2. Compresor o depósitos con riesgo de desprendimiento			X
3. Tiempo excesivo en recuperar la presión de servicio			X
4. Fugas en los depósitos		X	
5. Mal funcionamiento de dispositivos de purga	X		
6. Depósitos con agua o aceite	X		
7. Depósitos con importante cantidad de agua o aceite		X	
8. Inexistencia o funcionamiento defectuoso del indicador de baja presión			X

6.13.- Válvulas de frenado

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación en particular

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará si las válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc:

- Su montaje es inseguro o inadecuado.
- Se produce fugas.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Montaje permite movimientos anormales		X	
2. Fugas leves	X		
3. Fugas importantes			X

6.14.- Acumulador de presión ("Pulmón")

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Esta inspección se realizará a los vehículos que dispongan de un circuito neumático para el sistema de frenado.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará si:

- Los acumuladores de presión no están defectuosos, corroídos o tienen pérdidas.
- Existen fugas al accionar el pedal del freno.
- El montaje es inseguro o inadecuado.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Acumuladores de presión defectuosos, corroídos o con fugas leves	X		
2. Acumuladores o depósitos de presión excesivamente defectuosos, corroídos o con fugas importantes			X
3. Defectos de estado en los anclajes	X		
4. Fijación defectuosa que permite movimientos anormales			X

6.15.- Acoplamiento de los frenos de remolque

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo remolque o semirremolque deberá disponer de válvulas de cierre automáticas en su circuito de frenos, de forma que en caso de separación del conjunto de vehículos, no se vea afectada la eficacia de frenado del resto del conjunto.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará si:

- Las válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas permiten un adecuado aislamiento con las mangueras desconectadas (que no existan pérdidas).
- Con las mangueras conectadas, su montaje es inseguro o inadecuado.
- Con las mangueras conectadas, existe pérdida de aire audible excesiva.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas rotas o agrietadas		X	
2. Fijación defectuosa	X		
3. Fijación defectuosa que permite movimientos anormales		X	
4. Pérdida de aire audible excesiva		X	

7.- Dirección

7.1.- Desviación de ruedas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Para realizar esta inspección se utilizará un alineador al paso. El resultado del proceso de medición de este equipo se conoce como deriva del vehículo.

La deriva del vehículo es una indicación de la desviación de la trayectoria real del vehículo con respecto a una trayectoria ideal sin desviaciones, de manera que cuando la deriva es cero el vehículo no tendría desviaciones.

La deriva se produce por problemas en la geometría de los ejes del vehículo generando fuerzas que afectan las llantas de manera tal que se provocan deslizamientos peligrosos entre estas y la calzada, con lo cual, además de que el vehículo se desvía por si solo, hay pérdida de adherencia de las llantas que da como resultado una considerable pérdida de fuerza de frenado y desgastes anormales de las superficies de rodamiento de éstas, afectando considerablemente la vida útil de las mismas.

La deriva no solo depende de la alineación de las llantas (como hace entender el nombre del equipo de inspección) sino que depende de una serie de factores, entre estos: fallas mecánicas en el sistema de dirección y suspensión, además, fuerzas laterales sobre las llantas, presión de inflado de llanta, ancho de la llanta, anomalías en la carrocería, carga y distribución de cargas, problemas en la suspensión, entre otros.

b.- PROCEDIMIENTO

Condiciones del vehículo.

Previo a utilizar el alineador al paso deberá tenerse en cuenta que una incorrecta presión de las llantas puede dar lugar a lecturas erróneas. Para evitar esta situación se verificará que las llantas no estén visiblemente desinfladas.

En caso de vehículos con suspensión ajustable, éste se verificará tal cual es presentado. No será necesario establecer alguna posición específica para el embrague del vehículo para realizar la prueba.

Nota: Si se presentara la condición previa de presión baja debe contemplarse en el punto 11 (Situaciones Especiales) del presente Manual.

Procedimiento de inspección

Para realizar esta prueba el vehículo deberá pasar alineado por la placa, circulando lentamente, sin detenerse sobre la placa y sin mover el volante. Se comprobará la deriva de las ruedas del eje delantero.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. El vehículo presenta deriva en el eje delantero de 10 a 15 m/km	X		
2. El vehículo presenta deriva en el eje delantero superior a 15 m/km		X	

7.2.- Volante y columna de dirección

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Todo vehículo a motor debe estar provisto de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.

El volante no debe ser sustituido por otros cuando se compromete la sujeción del conductor al mismo.

- Ubicación del volante y conversiones:
- 1. Todo vehículo inscrito a partir del 22 abril de 1993 debe contar con volante ubicado al lado izquierdo.
- 2. Todo vehículo inscrito a partir del 26 de octubre del 2012 debe obligatoriamente portar el volante al lado izquierdo, no se permitirá ningún tipo de conversiones.
- 3. Los vehículos inscritos antes del 26 de octubre del 2012 que cuenten con volante al lado derecho podrán realizar conversiones, siempre que cumplan con los requisitos que la Ley 9078 indicó al efecto.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará, cuando esté accesible:

- Fijación del volante a la columna de la dirección (no debe existir movimiento relativo entre ambos).
- La ausencia de juego en la columna de la dirección.
- Las holguras de las juntas cardan ("cruces") en los diferentes tramos de la columna de la dirección.
- El recorrido libre del volante (movimiento de volante sin orientación de ruedas). Estado general prestando especial atención a la corrosión. Que el volante no esté ubicado al lado derecho del vehículo y no presenta conversiones no autorizadas. En caso de conversiones autorizadas, se comprobará la existencia de un certificado emitido por un ingeniero mecánico o electromecánico debidamente colegiado.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fijación defectuosa del volante a la columna		X	
2. Ajuste de altura y profundidad de volante no permite fijación adecuada		X	
3. Juego leve en la columna de dirección	X		
4. Juego excesivo en la columna de dirección		X	
5. Defectos de estado en la columna de dirección	X		
6. Defectos de estado en la columna de dirección que puedan provocar la rotura			X
7. Volante ubicado al lado derecho del vehículo		X	
8. Volante roto o inadecuado		X	
9. Conversión no autorizada		X	
10. Conversión autorizada no inscrita en el Registro Nacional	X		

7.3.- Caja de dirección

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, moviendo el volante a derecha e izquierda, se comprobará:

- Que no ceda en su anclaje al chasis.
- Las posibles resistencias al giro, según las características constructivas del vehículo.
- Las posibles holguras anormales que puedan comprometer la sujeción de uno o más componentes del sistema, según las características constructivas del vehículo.
- El estado de la caja de dirección.
- Existencia y estado de los guardapolvos ("botas").

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fijación defectuosa al chasis	X		
2. Fijación defectuosa al chasis con peligro de desprendimiento			X
3. Volante con resistencia excesiva al giro y/o con ruidos anormales		X	
4. Holguras anormales	X		
5. Holguras anormales y excesivas que puedan provocar desprendimiento de algún componente			X
6. Fugas leves	X		
7. Fugas importantes		X	
8. Guardapolvos ("botas") rotos, sueltos, deteriorados o inexistentes	X		

7.4.- Brazos, barras y rótulas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

El vehículo se situará en un foso y se utilizará el detector de holguras.

Mediante inspección visual se comprobará:

- El estado de los brazos y barras de dirección.
- Las holguras anormales de rótulas.
- Estado de los guardapolvos.
- En su caso, el estado general y fijación del amortiguador de la dirección.
- Reparaciones hechas en las rótulas o reventaduras.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado de los brazos y/o barras	X		
2. Defectos de estado de los brazos y/o barras que puedan afectar el funcionamiento de la dirección		X	
3. Holguras anormales en rótulas	X		
4. Holguras excesivas en rótulas		X	
5. Rótulas con reventadoras y/o con reparaciones inadecuadas		X	
6. Guardapolvos rotos o deteriorados	X		
7. Defectos de estado y/o fijación del amortiguador, cuando aplica	X		
8. Defectos de estado y/o fijación del amortiguador con peligro de desprendimiento, cuando aplica		X	
9. Inexistencia del amortiguador, cuando aplica	X		

7.5.- Servodirección (Dirección asistida)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Con el motor del vehículo en marcha se comprobará el funcionamiento del sistema.

Mediante inspección visual se comprobará:

- Funcionamiento del sistema poniendo especial atención a: ruidos anómalos, tiempo de respuesta progresiva, vibraciones, dureza entre otros.
- La existencia de fugas.
- Fijación de la bomba, tubería y/o acoples.
- El estado de la bomba, tubería, acoples y, en su caso, cilindros de ayuda.
- La tensión y estado de la faja, en su caso.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fugas leves	X		
2. Fugas importantes		X	
3. Fijación defectuosa de la bomba, mangueras y/o tuberías		X	
4. Defectos que no impiden su funcionamiento normal	X		
5. Ruidos anormales		X	
6. Mal funcionamiento del sistema		X	
7. Faja floja o con defectos de estado	X		

8.- Ejes y Suspensión

8.1.- Ejes y barras tensoras

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante **inspección visual** se comprobará el estado mecánico de los diferentes ejes del vehículo, controlando lo siguiente:

- Desperfectos importantes: soldaduras, reventaduras, golpes, corrosión excesiva y aspectos similares
- Fijaciones defectuosas.
- Holguras en las barras tensoras y los soportes.
- Holguras en bocinas y/o pivotes.

Se dispondrá el vehículo en un foso y se utilizará un detector de holguras.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fijaciones con desperfectos importantes		X	
2. Barra tensora deformada	X		
3. Barra tensora con desperfectos importantes		X	
4. Holguras anormales en barras tensoras y/o soportes	X		
5. Holguras excesivas en barras tensoras y soportes		X	
6. Holguras anormales en bocina, pivote o chanela	X		
7. Holguras excesivas en bocina, pivote o chanela		X	

8.2.- Aros

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante **inspección visual**, se comprobará, cuando exista visión directa de los elementos, la correcta fijación de los aros al pivote verificando:

- Tuercas o tornillos.
- La existencia de deformaciones o abolladuras.
- La existencia de roturas.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Tuercas o tornillos inexistentes o defectuosos en cantidad menor o igual a un 25% en cualquier aro	X		
2. Tuercas o tornillos inexistentes o defectuosos en cantidad mayor a un 25% en cualquier aro		X	
3. Deformaciones o abolladuras en cualquier aro	X		
4. Roturas en cualquier aro		X	
5. Elementos punzocortantes en los aros		X	

8.3.- Llantas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

La sustitución y utilización de llantas que evidencien interferencias o limiten el funcionamiento normal del sistema de dirección o suspensión, tales como rozamientos con partes de la carrocería o disminuciones en el rango de giro del vehículo, afectan la seguridad de éste.

Además, las llantas que sobresalen del guardabarros del vehículo, tanto en la banda de rodadura como en otras partes, pueden provocar la proyección de objetos hacia atrás o golpes a peatones.

Las llantas de los vehículos deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad mínima de ranura que no exponga el testigo de profundidad o en su defecto que no sea menor a 2mm. .

Solo las llantas de vehículos de carga pesada pueden ser remarcadas si así han sido diseñadas, lo anterior se puede identificar mediante la palabra "regroovable", la cual puede ubicarse en los costados de la llanta.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante **inspección visual**, se comprobará:

- En los ejes con montaje sencillo (una sola rueda), que ambas llantas sean de las mismas dimensiones.
- En los ejes con montaje gemelo (doble rueda o "piña"), que las llantas situadas en posiciones simétricas tengan las mismas dimensiones.
- En el caso de llantas unidireccionales, que estén montadas en el sentido correcto del giro
- Que la profundidad de las ranuras de la banda de rodadura cumpla las prescripciones legales.
- La existencia de desgaste anormal en la banda de rodadura.
- La existencia de abombamientos o roturas.
- La existencia de cables al descubierto, grietas, envejecimiento o síntomas de rotura.
- Evidencias de rozamientos de la llantas con partes de la carrocería o limitaciones en el radio de giro del vehículo que evidencian que se afecta el funcionamiento del sistema de suspensión y/o dirección.
- Que la banda de rodadura no sobresalga del guardabarros.
- En caso de regrabado, verificar que la llanta sea diseñada para tales efectos.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Llantas de distintas dimensiones en un mismo eje	X		
2. Llantas unidireccionales montadas en sentido opuesto al giro	X		
3. Profundidad de ranura inferior a lo legislado		X	
4. Desgaste anormal en la banda de rodadura	X		
5. Abombamientos o roturas	X		
6. Abombamientos o roturas importantes		X	
7. Cables o hilos al descubierto o envejecimiento		X	
8. Llanta sobresalen del guardabarros		X	
9. Llanta limita funcionamiento del sistema de dirección o suspensión	X		
10. Remarcado en llanta sin indicación de "regroovable"		X	

8.4.- Resortes, soportes, amortiguadores y ballestas

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará el estado de los diferentes componentes de la suspensión: resortes, ballestas, soportes y amortiguadores que incorpore el vehículo, prestando especial atención a:

- Funcionamiento en conjunto de los elementos, desde el punto de vista de seguridad.
- El estado de las fijaciones al chasis.
- Presencia de roturas.
- Presencia de daños.
- Síntomas de corrosión.
- Desgaste u holguras anormales.
- Existencia de amortiguadores.
- Existencia de fugas de aceite en los amortiguadores.

En aquellos vehículos que incorporen sistemas de suspensión neumática, se comprobará además:

- Se comprobará el estado, instalación y el montaje de las bolsas de aire.
- La existencia de pérdidas de aire audibles indebidas en el circuito de alimentación de aire comprimido o las "bolsas de aire".

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Daños o deformaciones	X		
2. Daños o deformaciones que puedan afectar el funcionamiento		X	
3. Corrosión	X		

	Calificación		
	DL	DG	DP
4. Corrosión avanzada		X	
5. Holgura anormal	X		
6. Holgura excesiva o con defectos de fijación		X	
7. Ausencia de uno o más amortiguadores		X	
8. Amortiguadores con pérdidas de aceite	X		
9. Inexistencia de los topes de ballesta	X		
10. Hojas de ballesta con sujeción defectuosa	X		
11. Hoja de ballesta rota	X		
12. Hoja maestra de la ballesta rota o con riesgo de desprendimiento		X	
13. Defectos en la ballesta que ponga en riesgo la fijación del eje			X
SUSPENSIONES NEUMATICAS:			
14. Bolsas de aire con defectos de montaje	X		
15. Existencia de pérdidas de aire audibles en las bolsas de aire		X	
16. Bolsas de aire con cortes o abombamientos	X		
17. Bolsas de aire con cortes o abombamientos importantes		X	
18. Bolsas de aire con grietas o envejecimientos	X		
19. Bolsas de aire con grietas o envejecimientos importantes		X	
20. Bolsas de aire mal instaladas		X	
21. Bolsas de aire con defectos de montaje que ponen en riesgo el sistema		X	

8.5.- Eficacia de suspensión

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

La inspección realizada en el banco de suspensión permite establecer la eficacia del sistema de suspensión, que se indica en porcentaje y para cada rueda del vehículo.

Esto permite evidenciar, en función de las características constructivas del vehículo, su capacidad de mantener las ruedas sobre la superficie de rodamiento ante las irregularidades de la vía.

Dicha prueba no es realizable a ejes que incorporen ballestas en su sistema de suspensión.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante el banco de suspensión se comprobará la eficacia del sistema de suspensión, según lo siguiente:

Condiciones del vehículo:

En forma previa a la comprobación de eficacia en el sistema de suspensión, deberá verificarse lo siguiente:

- Una presión inadecuada de las llantas puede dar lugar a lecturas erróneas. Para evitar esto se comprobará que las llantas no estén desinfladas.

Procedimiento de Inspección

La medición de la eficacia del sistema de suspensión se verificará según lo siguiente:

- Se colocarán las dos ruedas del eje del vehículo en forma simultánea sobre las placas del banco de suspensión.
- Se repetirá el paso anterior para cada eje del vehículo.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Desequilibrio de suspensión en las ruedas del mismo eje mayor al 50%	X		

8.6.- Barras de torsión y estabilizadora

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará:

- Estado.
- Fijaciones al chasis y a otros elementos de la suspensión.
- Desperfectos o daños exteriores.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado	X		
2. Roturas evidentes		X	
3. Fijaciones inadecuadas o deformadas	X		
4. Fijaciones inadecuadas o deformadas con peligro de desprendimiento o rotura		X	
5. Desinstalación de la barra estabilizadora	X		

8.7.- Brazos, Tijeretas y Rótulas de Suspensión

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual, se comprobará:

- Estado.
- Estado de los guardapolvos de rótulas
- Fijaciones al chasis y a otros elementos de la suspensión.

- Desperfectos o daños exteriores.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado	X		
2. Roturas evidentes		X	
3. Guardapolvos deteriorados	X		
4. Fijaciones inadecuadas o deformadas	X		
5. Fijaciones inadecuadas o deformadas con peligro de desprendimiento o rotura		X	
6. Holguras anormales	X		
7. Holguras anormales con peligro de desprendimiento		X	

9.- Motor y Transmisión

9.1.- Estado general del motor

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Se dispondrá el vehículo en un foso o elevador y mediante inspección visual se comprobará:

- El estado del motor, con atención especial a pérdidas de aceite.
- Anclajes del motor, con especial atención a efectos de oxidación, corrosión, grietas, etc.
- Instalación eléctrica: estado del cableado con especial atención a las fijaciones, aislamientos y proximidad a puntos calientes o en movimiento.
- Batería: fijación al chasis o la carrocería según sea el caso, ausencia de fugas de electrolito y estado de los bornes y conexiones.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Pérdidas de aceite sin goteo (humedecimiento)	X		
2. Pérdidas de aceite con goteo continuo		X	
3. Defectos de estado en los anclajes	X		
4. Defectos de estado en los anclajes que puedan provocar un desprendimiento de los mismos			X
5. Defectos en la instalación eléctrica o de sujeción de batería	X		
6. Fugas de electrolito o mal estado de bornes	X		
7. Defectos en la instalación eléctrica o de sujeción de batería que puedan provocar corto circuito		X	

9.2.- Sistema de alimentación del motor

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Se dispondrá el vehículo en un foso y mediante inspección visual se comprobará:

- Estado del depósito y de las conducciones del combustible, con especial atención a fugas, efectos de oxidación o corrosión y presencia de grietas.
- Fijación del depósito y de las conducciones del combustible.
- Estado de la toma del respiradero.
- Que no exista una proximidad excesiva entre los elementos que contienen combustible, las zonas calientes del vehículo y las conexiones eléctricas.
- Que no existan pérdidas de combustible.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado del depósito o de los conductos de combustible		X	
2. Defectos en la fijación del depósito o de las conducciones del combustible a la carrocería o al chasis		X	
3. Defectos en el estado de la toma del respiradero	X		
4. Tapón de combustible inexistente o inadecuado		X	
5. Proximidad excesiva entre los elementos que contienen combustible y las zonas calientes del vehículo o las conexiones eléctricas		X	
6. Pérdidas leves de combustible	X		
7. Pérdida de combustible abundante o con riesgo de incendio			X

9.3.- Sistema de escape

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Estado del tubo de escape y del silenciador, con especial atención a fugas, efectos de oxidación o corrosión y presencia de grietas o perforaciones.
- Fijación del tubo de escape y silenciador
- Existencia de modificaciones o sustituciones en el sistema, no permitidas por la legislación vigente.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado del sistema de escape	X		
2. Defectos de estado del sistema de escape que impiden su función		X	
3. Defectos en la sujeción del sistema de escape	X		
4. Inexistencia del silenciador o dispositivo equivalente		X	
5. Existencia de roncadores o dispositivos similares	X		

9.4.- Transmisión

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Se dispondrá el vehículo en un foso y en su caso, utilizando un detector de holguras, mediante inspección visual se comprobará:

- Presencia de fugas en los elementos de la transmisión.
- Existencia o estado de los guardapolvos.
- Existencia de holguras anormales en los elementos de la transmisión.
- Anclajes de la transmisión, con especial atención a efectos de oxidación o corrosión y presencia de grietas.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Fugas en elementos de la transmisión sin goteo (humedecimiento)	X		
2. Fugas en los elementos de transmisión con goteo continuo		X	
3. Defectos de estado o inexistencia de los guardapolvos	X		
4. Existencia de holguras leves en los elementos de la transmisión	X		
5. Existencia de holguras excesivas en los elementos de la transmisión		X	
6. Defectos en los anclajes de la transmisión	X		
7. Defectos en los anclajes de la transmisión con riesgo de desprendimiento		X	

9.5.- Vehículos que utilizan gas como combustible

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Ninguna especificación en particular.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

Depósitos fijos:

- Estado general de los depósitos.
- Que el depósito no se encuentre cerca del motor o el tubo de escape.
- Si el depósito se encuentra en un lugar cerrado, éste debe estar dotado de orificios para la salida de fugas de gas, de modo que se establezca una corriente de aire entre ellos durante la marcha.
- Fijación del depósito al chasis o a la estructura de la carrocería.

Canalizaciones:

Tubería a presión:

- Uniones de los racores y terminales.
- Vibraciones en la tubería.
- Estado de todo el sistema con especial atención a fugas.

Tubería de baja presión:

- Estado de todo el sistema con especial atención a fugas.

Componentes del equipo de gasificación (G.L.P.):

- Fijación del equipo de gasificación.
- Estado de todo el sistema con especial atención a fugas.

Instalación eléctrica:

- La válvula de alimentación de G.L.P. se cierra automáticamente al desconectar el motor.
- Aislamiento de los componentes eléctricos en las cercanías del depósito y las tuberías.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado del depósito, tuberías, uniones y/o componentes del equipo de gasificación		X	
2. Fugas en el depósito, tuberías, uniones y/o componentes del equipo de gasificación			X
3. Cercanía del depósito con el motor, tubo de escape o silenciador	X		
4. Inexistencia de orificios en el espacio cerrado ocupado por el depósito	X		
5. Fijación del depósito defectuosa	X		
6. Fijación del depósito defectuosa con peligro de desprendimiento			X
7. Defectos de estado de racores y/o terminales	X		
8. Tuberías de presión sometidas a vibraciones	X		
9. Fijación del equipo de gasificación defectuosa	X		
10. Fijación del equipo de gasificación defectuosa con peligro de desprendimiento		X	
11. La válvula de alimentación de GLP no se cierra automáticamente al desconectar el motor			X
12. Componentes eléctricos no aislados en las cercanías del depósito o las tuberías		X	

10.- Otros

10.1.- Transporte de Mercancías Peligrosas

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

Para realizar la prueba a este tipo de vehículos, la RTV solicitará al usuario que indique si se dedica al transporte de mercancías peligrosas y así será indicado en su documentación de RTV.

En el caso de los extintores se debe aclarar que los mismos no tienen un lugar reglamentario en donde deben estar ubicados, sin embargo se verificará que en cada vehículo exista un lugar determinado para tal fin, de manera que permita una adecuada sujeción del mismo.

b. PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia de los siguientes tipos de extintores:
 1. En la cabina se debe portar un extintor de 2,27 kg de polvo químico, como mínimo.
 2. En la zona de carga se debe portar un extintor de 9,07 kg de polvo químico, como mínimo.
- El tipo de extintor será comprobado según la etiqueta del mismo.
- Se revisará la carga, estado y sujeción de los extintores, así como su fecha de caducidad. Los extintores de este tipo de vehículos deberán permitir la comprobación de estas características. En los extintores que no tienen indicador de carga se debe verificar la existencia del sello de carga.
- La salida de los gases de escape del motor no debe estar orientada directamente hacia el contenedor. Además la salida del escape debe estar aproximadamente a un metro como mínimo, de los dispositivos de entrada y salida de producto, en el caso de tanques.
- La batería así como su instalación eléctrica, debe estar protegida de la intemperie y bien sujeta. Además, la batería debe tener un sistema de desconexión rápida.
- Se verificará el buen anclaje del contenedor al chasis.

c. INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia de algún extintor obligatorio		X	
2. Extintor con tipo de carga (material extintor) diferente al reglamentario		X	
3. Extintor sin carga o vencido		X	
4. Extintor mal sujeto	X		
5. Extintor sin indicador de carga (o sin sello de carga) o sin fecha de caducidad		X	
6. Los gases de escape están orientados directamente hacia el contenedor		X	
7. La salida del escape está a menos de un metro de orificios de salida o entrada del producto		X	
8. La batería o la instalación eléctrica no está protegida de la intemperie..	X		
9. No tiene sistema de desconexión rápida de batería		X	

10.2.- Taxis y Taxímetro

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

Para realizar la prueba a este tipo de vehículos, la RTV verificará su inscripción como taxi, según el título de propiedad o solicitará al usuario documento idóneo que lo acredite para brindar el servicio de transporte remunerado de personas modalidad taxi, según sea el caso.

REQUISITOS GENERALES:

1. Contar con un taxímetro en perfecto estado de funcionamiento que indique la tarifa autorizada por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP). La indicación del taxímetro en cuanto al monto a cobrar por concepto de la distancia recorrida, no podrá presentar un error superior del 2%.
2. Debe portar un extintor, se recomienda que sea de dióxido de carbono (CO2).
3. Contar con una antigüedad no mayor a los 15 años, contados a partir de su año modelo.
4. Deben tener ROTULACIÓN con las siguientes características:

a. Triángulos:

- Deben instalarse 3, 1 en el techo y 2 en las puertas delanteras.
- Todos los rótulos deben tener la forma de un triángulo de aproximadamente 30 cm de base y 30 cm de altura. Para efectos de su verificación también pueden contar con triángulos equiláteros de aproximadamente 30 cm de lado.
- El rótulo debe tener un fondo de color amarillo y textos en letra imprenta de color negro. No se verificará el tipo y tamaño de letra que debe utilizarse con la información hasta tanto no exista reglamentación específica, siempre y cuando esto no afecte la legibilidad del rótulo.
- Debe contener la siguiente información como mínimo: el número de placa asignado, el nombre y código de la base de operación.
- Los rótulos deben ser pintados

b. Rótulo Luminoso:

- Deben contar con un rótulo iluminado, ubicado en el techo, con la leyenda "TAXI MOPT"
-

5. El vehículo debe cumplir todo lo indicado en cuanto a oscurecimiento o polarizado de ventanas y/o parabrisas según lo dispuesto en el apartado 2.6 de este Manual. En el caso de las viseras ahumadas o con polarizado en el parabrisas delantero, pueden portarlas en tanto cumplan los siguientes parámetros:
 - El ancho de la visera no invada el área de barrido de las escobillas.
 - El ancho de la visera no sobrepase a su vez el ancho de fábrica de la pantalla parasol interna del vehículo.
 - En caso de duda sobre el ancho de la visera o las dimensiones de las escobillas, se solicitará una certificación de la casa fabricante o agencia importadora correspondiente sobre las condiciones del vehículo.
 - En el caso de las viseras ahumadas que cuenten con un matiz de oscurecimiento gradual, no se aplicará el defecto.

6. El vehículo no debe portar calcomanías, alusiones deportivas, propaganda, decoraciones, anuncios, rótulos publicitarios y mensajes en carrocería de taxi, de cualquier material, que no tenga relación con el servicio.

b. PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- El estado del taxímetro y del dispositivo de indicación (“display”) así como su correcta fijación y ubicación.
- En el caso de los taxímetros ubicados en taxis para personas con discapacidad, deberán contar con:
 - Un dispositivo audible, que realice la indicación de la tarifa por el servicio. Se verificará que dicho dispositivo exista, funcione, la indicación sea en español y correcta. Deberá emitir un comprobante donde indique como mínimo el pago a realizar por el servicio.
 - La existencia del extintor.
 - La carga, estado y sujeción del extintor, así como su fecha de caducidad. Los extintores de este tipo de vehículos deberán permitir la comprobación de estas características. En los extintores que no tienen indicador de carga se debe verificar la existencia del sello de carga.
 - Que la antigüedad del vehículo no sea superior a la permitida.
- La existencia y las características de los rótulos reglamentarios.
- La inexistencia de calcomanías, alusiones deportivas, propaganda, decoraciones, anuncios, rótulos publicitarios y mensajes en carrocería de taxi, de cualquier material, que no tenga relación con el servicio.
- Se verificará que las dimensiones de los asientos de pasajeros cumplan con las especificadas por la autoridad competente.

Mediante el verificador de distancia recorrida u otro método alternativo, se comprobará la correcta medición de la tarifa por distancia recorrida del taxímetro de acuerdo a lo siguiente:

Condiciones del vehículo

Previo a la comprobación del taxímetro se verificará que:

- El sensor del taxímetro esté asociado al eje de tracción del vehículo.
- El vehículo no tenga tracción permanente en las 4 ruedas.
- Las llantas no estén desinfladas. Una presión inadecuada de las llantas puede dar lugar a lecturas erróneas.
- La indicación del taxímetro pueda leerse desde la posición que se requiere para realizar la prueba.

Valores Límite

Se comprobará que la tarifa indicada por el taxímetro no sea inferior ni superior al 2% del monto a cobrar, calculado a partir de la tarifa vigente publicada en La Gaceta y de la distancia recorrida.

c. INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Taxímetro. Inexistencia en caso de obligatoriedad		X	
2. Taxímetro. Luz indicadora de la tarifa, falta o no funciona		X	

	Calificación		
	DL	DG	DP
3. Taxímetro. Cristal roto	X		
4. Taxímetro. Error de medición de tarifa por distancia recorrida		X	
5. Inexistencia del extintor obligatorio		X	
6. Extintor sin carga o vencido		X	
7. Extintor mal sujeto	X		
8. Extintor sin indicador de carga (o sin sello de carga) o sin fecha de caducidad		X	
9. Vehículo con antigüedad mayor que la permitida		X	
10. Ausencia de rótulos reglamentarios		X	
11. Información en rotulación incompleta o ilegible		X	
12. Dimensiones de rótulos no cumplen con el mínimo reglamentario	X		
13. Defectos de sujeción con riesgo de desprendimiento	X		
14.			
15. Existencia de viseras en el parabrisas delantero sin ajustarse a lo dispuesto		X	
16. Uso de calcomanías o rotulación prohibida		X	
17. Dimensiones o distancia entre asientos no reglamentaria	X		
18. Taxímetro. Mal funcionamiento de la indicación audible.		X	
19. Taxímetro. No emite documento impreso.		X	
20. Taxímetro. No funciona la impresión de documento.		X	

10.3.- Transporte Colectivo de Personas en las modalidades Ruta Regular y Servicios Especiales

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

El servicio de ruta regular reúne a las rutas urbanas, interurbanas y rurales. Además, los servicios especiales estables reúnen transporte de trabajadores, estudiantes y turismo.

b. PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia y el estado de las barras de sujeción y las agarraderas.
- Las dimensiones de los asientos y entre los asientos así como de los pasillos.
- El estado de los pasillos y piso.
- Que en el piso no existan obstáculos para el paso de las personas.
- La existencia, carga, caducidad y sujeción del extintor.
- Existencia del depósito de basura.
- Que su antigüedad no sea mayor a la permitida.
- La existencia del alumbrado interior.
- En caso de autobuses, las salidas de emergencia debidamente señalizadas.

En caso de vehículos que se dediquen al transporte de ruta regular, adicionalmente se comprobará:

- La existencia y funcionamiento de timbres.
- La existencia de rótulo de ruta o un lugar previsto para ser instalado.

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN LAS ESTACIONES DE RTV

En caso de vehículos que se dediquen al transporte de estudiantes, adicionalmente se comprobará:

- La existencia de los rótulos de "Transporte de Estudiantes" y el o los rótulos de "ALTO".
- La existencia del botiquín de primeros auxilios.
- La existencia, funcionamiento y estado de cinturones de seguridad en asientos de pasajeros.
- En el caso de transporte de estudiantes universitarios no les es obligatorio portar cinturones de seguridad en asientos de pasajeros.

En caso de vehículos que se dediquen al transporte de trabajadores y turismo, adicionalmente se comprobará:

- La existencia de los rótulos que indiquen la leyenda "Servicios Especiales" para el caso de trabajadores y "Turismo" en el caso de turismo.
- La existencia del botiquín de primeros auxilios.

c. INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Defectos de estado de barras y/o agarraderas	X		
2. Desinstalación de barras o agarraderas		X	
3. Defectos de estado de barras y/o agarraderas con peligro de desprendimiento		X	
4. Dimensiones de asientos, inferiores a las reglamentarios	X		
5. Anchura de pasillo inferior a la reglamentaria	X		
6. Defectos de estado en pasillos y piso	X		
7. Corrosión avanzada en pasillos y piso		X	
8. Peldaños, pasillos y accesos con desniveles u obstáculos que entrañen peligro		X	
9. Inexistencia del extintor obligatorio		X	
10. Extintor sin carga o vencido		X	
11. Extintor mal sujeto	X		
12. Extintor sin indicador de carga (o sin sello de carga) o sin fecha de caducidad		X	
13. No tiene o no están identificadas las salidas de emergencia		X	
14. Inexistencia de depósito para basura	X		
15. Vehículo con antigüedad mayor que la permitida		X	
16. Inexistencia de alumbrado interior		X	
17. No funciona alumbrado interior	X		
RUTA REGULAR			
18. Inexistencia de los timbres		X	
19. No funcionan los timbres	X		
20. Inexistencia de rotulo indicativo de la ruta		X	
TRANSPORTE DE ESTUDIANTES			
21. Inexistencia de rótulos reglamentarios		X	
22. Los rótulos no cumplen con los requisitos mínimos reglamentarios		X	
23. Inexistencia de botiquín de primeros auxilios	X		

	Calificación		
	DL	DG	DP
24. Inexistencia de cinturones de seguridad de pasajeros		X	
25. No funcionamiento de al menos uno de los cinturones de seguridad de pasajeros		X	
26. Inferior número de puntos de anclaje de los reglamentarios en asientos de pasajeros	X		
TRANSPORTE DE TRABAJADORES Y TURISMO			
27. Inexistencia de rótulos reglamentarios		X	
28. Rótulos no cumplen con los requisitos mínimos reglamentarios		X	
29. Inexistencia de botiquín de primeros auxilios	X		

10.4.- Vehículos de Transporte de Ruta Regular y Taxis Accesibles (Ley 7600)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Los vehículos dedicados al transporte público de personas en las modalidades de taxi y ruta regular cuentan con requerimientos específicos para asegurar su accesibilidad a todo tipo de personas.

Adicionalmente existen ambulancias propiedad de la Caja Costarricense del Seguro Social que deben cumplir con requerimientos de accesibilidad, específicamente: espacio de silla de ruedas y rampas o elevadores para el abordaje y desabordaje de pasajeros.

b.- PROCEDIMIENTO

TRANSPORTE RUTA REGULAR

A continuación se detallan los elementos que son requeridos para los vehículos dedicados al transporte público en la modalidad de ruta regular y el método con el que serán inspeccionados en RTV.

Asientos preferenciales del vehículo accesible

Mediante inspección visual se comprobará:

- Que existan al menos dos.
- Que la sujeción al piso sea firme, segura y adecuada para su uso.
- Que no existan defectos de estado que puedan generar inseguridad.
- Que haya un rótulo sobre o cerca de un asiento preferencial que indique que las personas con discapacidad tienen prioridad en el uso de ese asiento.

Espacio para silla de ruedas

Mediante inspección visual se comprobará:

- Su existencia
- Que no existan defectos de estado en sus elementos que puedan generar inseguridad.
- Que la fijación de los elementos de sujeción en este espacio sea la requerida para su uso.

Sistema de anclaje de la silla de ruedas

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia del cinturón de seguridad
- La existencia de elementos de anclaje de silla de ruedas.

- Que no existan defectos de estado del cinturón de seguridad y/o de sus elementos de anclaje que puedan ser una causa de fallo en caso de accidente.
- Que la fijación de los elementos de anclaje de la silla de ruedas sean firmes y seguros.

Rampa y/o elevador.

El acceso para las sillas de ruedas puede ser por medio de rampa mecánica, por medio de rampa manual o por medio de un elevador mecánico.

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia de al menos una rampa o elevador para el abordaje.
- Que el funcionamiento sea el normal. No debe permitir que el vehículo sea conducido a menos que el elevador o la rampa se encuentre en su posición normal de viaje. Estando en su posición normal de viaje en el vehículo, no debe presentar ningún peligro a los peatones o a otros usuarios de la carretera cuando el vehículo esté en movimiento.
- Que no existan defectos de estado que puedan generar inseguridad.
- Que la fijación de los elementos de sujeción sea la requerida para su uso.

Rotulación y señalización general del vehículo.

Mediante inspección visual se comprobará:

- Que cada rótulo consista en un ideograma internacional de accesibilidad en silla de ruedas de color blanco sobre fondo azul
- Que las dimensiones aproximadas del rótulo sean como mínimo:
 - de 200 mm por 200 mm cuando estén ubicados externamente
 - de 150 mm por 150 mm cuando estén ubicados internamente.
- Que estén ubicados:
 - Exterior: En el frente del vehículo y al lado de cualquier entrada para usuarios de silla de ruedas
 - Interior: Al lado de cualquier salida para usuarios de silla de ruedas y al lado de cualquier espacio de silla de ruedas.
- Su existencia según la ubicación requerida.
- Que no existan defectos de estado que puedan afectar su identificación.



TAXIS ACCESIBLES

A continuación se detallan los elementos que son requeridos para los vehículos dedicados al transporte público en la modalidad de taxi y el método con el que serán inspeccionados en RTV.

Superficie de alojamiento de silla de ruedas.

Mediante inspección visual se comprobará que:

- El espacio interno para colocar la silla de ruedas debe permitir que el pasajero se ubique en el sentido de la marcha del vehículo.
- El espacio de silla de ruedas debe contar con las dimensiones establecidas por el reglamento correspondiente.

Seguridad de la persona con discapacidad viajando en su silla de ruedas.

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia del cinturón de seguridad
- La existencia de elementos de anclaje de la silla de ruedas.
- Que no existan defectos de estado del cinturón de seguridad y/o de sus elementos de anclaje que puedan ser una causa de fallo en caso de accidente.
- Que la fijación de los elementos de anclaje de la silla de ruedas sean firmes y seguros.

Rampa y/o elevador.

El acceso para las sillas de ruedas puede ser por medio de rampa mecánica, por medio de rampa manual o por medio de un elevador mecánico.

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia de al menos una rampa o elevador para el abordaje.
- Que el funcionamiento sea el normal. No debe permitir que el vehículo sea conducido a menos que el elevador o la rampa se encuentre en su posición normal de viaje. Estando en su posición normal de viaje en el vehículo, no debe presentar ningún peligro a los peatones o a otros usuarios de la carretera cuando el vehículo esté en movimiento.
- Que no existan defectos de estado que puedan generar inseguridad.
- Que la fijación de los elementos de sujeción sea la requerida para su uso.
- Que en el caso de rampas manuales, los dispositivos para su anclaje para efectos de su almacenamiento deben funcionar adecuadamente y no deben tener defectos de estado que puedan afectar su función.

Rotulación y señalización general del vehículo.

- Que cada rótulo consista en un ideograma internacional de accesibilidad en silla de ruedas de color blanco sobre fondo azul
- Que las dimensiones aproximadas del rótulo sean como mínimo:
 - de 200 mm por 200 mm cuando estén ubicados externamente
 - de 150 mm por 150 mm cuando estén ubicados internamente.
- Que estén ubicados:
 - Exterior: En el frente del vehículo y en ambos lados.
- Su existencia según la ubicación requerida.
- Que no existan defectos de estado que puedan afectar su identificación.



AMBULANCIAS

A continuación se detallan los elementos que son requeridos para los vehículos tipo ambulancia y el método con el que serán inspeccionados en RTV.

Espacio para silla de ruedas

Mediante inspección visual se comprobará:

- Su existencia
- Que no existan defectos de estado en sus elementos que puedan generar inseguridad.
- Que la fijación de los elementos de sujeción en este espacio sea la requerida para su uso.

Sistema de anclaje de la silla de ruedas

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia del cinturón de seguridad
- La existencia de elementos de anclaje de la silla de ruedas.
- Que no existan defectos de estado del cinturón de seguridad y/o de sus elementos de anclaje que puedan ser una causa de fallo en caso de accidente.
- Que la fijación de los elementos de anclaje de la silla de ruedas sean firmes y seguros.

Rampa y/o elevador.

El acceso para las sillas de ruedas puede ser por medio de rampa mecánica, por medio de rampa manual o por medio de un elevador mecánico.

Mediante inspección visual se comprobará:

- Existencia de al menos una rampa o elevador para el abordaje.
- Que el funcionamiento sea el normal. No debe permitir que el vehículo sea conducido a menos que el elevador o la rampa se encuentre en su posición normal de viaje. Estando en su posición normal de viaje en el vehículo, no debe presentar ningún peligro a los peatones o a otros usuarios de la carretera cuando el vehículo esté en movimiento.
- Que no existan defectos de estado que puedan generar inseguridad.
- Que la fijación de los elementos de sujeción sea la requerida para su uso.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia de algún elemento obligatorio		X	
2. Defectos de estado de elementos obligatorios	X		
3. Defectos de sujeción de elementos obligatorios	X		
4. Defectos de funcionamiento de la rampa y/o elevador		X	
5. En su caso, existencia de accesorios que dificulten el paso en los pasillos		X	
6. En su caso, defectos en los mecanismos de cierre de puertas		X	
7. En su caso, existencia de aristas vivas o filos cortantes en elementos de sujeción		X	
8. Rotulación incompleta	X		
9. Rotulación no cumple con dimensiones mínimas reglamentarias	X		
10. Rotulación en mal estado	X		

Fiscalización Técnica Vehicular

	Calificación		
	DL	DG	DP
11. No cuenta con espacio interno para colocar silla de ruedas		X	
12. Inexistencia de elementos de fijación de silla de ruedas		X	
13. No se cuenta con cinturones de seguridad para los ocupantes de silla de rueda		X	
14. Asientos exigidos en la Ley 7600 están sobre los abultamientos de los guardabarros		X	

10.5.- Vehículos dedicados al remolque de vehículos (Grúas)

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

Se consideran "grúas de arrastre", las utilizadas para remolcar vehículos accidentados.

Los vehículos de este tipo son considerados de la categoría equipo especial genérico y por tanto deben portar las placas de matrícula correspondientes.

El servicio de grúa es considerado por la normativa legal como servicio público, por lo que deben portar el permiso emitido por la entidad competente del MOPT así como la rotulación correspondiente.

b. PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará que:

- Presente placas específicas para esta categoría de vehículos.
- Porte una luz giratoria de color amarillo o ámbar. Esta luz no puede ser sustituida por luces de destellos las cuales están prohibidas y se consideran luces decorativas, que serán calificadas según lo indicado en el capítulo de alumbrado y señalización.
- Lleve instalados dos faros buscadores que permitan variar su orientación cuando sea necesario para efectos de garantizar una adecuada visibilidad a la hora de efectuar servicios de grúa nocturnos.
- Los dispositivos de anclaje utilizados para el remolque del vehículo no presenten desperfectos importantes o se encuentren en mal estado, de manera que puedan producir el desprendimiento del vehículo transportado o remolcado, durante el trayecto.

c. INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. El vehículo no porta las placas específicas para esta modalidad de servicio	X		
2. El vehículo no porta luz giratoria		X	
3. Luz giratoria no es de color reglamentario		X	
4. Luz giratoria presenta defectos de estado	X		
5. Luz giratoria no funciona		X	
6. Mal estado de los dispositivos de anclaje	X		
7. Desperfectos importantes en los dispositivos de anclaje que puedan producir el desprendimiento del vehículo remolcado		X	

10.6.- Vehículos de Emergencia y Policía

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

Los vehículos de emergencia particulares (incluida Cruz Roja) y públicos (CCSS entre otros) y los vehículos de policía deben utilizar luces rotativas o de destellos de color rojo y azul. Las luces catadióptricas que se utilicen en este tipo de vehículos no serán consideradas como decorativas.

En el caso de vehículos de policía se debe aclarar que los vehículos de seguridad privada no tienen permitido el uso de luces rotativas o de destellos de color rojo, azul y amarillo ni las catadióptricas.

b. PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- Que se porten las luces que establece la normativa.
- Que las luces no sean portadas por vehículos a los que no les son permitidas.
- Su sujeción, estado, funcionamiento.
- Que sean eficaces para que los demás conductores puedan identificar este tipo de vehículos mediante éstas.

c. INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. El vehículo no porta las luces reglamentarias	X		
2. Las luces son de un tipo o un color diferente al reglamentario	X		
3. Las luces no funcionan adecuadamente	X		
4. Las luces no son eficaces con respecto a su función	X		
5. Luces con defectos de estado o sujeción	X		

11.- SITUACIONES ESPECIALES

11.1.- Servicio no finalizado

a. ESPECIFICACIONES GENERALES

No hay alguna en particular.

b. PROCEDIMIENTO

Si habiendo iniciado la inspección un vehículo no puede continuar por una falla propia del mismo o no haya sido posible encontrar su identificación (VIN-Chasis-Nº Motor) se suspenderá la prueba y se anotará el defecto establecido en este apartado y cuando el vehículo se presente a reinspección se continuará la prueba a partir de la última prueba finalizada.

En caso de que el vehículo acuda a la cita revisión técnica en condiciones que pudieran atentar contra la seguridad del conductor o del personal o contra la Salud Pública, no se le

realizará la revisión correspondiente hasta tanto no se presente en las condiciones adecuadas.

c. INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Vehículo no reúne condiciones para finalizar el servicio de RTV		X	

Transitorio Único- El defecto N° 2 y N° 3 del apartado 3.4 (Odómetro) se considerará como defecto leve hasta el 1° de enero del año 2016, a partir de este momento se catalogará como defecto grave.

Rige- Rige a partir del 1° de enero del 2015.

Ing. Germán Eduardo Valverde González, Director Ejecutivo COSEVI.

1 vez.—O. C. N° 239.—Solicitud N° 21621.—C-2510130.—(IN2014076651).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESOLUCION RJD-151-2014

San José, a las quince horas del trece de noviembre de dos mil catorce

“METODOLOGÍA PARA LA APROBACIÓN DE LAS TARIFAS DE PEAJES ADMINISTRADOS POR EL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)”

OT-208-2014

RESULTANDO:

- I. Que con la promulgación de la Ley de Creación del Consejo de Vialidad (Ley No. 7798), se le faculta a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), la regulación del sistema de peajes a que están sometidas las vías y los puentes de la red vial nacional y que se encuentran administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (en adelante Conavi).
- II. Que de conformidad con la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley No. 7593) y con la entrada en vigencia del nuevo Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF), le compete al Regulador General, entre otras cosas, designar equipos para la elaboración de propuestas de políticas y la ejecución de proyectos para el diseño de metodologías de fijación de tarifas y normativa de calidad.
- III. Que el 10 de setiembre de 2013, el Regulador General crea la Comisión Ad Hoc para establecer una metodología que permita determinar las tarifas para el sistema de peajes.
- IV. Que mediante oficio 07-CAMTP-2014 del 28 de agosto de 2014, la Comisión Ad Hoc Metodología para tarifas de peaje, remite a la Junta Directiva de la Aresep el documento “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)” para su respectiva valoración (folios 109 a 147).
- V. Que el 9 de setiembre de 2014, mediante oficio 571-SJD-2014, la Junta Directiva comunica el acuerdo 09-50-2014, del acta de la sesión ordinaria 50-2014, celebrada el 28 de agosto de 2014, y ratificada el 4 de setiembre de 2014, a la Dirección General de Atención al Usuario, al Departamento de Gestión Documental y al Coordinador de Comisiones. Dicho acuerdo resolvió lo siguiente: (Folios 01 al 35).

"(...)

“1. Someter al proceso de audiencia pública la siguiente propuesta “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)” remitida mediante oficio CAMPT-07-2014 de fecha 28 de agosto de 2014 y con fundamento en lo señalado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria en el oficio 636-DGAJR-20014, del 22 de agosto de 2014, cuyo texto se copia a continuación: (...)

2. Instruir al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.

3. Solicitar a la Dirección General de Atención del Usuario que proceda a publicar la convocatoria de audiencia pública en periódicos de circulación nacional y en el diario oficial La Gaceta.

4. Instruir a la Comisión Ad Hoc Metodología Tarifa de Peaje (CAMTP) para que, una vez realizado el proceso de audiencia pública, proceda a analizar y dar respuesta a todas las posiciones presentadas y remitida a la Junta Directiva la propuesta final de la metodología.

(...)"

- VI. Que el 24 de setiembre del 2014, en La Gaceta N° 183, se publicó la convocatoria de la Audiencia Pública, para conocer la propuesta de Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)". (Folio 151).
- VII. Que el 30 de setiembre del 2014, en los diarios La Nación y La Extra, se publicó la convocatoria de la Audiencia Pública, para conocer la propuesta de Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)". (Folio 152).
- VIII. Que el 23 de octubre del 2014, se llevó a cabo la Audiencia Pública en forma presencial en el salón Parroquial de Bribri y en forma simultánea por medio del sistema de video conferencia en el Auditorio de la Aresep; en los Tribunales de Justicia de los centros de: Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago, en la cual se presentaron las siguientes dos posiciones: Defensoría de los Habitantes, representada por la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, en condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes y Orel Dixon Dixon, con cédula de identidad 900340751, según se indicó el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 3452-DGAU-2014 del 30 de octubre del 2014. (No consta en autos).
- IX. Que el 27 de octubre de 2014, mediante oficio 03533-DGAU-2014, la Dirección General de Atención al Usuario, resolvió no admitir la oposición interpuesta por el señor Orel Dixon Dixon, por observar que el documento interpuesto carece de firma. (No consta en autos).
- X. Que el 7 de noviembre de 2014, mediante oficio 08-CAMTP-2014, la Comisión AD-HOC remitió a la Secretaría de Junta Directiva, el informe final, así como el borrador de acuerdo y el proyecto de resolución relacionados con la presente metodología.

CONSIDERANDO:

- I. Que en cuanto a las oposiciones y coadyuvancias presentadas en la audiencia pública, del oficio 08-CAMTP-2014 del 7 de noviembre de 2014, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

"(...)

5.1. Oposición Defensoría de los Habitantes (DH)

La señora Ana Karina Zeledón Lépiz, en condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes, presentó mediante oficio DAEC-162-2014 (folios 153 al 157) formal oposición a la propuesta "Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)", argumentando lo siguiente:

5.1.1. Sobre la fiscalización del ente regulador y el no cumplimiento de Conavi de los objetivos para lo cual fue creada.

Argumento:

Indica el opositor que resulta de suma importancia que la Aresep ejerza funciones de fiscalización sobre los recursos obtenidos por Conavi en el cobro de los peajes respectivos. Adicionalmente, la DH muestra su preocupación de que la Aresep busque mejorar los niveles de ingreso de una institución que no cumple con sus objetivos.

Respuesta:

Con respecto a la fiscalización y revisión periódica, se debe indicar que de conformidad con lo establecido en la Ley 7593 y sus reformas, se establece en el apartado 11 de la metodología, el mecanismo de revisión y fiscalización que realizará la Aresep. En ese sentido, no solo los ingresos del Conavi por el cobro de peaje serán sujeto de fiscalización, sino también los gastos por el mantenimiento de las carreteras, según el porcentaje de las obras realizadas y que hayan sido considerados en la determinación de las tarifas. Este mecanismo permitirá la continuidad, calidad y mejoramiento del servicio en el corto, mediano y largo plazo.

El artículo 31 de la Ley No. 7593 indica que No se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras del servicio público. En ese sentido, la Aresep por medio de las tarifas que fije, debe buscar la forma de suministrar los recursos necesarios para que Conavi pueda cumplir con sus obligaciones, sin atentar contra su equilibrio financiero.

5.1.2. Sobre las fórmulas y ecuaciones dentro del documento y el rezago de doce años en la actualización de las tarifas.

Argumento.

Alega la DH que no se muestran dentro del documento las fórmulas o ecuaciones que permitan hacer simulaciones y comprobar si la metodología funciona correctamente. Esta ausencia de información imposibilita calcular las tarifas y su comparación con el crecimiento del IPC.

Respuesta:

En el documento se presentan un total de 5 ecuaciones simples con las fórmulas necesarias para estimar la tarifa. Adicionalmente se presentan las definiciones de todas las variables a utilizarse en los cálculos correspondientes.

Cabe recordarle al opositor que lo sometido a audiencia pública es la "Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)" y no el resultado tarifario de la aplicación de esta metodología ya que en este momento procesal no se está calculando una tarifa.

5.1.3. Sobre el traslado al usuario del rezago tarifario.

Argumento:

Es importante para la DH que el traslado al usuario del rezago tarifario de 12 años se realiza a través de un esquema de prorrateo a través del tiempo y propuesto por Aresep.

Respuesta:

Se le indica nuevamente al opositor que lo sometido a audiencia pública es la “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)” y no el resultado tarifario de la aplicación de esta metodología, ya que en este momento procesal no se está calculando una tarifa. Una vez publicada en el diario oficial La Gaceta, la presente metodología entrará a regir un día después de su publicación, tal y como se indica en el apartado 12 de este informe.

5.1.4. Sobre la dependencia de la información por parte de Aresep y el caso de modelo tarifario de buses.

Argumento:

Indica el opositor que la Aresep sigue dependiendo absolutamente de la información que le suministren los interesados en el aumento de sus tarifas. Argumenta que la metodología propuesta replica los problemas del actual modelo para la fijación de tarifas de autobús. Resulta inaceptable que el ente regulador no haya realizado los estudios de precios y mercado necesarios para proponer la metodología.

Respuesta:

Respecto a la información que utiliza la Aresep para fijar las tarifas y la metodología para determinar las tarifas de peaje administrados por el Conavi, es importante señalar que aun cuando el artículo 24 de la Ley 7593 y sus reformas, establece que las entidades reguladas suministrarán informes, reportes, y copias de archivo con información financiera, contable, económica, estadística y técnica relacionada con la prestación del servicio, la Aresep tiene la potestad de realizar inspecciones y registrar los libros legales y contables, informes e instalaciones de los prestadores.

Adicional a lo anterior, para la fijación de las tarifas no se aceptarán costos o erogaciones innecesarias o ajenas a la prestación del servicio, gastos de operación desproporcionados en relación con los gastos normales de la actividad, inversiones excesivas, así como contribuciones, gastos, inversiones y deudas incurridas por actividades ajenas a la administración, operación o mantenimiento del servicio (mantenimiento de la carretera). En ese sentido, en la sección 11 de la metodología se establece la fiscalización que debe realizar la Aresep para evaluar y analizar el uso de los recursos provenientes del cobro de peaje como mecanismo de revisión periódica.

Si producto de este seguimiento tarifario se determina que el Conavi presenta un superávit no programado de los recursos proyectados por medio de las tarifas, éste se podría devolver a los usuarios por medio de varios mecanismos: revisión de ajuste tarifario por parte del Conavi, o bien, posponer la entrada en vigencia de las tarifas previamente aprobadas a los largo del periodo considerado.

De manera similar, si el Conavi presentara un déficit sobre los recursos proyectados mediante tarifas, se le indicará al operador la conveniencia de presentar un estudio tarifario.

En cualquiera de las situaciones anteriormente indicadas, la Aresep analizará la posibilidad de realizar de oficio el ajuste tarifario correspondiente.

5.1.5. Sobre la no incorporación de la hoja electrónica dentro del expediente.

Argumento:

Alega la DH que dentro del expediente no se encuentra la hoja electrónica con la cual se pueda “correr” el modelo, de tal forma que éste se pueda sensibilizar.

Respuesta:

Sobre este punto, es importante indicar que la Sala Constitucional mediante resolución de 2014-001253 de las 09:05 horas del 31 de enero de 2014, declaro sin lugar un recurso planteado por el señor Olman Bonilla Oconitrillo, señalando luego de un amplio análisis de lo argumentado y en lo que interesa, lo siguiente:

*“Bajo esta perspectiva, se descarta la lesión a derecho fundamental alguno, **nótese que los formularios y cambios realizados en el Modelo Digital u hojas electrónicas tipo Excel., que el recurrente echa de menos, no deben ser parte del expediente OT-355-2013**, y por ende, del "Modelo para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús" (El énfasis es nuestro)*

Por lo anterior, en concordancia con lo establecido por la Sala Constitucional, las hojas de cálculo electrónicas no deben ser parte del expediente.

5.1.6. Sobre la aprobación de la propuesta sometida a audiencia pública.

Argumento:

La DH recuerda a la Aresep que si decide aprobar la metodología planteada, la misma debe de aprobarse si y solo si, se aprueba tal y como se propuso en la audiencia pública. En caso de realizarse algún cambio, deberá remitirla nuevamente al proceso de audiencia pública.

Respuesta:

La metodología aprobada no presenta cambios sustanciales con respecto a lo sometido a audiencia pública el día 23 de octubre de 2014.

(...)

- II. Que los anexos a que hace referencia la presente resolución se encuentran incorporados en formato digital en el expediente OT-208-2014.
- III. Que de conformidad con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1)** Aprobar la “Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)” presentada según oficio 08-CAMTP-2014; **2)** Tener como respuesta al opositor que participó en la audiencia pública realizada el 23 de octubre del 2014, lo señalado en el considerando I de la resolución que aquí se acuerda y agradecerle por su valiosa participación en este proceso y **3)** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva para que proceda a realizar la respectiva publicación de en el diario oficial La Gaceta.

- IV. Que en sesión 66-2014 del 13 de noviembre de 2014, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base de los oficios 08-CAMTP-2014 del 7 de noviembre de 2014, así como del oficio 948-DGAJR-2014 del 11 de noviembre de 2014, acordó entre otras cosas y con carácter de firme:

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley N° 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública N° 6227, en el Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, que es el Reglamento a la Ley N° 7593, y en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado.

**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA
AUTORIDAD REGULADORA DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS
RESUELVE**

- I. Aprobar la “*Metodología para la Aprobación de las Tarifas de Peajes Administrados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)*” presentada según oficio 08-CAMTP-2014, tal y como se detalla a continuación:

“(…)

3. MARCO LEGAL

Mediante la Ley No.7798 del 27 de abril de 1998, se creó el Consejo Nacional de Vialidad y como parte de las atribuciones establecidas en dicha Ley, el artículo 5 en el inciso f) dispone:

Artículo 5°

El Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad tendrá las siguientes atribuciones:

f) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

Conforme lo anterior y según el oficio 775-DGAJR-2013 del 3 de octubre de 2013, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria de la Aresep, se desprende el alcance de lo señalado en el artículo 5 supra citado con respecto a lo dispuesto por la Ley No. 7593 del 9 de agosto de 1996 para aprobar las tarifas del sistema de peajes, de la siguiente manera:

“...el artículo 2 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad – CONAVI (en adelante Ley 7798) establece:

ARTÍCULO 2.- Declárase la conservación vial actividad ordinaria de servicio público prioritario e interés nacional.

Por su parte, el artículo 1 de la misma Ley, define, entre otras cosas-, lo que debe entenderse como conservación vial, de la siguiente manera:

Conservación vial: Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción.

A partir de las normas transcritas, queda suficientemente claro que el servicio de conservación de la red vial le fue conferido, expresamente por ley, al Consejo Nacional de Vialidad, órgano adscrito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con lo cual es de titularidad del Estado y, por consiguiente, no cabe la menor duda que se trata de un servicio público (...)

De conformidad con lo señalado en los párrafos anteriores, el sistema de peajes administrado por el Conavi, es un servicio público de interés nacional y respecto a la aprobación de las tarifas de ese servicio, se indica:

(...) no existe en la Ley 7798 o en su reglamento, ninguna disposición atributiva de competencia y que otorgue potestades tarifarias al CONAVI para determinar, de previo, las tarifas que cobrará a los usuarios de las rutas en los sistemas de peajes que ella misma determinará mediante los estudios a los que hace alusión el artículo 13 inciso f) de dicha ley. Así las cosas, por el principio de legalidad que rige en la función pública del Estado, ésta sólo puede realizar aquellos actos o funciones (competencia) que el ordenamiento jurídico le permite y en este sentido, no podría el CONAVI fijar las tarifas para luego someterlas a la aprobación de la Autoridad Reguladora (...)

Asimismo señala:

(...) le corresponde a la Autoridad Reguladora la fijación de las tarifas de los peajes administrados por el CONAVI, para lo cual, deberá aplicar las reglas establecidas en la Ley 7593 (...)

En consecuencia y en complemento a lo anterior, el artículo 29 de la Ley No. 7593 dispone:

La Autoridad Reguladora formulará y promulgará las definiciones, los requisitos y las condiciones a que se someterán los trámites y precios de los servicios públicos (...)

Por lo anterior y de acuerdo con el marco legal establecido, se encuentra sustento para que la Junta Directiva apruebe la metodología a que se someterán los trámites de tarifas para el sistema de peajes administrados por el Conavi.

4. ALCANCE Y OBJETIVOS

4.1. Alcance

El objeto de esta metodología es fijar las tarifas para el sistema de peajes que administra el Conavi, ubicados en las carreteras General Cañas (Ruta 1 B), Bernardo Soto (Ruta 1 A), Florencio del Castillo (Ruta 2) y Braulio Carrillo (Ruta 32) para la conservación de la red vial nacional por medio de estudios tarifarios ordinarios a petición de parte, o de oficio.

De conformidad con las potestades de la Aresep establecidas en la Ley No. 7593, para efectos de esta metodología, se considerará como conservación vial lo dispuesto en el apartado 6.1 de definiciones, según el artículo 1 de la Ley No. 7798.

La propuesta se aplicará para ajustar las tarifas de cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje, de acuerdo al peso del eje vehicular. Los tipos de vehículos considerados en esta propuesta son: Vehículos Livianos, Vehículos Medianos, Motos, Buses y Furgones.

Para efectos de aplicación de los Factores Equivalentes de Carga, se utilizará el estudio más reciente que oficialmente utiliza el Conavi y que sea emitido por una autoridad facultada para tal efecto, o alternativamente se podrán utilizar los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep. Estos Factores serán incorporados en la metodología para la fijación de tarifas. Al momento de haber elaborado esta metodología, los factores equivalentes de carga se han obtenido del estudio "Proyecto #PI-01-PIIVI-2007", de fecha julio de 2007 desarrollado por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (en adelante LANAMME) de la Universidad de Costa Rica.

La presente metodología establece un periodo máximo de 5 años para las proyecciones de las variables que se utilizarán para la fijación tarifaria para el sistema de peajes que administra el Conavi en las rutas antes descritas. Este periodo tiene su fundamento en los artículos 6 y 23 de la Ley No. 7798, que indican lo siguiente:

ARTÍCULO 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, el Consejo Nacional de Vialidad está expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En este caso, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario en forma prioritaria. La Contraloría General de la República, antes de aprobarlo, velará porque este Consejo reserve los recursos financieros en cada período presupuestal.

ARTÍCULO 23.- Para cumplir con la responsabilidad de ampliar y conservar la red vial nacional, el Consejo Nacional de Vialidad está obligado a elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos. En este sentido, el Consejo deberá acatar las políticas y los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y coordinará esta labor con las unidades correspondientes.

De conformidad con los ajustes tarifarios ordinarios o que se realicen de oficio por parte de la Aresep, el plazo máximo de las tarifas que se fijen será de hasta cinco años, en concordancia con el periodo máximo establecido para las proyecciones de las variables que se utilizarán para la fijación tarifaria.

La Aresep hará revisiones al menos una vez al año que permitan verificar la razonabilidad de las tarifas aprobadas de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley No. 7593. El Conavi podrá solicitar en el momento indicado, un ajuste tarifario de tipo extraordinario, siempre y cuando se cumplan las condiciones que ameriten el caso, según lo indicado en la Ley No. 7593.

4.2. Objetivos

Establecer una metodología que permita fijar las tarifas para cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje en el sistema de cobro de peajes administrados por el Conavi, con el fin de conservar la red vial nacional.

Definir los elementos y criterios que se utilizarán para fijar las tarifas para cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje en el sistema de cobro de peajes administrados por el Conavi, con el fin de conservar la red vial nacional.

(...)

6. PROCEDIMIENTO PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS

Para la fijación de tarifas de peajes se propone el siguiente procedimiento:

6.1. Fijación de oficio las tarifas del servicio de peajes

- a) Con base en la revisión de la información solicitada al Conavi y de la información relevante proveniente de otras fuentes (como el Banco Central de Costa Rica, entre otros), la Intendencia de Transportes determina si procede el ajuste de las tarifas vigentes del servicio de peajes administrados por el Conavi, de conformidad con el artículo 30 de la Ley No. 7593.
- b) La Intendencia de Transporte solicita la apertura del respectivo expediente tarifario (ET) en caso de que amerite un ajuste en las tarifas vigentes.
- c) Archivo Central abre el ET y lo remite a la Intendencia de Transporte y a la Dirección General de Atención del Usuario (DGAU).
- d) Se indica a la DGAU que proceda con la convocatoria, programación y realización de la audiencia pública.
- e) Una vez realizada la audiencia pública, el Intendente de Transporte cuenta con un plazo máximo de treinta (30) días naturales para emitir la resolución final.

6.2. Solicitud tarifaria a petición de parte

- a) Cumpliendo con lo establecido en la resolución RRG-6570-2007, el Conavi o quien esté legitimado podrá solicitar ajustes tarifarios de acuerdo con el artículo 30 de la Ley No.7593.
- b) En caso de que Conavi solicite la confidencialidad de documentos, se actuará según el procedimiento vigente establecido por la Aresep.

- c) En caso que la información no sea suficiente y tomando en consideración la metodología de fijación de tarifas de peajes, además de los requisitos de admisibilidad, la Intendencia de Transporte previene al administrado de completar la información requerida, otorgando los plazos establecidos en la Ley General de la Administración Pública, Ley No. 6227 y en concordancia con la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley No. 8220.
- d) En caso de no recibir respuesta en el plazo otorgado, se procede con el rechazo ad- portas por parte del Intendente de Transporte y se archiva el expediente.
- e) En caso de que se cumplan los requisitos previamente establecidos, la Intendencia de Transporte le otorga la admisibilidad del estudio y se inicia con el requisito de participación ciudadana, a cargo de la DGAU.
- f) Una vez realizada la audiencia pública, el Intendente de Transporte cuenta con un plazo máximo de treinta (30) días naturales para emitir la resolución final.

6.3. Proceso de participación ciudadana

El mecanismo de participación ciudadana requerido para aprobar, improbar o modificar las tarifas de los peajes en las carreteras de la red vial nacional es la audiencia pública, según el artículo 36 de la Ley No.7593. Este trámite debe ser realizado por DGAU a solicitud de la Intendencia de Transporte.

6.4. Estudio tarifario

Todo estudio tarifario que se realice para el sistema de peajes del Conavi, debe contener como mínimo los siguientes apartados:

- Requisitos administrativos.
- Análisis de flujo vehicular.
- Análisis de ingresos y costos.
- Análisis de estimaciones y proyecciones: flujo vehicular, costos e ingresos del servicio.
- Análisis de fuentes de financiamiento.
- Análisis financiero.
- Análisis de inversiones.

6.5. Análisis de oposiciones y/o coadyuvancias

La Intendencia de Transporte procederá con el análisis de las oposiciones y/o coadyuvancias según corresponda, en apego a la normativa vigente.

6.6. Análisis del estudio y resolución

El estudio técnico con el análisis tarifario correspondiente, será realizado por la Intendencia de Transporte de acuerdo con la normativa vigente y la resolución final será emitida por el Intendente de Transporte en el plazo establecido para ello.

7. DEFINICION DE LAS ESTACIONES DE COBRO Y CLASIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE VEHÍCULOS

7.1. Definiciones generales¹

Administración: La Administración Pública estará constituida por el Estado y los demás entes públicos, cada uno con personalidad jurídica y capacidad de derecho público y privado. Durante el trámite de concurso para la contratación, suele denominarse administración licitante y, durante la ejecución del contrato, se la denomina simplemente la administración.

Área de influencia: Entorno sobre los cuales inciden los impactos directos e indirectos de las acciones de un proyecto, obra o actividad, por ejemplo: poblaciones adyacentes, transporte público o privado, otros servicios públicos, etc.

Autocontrol: control de calidad de los materiales, productos y procesos de un proyecto, el que es responsabilidad exclusiva del Contratista, el cual debe ser respaldado mediante constancias de calidad generadas a partir de las pruebas pertinentes, realizadas por sus laboratorios debidamente aceptados por la Administración. El autocontrol de calidad que ejecuta el Contratista -toda vez que la verificación de la calidad no revele incumplimientos-podrá ser la base provisional de pago de la obra ejecutada, hasta tanto no estén listos los ensayos de verificación, por lo que la Administración se debe asegurar que efectivamente se ejecute el control de calidad adecuado.

Carretera de Peaje: Carretera sujeta a pago por parte de cualquier vehículo motorizado para obtener derecho a su uso.

Conservación vial: Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la ley No. 7798 como excepción.

Contra cunetas: Zanjas, generalmente paralelas al eje de la carretera, construidas a una distancia mínima de 1.50 metros de la parte superior de un talud en corte. Su sección transversal es variable, siendo comunes las de forma triangular o cuadrada.

Costo: Gasto de manutención del servicio o cantidad que se da o se paga por algo. Es la medida de lo que se debe dar o sacrificar para obtener o producir algo.

¹ Definiciones obtenidas de: Ley No. 7798 y su reglamento, Ley No. 7593 y sus reformas, Expediente OT-88-2012 que consta en los archivos de Aresep, Documento Proyecto PI-03-PIIVI-2009, Documento Proyecto PI-01-PIIVI-2007, Documento Guide for design of Pavement Structures de 1993, elaborado por American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO).

Cuneta: Zanja en los lados de un camino o carretera para recoger las aguas llovedizas.

Derecho de vía: franja de terreno propiedad del Estado, de naturaleza demanial, destinada para la construcción de obras viales, para la circulación de vehículos y otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato y el uso peatonal, generalmente comprendida entre los linderos que la separa de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía.

Diseño geométrico: Diseño horizontal y vertical de una carretera, que contiene la planimetría y el perfil de la carretera (derecho de vía, especificaciones vigentes y otras especificaciones especiales del diseño de la carretera). Es la parte más importante del proyecto integral de una carretera; a través de él se establece su configuración geométrica tridimensional, con el propósito de que la vía sea funcional, segura, cómoda, estética, económica y compatible con el medio ambiente.

Eficacia: Grado de cumplimiento de los objetivos planteados. Explicita la medida en la que un área o institución está cumpliendo con sus objetivos fundamentales, sin considerar necesariamente los recursos asignados para ello.

Eficiencia: Concepto que define la relación entre dos magnitudes: la producción física de un bien o servicio y los insumos o recursos que se utilizaron para alcanzar ese producto.

Eje equivalente: Se denomina Eje Equivalente o ESAL (equivalent simple axial load) a un eje de 80 kN (18000 libras = 18 kips= 8,16 Tm) aplicados al pavimento en un conjunto de dos juegos de llantas dobles. Esto origina una presión de 483 kPa (kilopascales), o sea 70 psi (libras por pulgada cuadrada).

Espaldón: zona reservada junto a la carretera para ser utilizados en caso de una emergencia o una avería.

Especificaciones: El vocablo general aplicado a todas las normativas, disposiciones y requisitos técnicos, relativos a la ejecución de la obra.

Estructuras: Puentes, alcantarillas, colectores, muros de retención, encofrados, pozos de registro, muros extremos, edificios, desagües y otros similares, que puedan estar comprendidos en la obra, sin que hayan sido clasificados de otro modo en estas especificaciones.

Estudio tarifario: Proceso por el cual se estudian las condiciones actuales y se proyectan las condiciones futuras para determinar si realmente es aplicable un ajuste tarifario o no.

Factor Camión: se define como la suma de los factores equivalentes de carga por vehículo. Factores equivalentes de carga: corresponden a cada eje y son una manera de expresar el daño producido al pavimento. Son definidos según la American Association of State Highway and Transportation Officials.

Fijación extraordinaria: Es aquella que considera variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste.

Fijación ordinaria: Es aquella que se realiza tomando en cuenta factores de costo, inversión e ingresos de la empresa regulada.

Franja Horaria: Es aquel periodo de tiempo en el cual los vehículos sujetos al pago de la tarifa de peaje en alguna ruta correspondiente, no lo son por diversos motivos.

Gaviones: contenedores de piedras retenidas con malla de alambre.

Inspección: Evaluación de la conformidad por medio de observación y dictamen, acompañada cuando sea apropiado por medición, ensayo/prueba o comparación con patrones.

Intendencia de Transporte: Área funcional de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos encargada de la regulación de servicios de transporte.

Mantenimiento periódico: Conjunto de actividades programables cada cierto periodo, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

Mantenimiento rutinario: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio (ver Anexo 5) y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

Medidas de mitigación: Aquellas acciones destinadas a disminuir el impacto ambiental y social negativo, ocasionado por la ejecución de un proyecto, obra o actividad y su posterior operación. Deben ser aplicadas en el área del proyecto, obra o actividad, y en su área de influencia.

Medidas de prevención: Aquellas acciones destinadas a evitar la ocurrencia de impactos negativos causados por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad y que deben ser aplicadas en el área del proyecto, obra o actividad y en el área de influencia.

Mejoramiento: Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie ("upgrade") de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

Norma: compendio de requerimientos de acatamiento obligatorio.

Obras nuevas: Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente, de acuerdo con la Ley No. 7798 (Ley de creación del Conavi).

Pavimento: Superestructura de una vía construida sobre la sub-rasante, compuesta normalmente por un sistema de capas: sub-base, base y capa de rodamiento; cuya función principal es soportar las cargas rodantes y transmitir los esfuerzos al terreno (sub-rasante), distribuyéndolas de tal forma que no produzcan deformaciones perjudiciales, así como para proveer una superficie confortable y resistente a la circulación del tránsito automotor.

Plan de contingencia o emergencia: Plan ambiental emergente que se aplica cuando se presentan condiciones de riesgo ambiental y social, o bien, cambios en las condiciones, resultados o circunstancias del proceso o escenario preexistente, como consecuencia de que se den las condiciones de riesgo. Incluye la prevención de la emergencia, la mitigación y la atención de la misma, en caso de que se dé, así como las medidas de recuperación posteriores.

Planos terminados: Se refiere a los planos terminados de un proyecto vial. Incluye las especificaciones, el cuadro de cantidades, la sección típica (ancho de carretera, superficie de rodamiento, espaldones, cunetas, capas de pavimento), los drenajes menores y subdrenajes, gráficos, superelevaciones, el señalamiento vial y las medidas de seguridad. Pueden incluir diseños de puentes. Los planos terminados contienen los diseños geométricos de la carretera.

Puente: Estructura de una o más luces, incluyendo sus soportes, erigida sobre una depresión u obstrucción de agua, carretera o vía de ferrocarril. Debe contar con al menos un carril con capacidad para permitir el tráfico u otras cargas rodantes, y una longitud, a lo largo del centro de la calzada, mayor de 6 metros, entre las partes traseras de los muros de los estribos.

Reconstrucción: Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

Red vial nacional: Conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Consejo Nacional de Vialidad con sustento en los estudios técnicos respectivos.

Reforzar: Fortalecer o reparar lo que padece ruina o detrimento. Entiéndase que en este caso se refiere a fortalecer o reparar la superficie de ruedo (rodamiento).

Refuerzo: Acción y efecto de reforzar.

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso.

Restauración: Acción y efecto de restaurar.

Restaurar: Reparar una pintura, escultura, edificio, etc., del deterioro que ha sufrido. Entiéndase que en este caso se refiere a reparar la superficie de rueda (rodamiento).

Superficie de rodamiento: cualquier superficie sobre la cual usualmente circulan los vehículos conformada principalmente por terreno natural, materiales granulares, por una o más capas de hormigón asfáltico, tratamiento superficial asfáltico, losas de hormigón.

Tipo de cambio: El Tipo de cambio de referencia diario de venta del dólar de los Estados Unidos de América, expresado en colones costarricenses, publicado por el Banco Central de Costa Rica.

7.2. Definiciones de estaciones de cobro y carreteras de peaje

Por estaciones de cobro de peaje (ecp) se entenderá como la infraestructura que se ubica en una sección de carretera donde se realiza la actividad de recaudación de la tarifa de peaje. Las estaciones de cobro de peaje administradas por Conavi por ruta son las siguientes:

- i. Ruta 2 (Florencio del Castillo): La carretera San José la Lima de Cartago inicia en el cantón de Curridabat y finaliza en la Lima de Cartago, con una longitud total de 14,1 km, incluyendo 1 km de accesos controlados.
- ii. Ruta 32 (Braulio Carrillo): Esta ruta inicia en la instalaciones del periódico La República en Barrio Tournón y termina en el comienzo de la ruta 247 (Guápiles, Calle La Emilia), con una longitud total de 63,4 km.
- iii. Ruta 1A (Bernardo Soto): Comienza en la radial de Alajuela (Ruta 153), en las cercanías del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y termina en San Ramón, en la radial de entrada a esta ciudad. Tiene una longitud total de 40,9 km.
- iv. Ruta 1B (General Cañas): Se inicia en la esquina sureste de la Sabana y termina en la intersección de la radial F.J. Orlich, con un total de 15,2 km.

7.3. Clasificación de los vehículos

Para efectos de establecer una tarifa de peaje para cada uno de los vehículos sujetos a cobro de peaje que transitan por las estaciones de peaje que administra el Conavi, los vehículos se clasifican de la siguiente manera²:

- i. Vehículos Livianos: vehículo de menos de 2,0 toneladas.
- ii. Vehículos Medianos: vehículo de dos a tres ejes, con un peso mayor de 2,0 toneladas.
- iii. Motos: Vehículo con motor térmico de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos cuyo sistema de dirección es accionado por manillar o manubrio.

² Esta clasificación es la que tradicionalmente realiza Conavi en las peticiones tarifarias ante Aresep. En ese sentido ver expedientes ET-51-2002 y OT-88-2012

- iv. Buses: Vehículo rígido concebido y construido para el transporte de personas. Autobús, buseta y microbús, consistente en un vehículo automotor con un eje delantero simple de rodado simple (1RS).
- v. Furgones: Vehículo automotor concebido y construido para diferentes utilidades, principalmente el arrastre de un semirremolque el cual reposa parcialmente sobre éste una parte sustancial de su peso y de su carga.

7.4. Factores equivalentes de carga

En el estudio realizado por LANAMME Proyecto #PI-01-PIIVI-2007, se determinaron las principales clasificaciones que se consideran como representativas para los vehículos según su peso y número de ejes. Estas clasificaciones se obtuvieron utilizando un muestreo estadístico y se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 1
Clasificaciones de los vehículos

Pick up*	Pick-up modificado (liviano)
C2+**	Vehículo ligero compuesto de un eje delantero y uno trasero de rodado simple (camionetas "pick up", "doble cabina") (2RS).
C2**	Camión, consistente en un vehículo automotor con un eje delantero de rodado simple (1RS) y un eje trasero de rodado doble (1RD).
B2***	Autobús, buseta y microbús, consistente en un vehículo automotor con un eje delantero simple de rodado simple (1RS) y un eje trasero simple de rodado doble (1RD).
C3**	Camión, consistente de un vehículo automotor con un eje delantero simple de rodado simple (1RS) y un eje trasero doble (tandem) de rodado doble (2RD) o una combinación de ambos rodados (1RS +1RD).
T3**	Tractocamión o cabezal con un eje delantero simple de rodado simple (1RS) y un eje doble de tracción trasero de rodado doble (2RD).
S2**	Semirremolque, compuesto de un eje doble de rodado doble (2RD).

* Esta clasificación es tomada de LANAMME, Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

** Esta clasificación es tomada del Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga Decreto 31363-MOPT y sus reformas, del 02 de junio de 2003

***Corresponde a la clasificación Bus C2 de LANAMME Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

Fuente: Elaboración propia.

La presente metodología utiliza los factores equivalentes de carga definidos en el informe Proyecto #PI-01-PIIVI-2007 elaborado por la Unidad de Investigación en Infraestructura Vial, Lanamme, Universidad de Costa Rica, julio de 2007. En dicho estudio se estima el factor camión por ruta y por tipo de vehículo, a partir de, entre otras cosas, la encuesta de carga para cada una de las 8 rutas incluidas en el estudio elaborado por Lanamme. No obstante, se podrán modificar dichos factores de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. La actualización de los mismos se deberá realizar al menos una vez cada cinco años.

Los resultados del análisis se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 2
Factor camión según ruta

Rutas	Factor Camión					
	Pick up	C2+	C2	Bus C2	C3	T3-S2
Ruta 1 – General Cañas (Peaje)	0,011	0,02	0,73	2,022	2,72	2,102
Ruta 1 – Bernardo Soto Naranjo (Peaje)	0,011	0,02	0,9	3,68	1,97	3,701
Ruta 1 – Bernardo Soto Esparza (Peaje)	0,011	0,23	0,72	2,911	2,83	4,153
Ruta 2 – Florencio del Castillo (Peaje)	0,015	0,03	0,83	1,437	3,2	3,021
Ruta 2 – Pérez Zeledón (Tránsito)	0,012	0,01	0,45	1,858	3,33	2,08
Ruta 27 – Próspero Fernández (Peaje)	0,011	0,02	1,16	1,957	3,16	2,695
Ruta 32 – Braulio Carrillo (Peaje)	0,011	0,02	0,7	3,692	2,27	4,229
Ruta 140 – San Carlos (Ciudad Quesada)	0,012	0,01	0,52	2,107	3,77	3,861
Promedio	0,012	0,05	0,75	2,458	2,91	3,23
Desviación Estándar	0,001	0,08	0,22	0,861	0,59	0,878

Fuente: Lanamme, Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

Nótese que en el cuadro anterior, se presenta el factor camión para ocho rutas, según el estudio realizado, sin embargo, resulta importante separar solamente las que se encuentran sujetas de pago de peaje administrado por Conavi, como lo son las siguientes:

Cuadro No. 3
Factor Camión
Rutas sujetas a pago de peaje administradas por Conavi.

Rutas	Factor Camión					
	Pick up	C2+	C2	Bus C2	C3	T3-S2
Ruta 1B General Cañas	0,011	0,019	0,734	2,022	2,721	2,102
Ruta 1A Bernardo Soto	0,011	0,016	0,902	3,68	1,971	3,701
Ruta 2 Florencio del Castillo	0,015	0,031	0,827	1,437	3,202	3,021
Ruta 32 Braulio Carrillo	0,011	0,022	0,695	3,692	2,271	4,229

Fuente: Lanamme Proyecto #PI-01-PIIVI-2007

Con el propósito de fijar las tarifas de los vehículos sujetos a cobro de peaje administrados por Conavi, para las distintas categorías de vehículos utilizadas en esta metodología, se determinan los factores equivalentes de carga por tipo de ruta de la siguiente manera:

- i. Vehículo liviano: promedio entre 0,002³ y el factor de pick Up del cuadro 3 por tipo de ruta.
- ii. Vehículo mediano: promedio de la sumatoria de vehículo C2+, C2 y C3 del cuadro 3 por tipo de ruta.
- iii. Autobuses: igual al de Bus C2, del cuadro 3 por tipo de ruta.
- iv. Furgones: igual a T2-S2, del cuadro 3 por tipo de ruta.

De acuerdo con lo anterior, en el cuadro siguiente se presentan los valores de los factores equivalentes de carga (fec) según vehículos y ruta:

Cuadro No. 4
Factores equivalentes de carga (fec) según vehículos y ruta

Vehículo	Ruta 1 B General Cañas	Ruta 1 A Bernardo Soto	Ruta 2 Florencio del Castillo	Ruta 32 Braulio Carrillo
Liviano	0,0065	0,0065	0,0085	0,0065
Mediano	1,158	0,963	1,3533	0,996
Autobuses	2,022	3,68	1,437	3,692
Furgones	2,102	3,701	3,021	4,229

Fuente: Elaboración propia.

Para efectos del cálculo tarifario de la categoría motos se considera un factor equivalente de carga de cero. No obstante lo anterior, dicho valor puede ser modificado cuando exista un estudio actualizado de los factores equivalentes de carga que sea aprobado y oficializado por un ente competente. Lo mismo aplicaría para las otras categorías de vehículos.

8. PROCEDIMIENTO PARA LA ESTIMACION DE LOS FLUJOS VEHICULARES EN LAS ESTACIONES DE COBRO

A continuación se describe el procedimiento de cálculo para la proyección de los flujos de los tipos de vehículos (definidos en la sección 6.3) que transitan en las carreteras nacionales (ruta +²): Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No 32), Bernardo Soto (Ruta No 1A) y General Cañas (Ruta No 1B).

Inicialmente se definen las fuentes de información, luego el proceso de obtención, depuración y transformación de datos. Posteriormente se realizan las estimaciones y proyecciones de costos y flujo vehicular. Finalmente se calcula una tarifa que se distribuye para cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje tomando en consideración los Factores Equivalentes de Carga para cada estación de cobro de peaje en las rutas antes descritas.

³ Folio 533, Expediente OT-88-2012

A partir de la definición de las franjas horarias, se determina el valor proyectado según la frecuencia f (diaria, mensual) del flujo de los tipos de vehículos v en cada estación de cobro de peaje ecp . El periodo de proyección para cada variable en este procedimiento es como máximo cinco años ($t = 1, 2, 3, 4, 5$), continuos y siguientes a la presentación del estudio de fijación tarifaria o el inicio del trámite de oficio.

Las estimaciones de cada tipo de vehículo v , según el tipo de frecuencia establecida, en cada estación de cobro de peaje ecp de cada ruta r , se le denominarán: estimaciones de los flujos vehiculares.

Las proyecciones de cada tipo de vehículo v , según el tipo de frecuencia establecida, en cada estación de cobro de peaje ecp de cada ruta r , se le denominarán: proyecciones de los flujos vehiculares.

En general, las estimaciones y proyecciones pueden ser con frecuencias diarias y/o mensuales. Posteriormente las frecuencias diarias y/o mensuales se anualizarán.

8.1. Variables y fuentes de información

Para determinar las cantidades de las unidades vehiculares que transitan por una ruta objeto de tarifa de peaje, se utilizan las siguientes fuentes de información:

- i. Conavi: manual, decreto o reglamento que indique la definición de los tipos de vehículos que son sujetos de cobro en las estaciones de cobro de peaje ecp o que están exentos de dicho pago.
- ii. Conavi: manual, decreto o reglamento que indique la descripción u ubicación de las estaciones de cobro de peaje ecp en cada una de las rutas r , indicando cuál estación de cobro de peaje pertenece a una determinada ruta r .
- iii. Conavi: manual, decreto o reglamento, o mapa que indique la descripción y ubicación de las rutas r en todo su recorrido a lo largo del país.
- iv. Conavi: estadísticas oficiales de los flujos vehiculares (diarios, mensuales, anuales) por tipo de vehículo v en la ruta r y estaciones tipo de cobro ecp , que fueron sujetos de cobro.
- v. Conavi: estadísticas oficiales de los flujos vehiculares (diarios, mensuales, anuales) por tipo de vehículo v en la ruta r y estación de cobro de peaje ecp , que no fueron sujetos de cobro. Esta información corresponde a la franja horaria.
- vi. Conavi: pliego tarifario existente en cada estación de cobro de peaje (ecp) de cada ruta r , por tipo de vehículo v .
- vii. Conavi: estadísticas oficiales de los ingresos (diarios, mensuales, anuales) por concepto de tarifas de peajes por tipo de vehículo v en la ruta r y estación de cobro de peaje ecp , que fueron sujetos de cobro.

viii. El formato de la base de datos será entregada obligatoriamente en hojas de cálculo en algún programa de uso común y que sea compatible con la versión disponible en la Intendencia de Transportes. Cada base de datos contendrá las definiciones correspondientes de las variables, las fuentes de los datos, ordenadas matricialmente por frecuencia (diaria, mensual, anual) y tipo de vehículo \rightarrow , en cada ruta \rightarrow y por estación de cobro de peaje \rightarrow . Se utilizará el número 30 como el promedio de días de un mes y el número 360 como el promedio de número de días en un año. La base de datos deberá contener el resumen de los flujos vehiculares por tipo de vehículo \rightarrow , según frecuencia \rightarrow para la totalidad de las estaciones de cobro \rightarrow en cada ruta \rightarrow .

8.2. Flujo vehicular con franja horaria

Tal y como se definió, la franja horaria de suspensión de cobro corresponde al periodo en el cual los vehículos sujeto a pago de tarifa de peaje en alguna ruta \rightarrow , no lo son por diversos motivos.

Como dichos vehículos no son sujetos de pagar la tarifa de peaje en un determinado momento, pero sí utilizan la vía o carretera correspondiente en una ruta en particular, el mantenimiento vial debe ser saldado por los restantes vehículos que efectivamente pagaron la tarifa.

Para determinar la franja horaria en el periodo de proyección de los flujos vehiculares se utilizarán los siguientes criterios:

- i. Demostrar por medio de justificación (que se pueda comprobar o certificar), los motivos por los cuales no se realizó el cobro a los vehículos objeto de cobro en las estaciones de peaje en un determinado momento. En todo caso deben justificarse las suspensiones de cobro según la ciencia, la técnica, o principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.
- ii. Para efectos de estimación y proyección del flujo vehicular; al total del flujo vehicular por tipo de vehículo \rightarrow que se indique en la base de datos presentada por el Conavi o la solicitada por la Intendencia de Transportes, que transitó por una estación de cobro de peaje \rightarrow en una determinada ruta \rightarrow , se le restarán vis a vis los vehículos correspondientes a la franja horaria.
- iii. El punto ii) indica que la estimación y proyección de los flujos vehiculares corresponderán únicamente a los considerados sin franja horaria, es decir, a los que efectivamente pagaron en un determinado momento, en una estación de cobro de peaje, la tarifa de peaje estipulada en el pliego tarifario vigente en el momento. Estos vehículos se denominarán vehículos estimados y proyectados sin franja horaria, respectivamente denotados por \rightarrow y \rightarrow .
- iv. Si adicionalmente el Conavi tiene información sustentada, que pueda demostrar y certificar, de que existirá un estimado de franja horaria en un periodo futuro en alguna estación de cobro de peaje \rightarrow de una ruta \rightarrow ; dicha justificación debe estar en la solicitud objeto de estudio de aprobación o improbación o de la nueva fijación tarifaria. Lo mismo compete para los estudios de oficio.

- v. La manera de imputar estos eventos futuros (demostrados, justificados y certificados) de franja horaria, será a través de un estimado de la cantidad de vehículos que estarían en la situación de franja horaria en los periodos futuros, de acuerdo a un tipo de frecuencia (diaria, mensual, anual), en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$

Estos vehículos se denominarán de la siguiente manera:

$V_{cfep}(i,t,T,f, ecp,r)$ = Cantidad de vehículos con franja horaria futura esperada según evento planificado, del tipo $-i$, proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección $-t$ y de fecha final de la proyección $-T$, según frecuencia $-f$, en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp$ de las rutas $-r$.

En donde:

V = Vehículos

$cfep$ = con franja horaria futura esperada según evento planificado

i = Tipo de vehículo de conformidad con la clasificación presentada en la sección 6.3.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos $-i$ en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$

T = fecha final de los datos proyectados de proyección de los vehículos $-i$ en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual).

ecp = estaciones de cobro de peajes

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

Puede darse el caso de que algún $V_{cfep}(i,t,T,f,ecp,r)$ sea cero.

El periodo de estimación de las variables corresponde a la fecha inicial de estimación $-t_0$ y la fecha final de estimación $-t_1$. El periodo de proyección de las variables corresponde a la fecha inicial de proyección $-t$ y la fecha final de proyección $-T$.

8.3. Métodos recomendados para la estimación y proyección de los flujos vehiculares

Desde el punto de vista del análisis de las series de tiempo, existe una variedad de métodos y técnicas para realizar inferencias o estimaciones de las variables en una determinada frecuencia futura, a partir de la identificación, especificación y estimación de un determinado modelo, método o algoritmo. Algunas de dichas técnicas pueden considerarse sencillas o de fácil uso y manipulación, mientras que otras, son más complejas y especializadas.

Asimismo, algunas de estas técnicas, métodos y algoritmos pueden realizarse y apoyarse en programas de computación de uso cotidiano, como el Excel, o bien, requerir de programas más especializados, como por ejemplo: Eviews, Stata, Matlab & Econometrics Toolbox, Oxmetrics, Gauss, SPSS, SAS, BUGS, LIMDEP & NLOGIT u otro⁴. En todo caso, en el documento deberá indicarse el software utilizado, el método de estimación del modelo identificado para estimar y los resultados de aplicar algún modelo de estimación estadística, matemática o econométrica o ingenieril. Deberá presentarse la identificación del modelo de predicción y los resultados de este modelo de predicción. Todos los resultados de las variables proyectadas, independientemente del software, algoritmo y modelo utilizado, deberá presentarse en formato de hoja electrónica de uso común.

Como el objetivo en este procedimiento es tener estimaciones que puedan utilizarse para efectos de fijar una tarifa, que conlleva la satisfacción de un servicio público; se establece el siguiente criterio tarifario en relación con las estimaciones y proyecciones de las variables:

- i. De acuerdo con lo indicado en el inciso ii) de la sección 7.2, la estimación y proyección de los flujos vehiculares, corresponderán únicamente a los considerados sin franja horaria, respectivamente denotados por $\forall \text{Esf}^n$ y $\forall \text{Psf}^n$. Para efectos de proyectar la cantidad de vehículos sin franja horaria VPsf se utilizará como insumo, únicamente la cantidad de vehículos estimados VEsf sin franja horaria. Esta estimación y proyección de justificarse según la ciencia, la técnica o principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.
- ii. En relación con la estimación o ajuste de una curva utilizando los datos históricos y el ajuste de la curva: como mínimo, la justificación estadística de la bondad del ajuste e indicadores del grado de robustez de la estimación, como por ejemplo, el criterio de la minimización de la raíz del error cuadrático medio de la estimación.
- iii. En relación con la estimación o ajuste de una curva de la serie temporal de cada variable (de manera independiente), la justificación estadística de la bondad del ajuste utilizará como mínimo el criterio de la minimización de la raíz del error cuadrático medio de la estimación.
- iv. En relación con el inciso ii) y en el caso de utilizar alguna de las técnicas de estimación de series temporales, como por ejemplo los métodos de medias móviles, los métodos de suavizamiento de la serie, los métodos ARIMA, los métodos SARIMA, el algoritmo X11 o X12 ARIMA, los modelos GARCH y variedades de estos modelo, los filtros de series (como el Hodrick Prescott, Baxter King, Christiano y Fitzgerald, filtro de Kalman), la estimación bayesiana, entre otras; se adiciona al criterio mínimo, la presentación de las pruebas de hipótesis estadísticas, matemáticas y econométricas, como lo son las pruebas de normalidad, heteroscedasticidad, cointegración y similares.

⁴ Un sitio web especializado que describe una variedad de programas computaciones o software econométrico es el siguiente: <http://www.feweb.vu.nl/econometriclinks/software.html> (referencia de las 17.50 horas del miércoles 23 de octubre de 2013). Estos forman parte del estado del arte de la técnica y la ciencia utilizada en estudios de modelos de series de tiempo y modelos econométricos, entre otros.

- v. Los criterios i), ii) y iii) aplican cuando se identifique y estime un modelo multivariado de la variable objeto de estimación, en el cual se incluyen variables independientes y dependientes (que son objeto de estudio). En este caso, pueden utilizarse los métodos tradicionales de la econometría como por ejemplo los mínimos cuadrados ordinarios, mínimos cuadrados generalizados, función de verosimilitud y estimación de momentos, mínimos cuadrados en dos, tres y más etapas, variables instrumentales, modelos de ecuaciones estructurales y ecuaciones simultáneas. Métodos bayesianos, econometría no lineal y ecuaciones estocásticas en diferencia u otras técnicas de la ingeniería matemática pueden ser objeto de aplicación para la estimación del modelo.
- vi. En el caso de la proyección de las variables objeto de estudio para el periodo futuro de proyección en particular; una vez seleccionado el modelo de estimación utilizando al menos el criterio de minimizar la raíz del error cuadrático medio, se aplicará el siguiente criterio (cuando sea aplicable a los modelos propuestos de estimación): seleccionar el modelo de proyección que indique el menor coeficiente de sesgo de proporción en la desigualdad de Thiel. En el caso de no calcularse dicho coeficiente, se utilizara el modelo que presente en su proyección de las variables, el mínimo de la raíz del error cuadrático medio. Este criterio de selección aplicará para seleccionar el modelo de estimación que se utilice para proyectar las variables, según las técnicas descritas en los incisos i), ii), iii), iv) y v) anteriores.

8.4. Cantidades estimadas y proyectadas de los flujos vehiculares sin franja horaria

De acuerdo con lo señalado en el aparte 6.2, utilizando los métodos, técnicas, algoritmos en los modelos seleccionados de estimación y proyección, de conformidad con los criterios de selección establecidos, se van a obtener dos tipos de variables adicionales para cada una de los vehículos i^o en cada estación de cobro de peaje e_{cp} según la ruta r^o : las estimadas y proyectas.

El periodo de estimación de las variables corresponde a la fecha inicial de estimación t_0 y la fecha final de estimación $t-1$. El periodo de proyección de las variables corresponde a la fecha inicial de proyección T y la fecha final de proyección T .

Las variables se denominarán de la siguiente manera:

$VEsf(i,t_0,t-1,f, ecp,r)$ = Cantidad de vehículos del tipo i^o estimados entre el periodo de la fecha inicial t_0 de la estimación y de fecha final de la estimación $t-1$, según frecuencia f^o , en cada una de las estaciones de cobro de peaje e_{cp} de las rutas r^o .

$VPsf(i,t,T,f, ecp,r)$ = Cantidad de vehículos del tipo i^o proyectados entre el periodo de fecha inicial T de la proyección y de fecha final de la proyección T , según frecuencia f^o , en cada una de las estaciones de cobro de peaje e_{cp} de las rutas r^o .

En donde:

sf = sin franja horaria

i = Tipo de vehículo.

to = fecha inicial de los datos estimados de los vehículos i^o en cada estación de cobro de peaje $-ecp^o$ de cada ruta $-r^o$

t-1 = fecha final de los datos estimados de los vehículos i^o en cada estación de cobro de peaje $-ecp^o$ de cada ruta $-r^o$

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos i^o en cada estación de cobro de peaje $-ecp^o$ de cada ruta $-r^o$

T = fecha final de los datos proyectados de los vehículos i^o en cada estación de cobro de peaje $-ecp^o$ de cada ruta $-r^o$

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual).

ecp = estaciones de cobro de peajes

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

8.5. Cantidad de flujo vehicular proyectado sujeto de tarifa de peaje

Nótese que de las secciones anteriores se han obtenido dos tipos de variables proyectadas para los vehículos del tipo i^o en cada estación de cobro de peaje $-ecp^o$ de cada ruta $-r^o$, a saber:

$VPsf(i,t,T,f, ecp,r)$ = Cantidad de vehículos del tipo i^o proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección $-t^o$ y de fecha final de la proyección $-T^o$, según frecuencia $-f^o$, en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp^o$ de las rutas $-r^o$.

$Vcfep(i,t,T,f, ecp,r)$ = Cantidad de vehículos con franja horaria futura esperada según evento planificado, del tipo i^o , proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección $-t^o$ y de fecha final de la proyección $-T^o$, según frecuencia $-f^o$, en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp^o$ de las rutas $-r^o$.

Se ha indicado de que puede darse el caso de que algún $Vcfep(i,t,T,f,ecp,r)$ sea cero.

Para efectos de imputar una tarifa de peaje a un tipo de vehículo en particular, en una estación de cobro de peaje de una ruta determinada, se define la siguiente variable:

$$VPsfsp(i,t,T,f,ecp,r) = VPsf(i,t,T,f,ecp,r) - Vcfep(i,t,T,f,ecp,r) \quad \text{Ecuación 1}$$

En donde:

$VP_{sfsp}(i,t,T,f,ecp,r)$ = Cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, del tipo i proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección t y de fecha final de la proyección T , según frecuencia f , en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de las rutas r .

$sfsp$ = sin franja horaria sujeta a peaje.

i = Tipo de vehículo.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos i en cada estación de cobro de peaje ecp de cada ruta r .

T = fecha final de los datos proyectados de los vehículos i en cada estación de cobro de peaje ecp de cada ruta r .

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual).

ecp = estaciones de cobro de peajes.

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

En resumen, el procedimiento anteriormente descrito significa:

- i. Tener una base de datos de cada tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje en franja horaria y sin franja horaria, por cada tipo de estación de cobro de peaje en cada ruta.
- ii. Obtener los vehículos sin franja horaria y a partir de allí, utilizar un método estadístico, matemático o econométrico para obtener dos tipos de variables: los datos estimados y los datos proyectados de este flujo vehicular. Si por motivos justificados, existe una franja horaria prevista en el tiempo futuro objeto de análisis, entonces esta franja horaria se considerará para calcular las cantidades de los vehículos que serían sujetos a tarifa.

9. PROCEDIMIENTO PARA LA ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DE LA CONSERVACIÓN VIAL.

En esta sección se calcula el valor proyectado de los costos asociados a la conservación vial, para el periodo futuro en que se aplicará un nuevo pliego tarifario. Los rubros que competen a estos costos se indican en general en la Ley No. 7798 y en lo particular en esta propuesta. Tal y como lo indican los artículos 3, 31 y 32 de la Ley No. 7593; las tarifas se fijarán bajo el principio de servicio al costo, se reconocerán los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos y existirán costos que no se reconocerán, respectivamente. Por tales motivos, cada elemento de costo que se incluya en el pliego tarifario debe estar debidamente justificado.

El procedimiento para estimar los costos de la conservación vial inicia con la definición de los costos imputables al servicio y su fuente de información. Posteriormente se deberán especificar los tipos de intervención por carretera. Se debe demostrar la razonabilidad del uso de un método en particular de proyección de costo y se justifique el financiamiento del mismo a través de la tarifa o de otros mecanismos. Al final, los costos estimados se imputarán por eje equivalente de los vehículos.

9.1 Rubros de costos y fuentes de información

De acuerdo con artículo 1 de la Ley No. 7798, la conservación vial comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. Se establece como criterio tarifario que los costos se distribuyan, por un lado, de acuerdo al uso relativo (factor equivalente de carga), que hacen los vehículos en las carreteras y por otro lado, uniformemente para reconocer rubros de conservación que son imputables a todos los vehículos, independientemente de su factor equivalente de carga. La primera distribución de estos costos se denominará imputación variable y la segunda, imputación uniforme.

De esta manera, se considera la siguiente distribución de costos imputables a la tarifa de peaje, de la siguiente manera:

Cuadro No. 5
Imputación de los rubros de los costos de la conservación vial

Rubro de costo reconocido como de conservación vial	Unidad de Medida /*	Imputación variable	Imputación uniforme
Limpieza derecho vía	km		XXX
Bacheo menor	tm	XXX	
Carpeta 5 cm espesor	tm	XXX	
Barandas seguridad tipo "Flex Beam"	m		XXX
Reparación juntas expansivas de puentes	colones	XXX	
Barandas de seguridad apropiadas a la conservación vial	m		XXX
Reposición señales verticales	Unidad		XXX
Señalamiento Horizontal	km		XXX
Ojos de gato	Unidad		XXX
Limpieza de alcantarillas y cunetas	m ³		XXX
Muros de gaviones	m ³		XXX
Reparación cabezales y cajas	m ³		XXX

Limpieza y mantenimiento pasos peatonales	Unidad		XXX
Base estabilizada BE-35	m ³	XXX	
Carpeta asfáltica 10 cm	tm	XXX	
Carpeta asfáltica 12 cm	tm	XXX	
Losa de concreto de 24 cm	m ²	XXX	
Geo-textil	m ²		XXX
Excavación de losas de concreto	m ²	XXX	
Riego imprimación	l	XXX	
Derrumbes	m ²		XXX
Sub-base	m	XXX	
Cuneta revestida	m ²		XXX
Excavación no clasificada	m ³	XXX	
Iluminaciones en carreteras, túneles, puentes y similares	unidad		XXX
Estudios y asesoramiento intrínsecamente asociados con la conservación vial	colones	XXX	XXX
Costos de operación y mantenimiento exclusivamente asociados a la conservación vial por parte del Conavi	colones		XXX
Canon de regulación Aresep	colones		XXX
Costos financieros imputables a la conservación vial y/o los derivados de las diferencias cambiarias.	colones	XXX	XXX
Cualquier otro que por su naturaleza sea imputable a la conservación vial	colones	XXX	XXX

Fuente: Elaboración propia utilizando información del expediente OT-88-2012.

Pueden existir otros rubros de costos imputables a la conservación vial que pueden considerarse en esta lista no exhaustiva. El costo de regulación o canon de Aresep es un costo que deberá establecer la Autoridad Reguladora. Se ha indicado un rubro de costos financieros que deben ser imputables exclusivamente a la conservación vial, los cuales por ejemplo serán los costos de intereses y amortización y gastos asociados de una deuda, entre otros. Lo anterior tomando en consideración lo establecido en el artículo 1 de la Ley No. 7798 que señala: *“La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocadas por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción”*.

Se establece como criterio tarifario que la frecuencia anual, la cantidad, el precio unitario y el monto global asignado a las partidas específicas deberán justificarse en la solicitud que realice el operador, o bien, en el estudio que de oficio podría realizar la Intendencia de Transportes. Esta justificación puede hacerse considerando los siguientes criterios demostrables, las cuales serán consideradas como fuentes de información para realizar tanto el análisis económico financiero como las proyecciones de costos:

- i. Estudios de conservación vial para la totalidad de las rutas objeto de análisis en la presente propuesta, o para una determinada ruta o un segmento de ruta, emitido por un órgano competente en la materia como el MOPT, el Conavi, el Lanamme o estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la Aresep que señalen estos factores de precio unitario, cantidad, frecuencia y precios globales. Estos estudios pueden incluir los estudios relacionados de intervención para el aseguramiento de la continuidad del servicio, sea para la totalidad de las rutas objeto de análisis en la presente propuesta, o para una determinada ruta o un segmento de ruta.
- ii. Presupuestos aprobados por la Contraloría General de la República concernientes a los gastos corrientes y de capital relacionados con la administración y operación de los peajes.
- iii. Contratos de mantenimiento y conservación vial que hayan sido obtenidos bajo el procedimiento de Contratación Administrativa, refrendados o no.
- iv. Planes y planificación institucional del Conavi sobre la conservación vial para años venideros.
- v. Criterios de servicio al costo, eficiencia, eficacia y razonabilidad técnica y financiera.

En el mismo orden de ideas, la justificación que se derive de los incisos anteriores podrá involucrar los montos de costos futuros imputables a alguno o a la totalidad de los rubros de costo. Dichos costos futuros pueden ser o no considerados en la solicitud tarifaria o estudio de oficio para un futuro pliego tarifario, objeto de análisis en un determinado momento. Esto conlleva una manera implícita de haber realizado la proyección de los costos, las cuales deberán cumplir con lo sugerido en la sección 8.2.

Debe recalcar que de la justificación que se presente debe contener explícitamente lo siguiente:

- i. Rubro de Costo: definición (unidades), descripción y aplicación a una ruta —' en particular.
- ii. Cantidad y frecuencia (diaria, mensual o anual) del rubro de costo que aplica a una ruta —'en particular'
- iii. Precio unitario de cada uno de los rubros de costos, en colones, dólares o en otras monedas.

Todos los rubros de costos deberán presentarse en colones. Cuando los precios unitarios se especifiquen en dólares o en otra moneda, deberá hacerse la conversión respectiva a colones. En el caso que se presenten en dólares, para convertir los valores a colones, se utilizará tipo de cambio de referencia diario de venta del dólar de los Estados Unidos de América, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR). En caso de otras monedas deberá hacerse la conversión correspondiente de dicha moneda en relación al dólar de los Estados Unidos de América utilizando para este fin los tipos de cambio que publica el BCCR de otras monedas con respecto al dólar. Una vez expresados los rubros en dólares, deberá hacerse la respectiva conversión a colones.

- iv. En relación con el punto iv anterior, la petición tarifaria deberá presentar todos los cuadros, tablas y respectivas conversiones de moneda realizadas.
- v. La Autoridad Reguladora, para efectos de convertir los valores de los rubros de costo a colones, utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta del dólar de los Estados Unidos de América, publicado por el Banco Central de Costa Rica, al día de celebración de la respectiva audiencia pública. Para lo anterior se actuará según el procedimiento vigente establecido por la Aresep para estos casos.

De conformidad con el principio de revisión periódica que se estipula en la presente metodología, la Aresep incluirá entre otras cosas, los costos financieros imputables a la conservación vial y/o los derivados de las diferencias cambiarias. Debe recordarse que para esta metodología aplica la Ley No. 7593 y en particular lo estipulado en los artículos 4, 31 y 32.

9.2. Razonabilidad en el uso particular de los métodos de proyección de las variables

Para la proyección de los costos se puede aplicar lo indicado en el apartado 7.3. Cuando no se ha utilizado alguna de las técnicas o modelos descritos en el apartado 7.3, pueden aceptarse de manera justificada, las proyecciones realizadas por parte del operador o por parte de la Intendencia de Transportes. Por ejemplo, dichas proyecciones pueden realizarse utilizando la tendencia histórica según frecuencia de aplicación. Asimismo, pueden utilizarse proyecciones que se deriven de estudios, presupuestos, contratos y planes como los indicados en el apartado 8.1 de esta metodología. De esta manera, para efectos de evitar una desproporcionalidad notoria, clara y evidente de los costos en relación con las obras de mantenimiento vial, estos tendrán que estar debidamente justificados.

De conformidad con el proceso de revisión periódica por parte de la Aresep, se reconocerán las diferencias entre las proyecciones realizadas y los datos reales o costos efectivamente incurridos en los gastos, utilizando para ello el principio del servicio al costo, tal y como se especifica en la sección 10.

9.3. Variables de costo estimadas

Las variables de costos estimadas correrán entre el periodo inicial de proyección $-t^i$, al periodo final de proyección $-T^f$. Esta expresión de costos proyectados lo es en colones, e incluirá implícitamente una proyección asociada de precios unitarios, cantidades, frecuencias y montos globales en colones cuando el caso lo amerite.

La definición de los costos de imputación variable y de imputación uniforme se expresan de la siguiente manera:

$CPu(j,f,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación uniforme según rubro de costo j , con frecuencia f (diaria, mensual) durante el periodo de fecha inicial de la proyección t y de fecha final de la proyección T en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de las rutas r .

En donde:

j = rubro de costo

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual)

t = fecha inicial de los datos proyectados

T = fecha final de los datos proyectados

ecp = estaciones de cobro de peajes

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1A) y General Cañas (Ruta No. 1B).

$CPv(j,f,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación variable según rubro de costo j , durante el periodo de fecha inicial de proyección t y de fecha final de proyección T en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de las rutas r .

En donde:

j = rubro de costo

f = frecuencia de los datos (diaria, mensual)

t = fecha inicial de los datos proyectados

T = fecha final de los datos proyectados

ecp = estaciones de cobro de peajes

10. CÁLCULO DE LA TARIFA DE PEAJE POR TIPO DE VEHÍCULO EN CADA ESTACIÓN DE COBRO.

10.1. Conversión y presentación de los rubros de costos y vehículos para efectos tarifarios.

Debe notarse que las proyecciones de las variables de los rubros de costos y de los flujos vehiculares pueden diferir en cuanto a los siguientes elementos:

- i. el periodo inicial en que inicia la proyección,
- ii. el periodo final en que finaliza la proyección,
- iii. la frecuencia de los datos proyectados (diaria, mensual, anual, entre otras)

Los costos y los flujos vehiculares están asociados con cada estación de cobro de peaje en cada ruta. El caso deseable consiste en que todas las proyecciones de las variables de costo y de vehículos, coincidan en su periodo inicial, su periodo final y su frecuencia. Sin embargo, esa deseabilidad de presentación de las variables puede que sea la excepción. Para tales fines, se establece un procedimiento de acoplamiento de frecuencias y plazos de las variables proyectadas.

Se ha indicado que el periodo de proyección tiene una durabilidad máxima de cinco años. Se indicó también que la frecuencia de estimación puede ser diaria, mensual o anual. Antes de normalizar la frecuencia, se procede a establecer la forma en que se va acoplar el periodo de inicio y de finalización de todas y cada una de las variables proyectadas:

- i. Las proyecciones de las variables iniciarán con la fecha del mes siguiente a la presentación de la solicitud o del estudio de oficio. En caso de no poder cumplir con este plazo, la entidad correspondiente deberá justificar dentro del estudio el periodo de inicio de sus proyecciones.
- ii. Las fechas de inicio deben ser el primer día natural de un mes calendario, en caso de que las proyecciones de los datos sean diarias. En caso de que las proyecciones sean mensuales, no podrá realizarse ningún traslape entre los días naturales de un mes de año calendario. Es decir, las estimaciones mensuales corresponderán a meses de año calendario.
- iii. La máxima temporalidad de proyección para cada una de las variables debe ser de cinco años.
- iv. Si se indican fechas diferentes de inicio de proyección de al menos una de las variables con respecto a las demás variables, se tomará como fecha de inicio de la proyección de todas las variables, la última fecha con la que inicia la proyección en la que coinciden todas las variables. Esta será la fecha de inicio de proyección de todas las variables proyectadas, para efectos de comparación.
- v. De manera análoga se establece la fecha final de proyección de las variables, para efectos de compararlas. La fecha final corresponderá a la fecha más próxima en relación con la fecha final de la proyección de variables en que todas coincidan.
- vi. Para efectos de calcular las tarifas de los vehículos sujetos de cobro de peajes administrados por Conavi, se entenderá como periodos de inicio y fin de las fechas de proyección de variables lo indicado en los puntos iii., iv. y v. anterior.

Los anteriores criterios, establecen una fecha de inicio y una fecha final para comparar todas las variables proyectadas, compatibles con el periodo de análisis de la solicitud de un nuevo pliego tarifario, sea a solicitud de parte o de oficio.

Seguidamente, se realiza la estandarización de todas las variables según su frecuencia:

- i. No necesariamente debe entenderse que la presentación de los costos anuales sigan el año calendario.
- ii. En caso de que la frecuencia de la proyección de los costos se presente de manera diaria, mensual, trimestral, anual, bianual, trianual, quinquenal, entre otras, deberá realizarse la conversión de los costos a datos anuales para el periodo correspondiente del año.
- iii. Para tales efectos, un año calendario constará de 360 días, un mes de 30 días, dos años calendario de 720 días y así sucesivamente.
 - iv. Se deben presentar todos los cuadros y tablas de los costos con su frecuencia original.
- v. Se deben presentar todos los cálculos realizados para la conversión de los costos con frecuencia anual.
- vi. Para los vehículos proyectados VPsfsp (i,t,T,f,ecp,r) sujetos a tarifa de peaje que fueron establecidos en la sección 7.5., cuando corresponda, se realizará la conversión de los datos a frecuencia mensual y anual. Al final, dichos datos deben estar con frecuencia anual, estando compatibilizados con el periodo de frecuencia de las variables de los costos proyectados. Se deben presentar todos los cuadros y tablas de todos los datos de los vehículos definidos en la sección 6.3 de esta metodología con su frecuencia original. Se deben presentar todos los cálculos realizados para la conversión de todos los datos de los vehículos definidos en la sección 6.3 de esta metodología con frecuencia anual.

De esta manera, queda establecido que la frecuencia de las variables de costo proyectados debe ser anual y en columnas. Queda también establecido que las proyecciones de los flujos vehiculares para cada tipo de vehículo sujeto de cobro en cada estación de cobro de peaje debe estar con frecuencia anual.

Con lo establecido en este aparte, se procede a definir las variables de los flujos vehiculares y de los rubros de costos con periodicidad anual, de la siguiente manera:

$VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$ = Cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, del tipo i proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección t y de fecha final de la proyección T , según frecuencia fa , en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de las rutas r .

$CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación uniforme según rubro de costo j , con frecuencia fa durante el periodo de fecha inicial de proyección t y de fecha final de proyección T en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de las rutas r .

$CPV(j,fa,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación variable según rubro de costo j , con frecuencia fa durante el periodo de fecha inicial de proyección t y de fecha final de proyección T , en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de las rutas r .

sfsp = sin franja horaria sujeta a peaje.

i = Tipo de vehículo.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos i en cada estación de cobro de peaje ecp de cada ruta r .

T = fecha final de los datos proyectados de los vehículos i en cada estación de cobro de peaje ecp de cada ruta r .

fa = año para el cual se fija la tarifa de peaje, desde el año 1 hasta el año 5.

ecp = estaciones de cobro de peajes.

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1B) y General Cañas (Ruta No. 1A).

j = rubro de costo desde $j=1$ hasta $j=n$ (enésimo rubro).

De la suma de los Costos Uniformes Proyectados ($CPuTot(fa,t,T,ecp,r)=\sum(j,n) CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$) y los Costos Variables Proyectados ($CPvTot(fa,t,T,ecp,r)=\sum(j,n) CPv(j,fa,t,T,ecp,r)$), se obtienen los Costos Totales Proyectados ($CPtot(fa,t,T,ecp,r)$).

Nótese entonces, debido al proceso de conversión de datos proyectados que se ha establecido en esta sección, que para efectos de comparación, los indicativos fa , t , T , ecp , r serán los mismos para los flujos de los vehículos proyectados y los rubros de costos proyectados.

10.2. Tarifa de peaje uniforme anual

La tarifa de peaje uniforme anual será la misma para todos los tipos de vehículos i sujeto de cobro de peaje, pudiendo ser diferente en cada una de las estaciones de cobro de peaje ecp de cada ruta r . Esto por cuanto, los vehículos i serán imputados con costos del servicio de conservación vial que son comunes para todos estos que transitan por estas rutas y estaciones de cobro. Por ejemplo, el señalamiento vial y los alumbrados en carretera u "ojos de gato", son costos que son comunes para todos, dado su uso. Podrán ser diferentes en cada estación de cobro de peaje, debido a que el tráfico que transita por cada ruta puede ser diferente entre éstas.

De esta forma, la tarifa de peaje uniforme es una tarifa proporcional que distribuye la totalidad de los costos uniformes de conservación vial de cada ruta r en todos los vehículos sujetos de cobro de peaje en dicha ruta r que transitan por las estaciones de cobro de peaje, según los datos proyectados. La fórmula de dicha tarifa es la siguiente:

$$Tpua(fa,t,T,ecp,r) = (CPuTot(fa,t,T,ecp,r)) / (\sum(i,k)VPsfsp(i,fa,t,T,ecp,r))$$

Ecuación 2

En donde:

$Tpua(fa,t,T,ecp,r)$ = tarifa de peaje de imputación uniforme anual en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ en cada cada ruta $-r$, para cada año $-fa$.

$CPuTot(fa,t,T,ecp,r)$ = suma de los Costos Uniformes Proyectados $CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$.

$CPu(j,fa,t,T,ecp,r)$ = Costos en colones proyectados de imputación uniforme según rubro de costo $-j$, con frecuencia $-fa$ durante el periodo de fecha inicial de proyección $-t$ y de fecha final de proyección $-T$ en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp$ de las rutas $-r$.

$VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$ = Cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, del tipo $-i$ proyectados entre el periodo de fecha inicial de la proyección $-t$ y de fecha final de la proyección $-T$, según frecuencia $-fa$, en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp$ de las rutas $-r$. Nótese que el total de tipos de vehículos $-i$ es igual a k (kaesimo vehículo).

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No. 32), Bernardo Soto (Ruta No. 1B) y General Cañas (Ruta No. 1A).

i = Tipo de vehículo.

T = fecha final de los datos proyectados.

t = fecha inicial de los datos proyectados.

fa = año para el cual se fija la tarifa de peaje, desde el año 1 hasta el año 5.

ecp = estaciones de cobro de peajes .

10.3 Tarifa de peaje variable anual

La tarifa de peaje variable anual podrá ser diferente para cada tipo de vehículo $-i$ sujeto a cobro de peaje, en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$. Esto por cuanto, los vehículos $-i$ serán imputados con costos del servicio de conservación vial que son diferentes para todos estos que transitan por estas rutas y estaciones de cobro. Esto se debe a que cada uno de los vehículos sujetos a cobro de peaje, dado su eje y factor equivalente de carga, contribuye de manera diferente al desgaste de una ruta $-r$. Es decir, los vehículos $-i$ se van a diferencias por el uso relativo ($-fec$) en que incurran en el servicio de conservación vial.

Este uso relativo se mide a través del denominado factor equivalente de carga $-fec$. Este fue definido en la sección 6 para cada tipo de vehículos $-i$, factor que es reconocido en esta metodología para las estaciones de peaje, objeto de administración del Conavi. Los valores se presentaron en el Cuadro No. 4.

Se denotará el factor equivalente de carga por tipo de vehículo $-i$ en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$ de la siguiente manera: $fec(i,ecp,r)$. Estos factores equivalentes de carga $-fec$ pueden cambiar de conformidad con estudios que estén disponibles en la fecha de presentación de la solicitud o estudio de ajuste tarifario. Nótese que estos factores equivalentes de cargas están referidos a cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp$ en cada ruta $-r$. Como recordatorio, el factor equivalente de carga para los vehículos livianos que transitan por la ruta 1A General Cañas es de 0,0065 y los la ruta 1B Bernardo Soto es de 0,0065; mientras que dichos valores para los vehículos medianos en esas rutas son 1,1580 y 0,9630, respectivamente.

De esta manera, el **uso relativo que realice un conglomerado de vehículos tipo "i" en una estación de cobro de peaje "ecp" de la ruta "r"**, será la multiplicación del factor equivalente de carga por tipo de vehículo $-i$ en dicha estación y la totalidad de vehículos tipo $-i$ sin franja horaria $VPsfsp(i,fa,t,T,ecp,r)$, que transiten por dicha estación de cobro de peaje $-ecp$ en la frecuencia anual $-fa$. Esto es:

$$UR(i,fa,t,T,ecp,r) = fec(i,ecp,r) * VPsfsp(i,fa,t,T,ecp,r)$$

Recuérdese que el factor equivalente de carga para los vehículos tipo $-motos$ es cero, de acuerdo con el estudio del Lanamme (Lanamme Proyecto #PI-01-PIIVI-2007, ver Anexo 2) que está siendo utilizado en esta metodología. Dicho factor para ese tipo de vehículo puede ser diferente de cero y como tal se consignará en el cálculo tarifario, en el momento en que se encuentre disponible un nuevo estudio de los factores equivalentes de carga, de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP.

Luego, interesa obtener la distribución porcentual del efecto de esos factores equivalentes de carga para la totalidad de conglomerados de vehículos tipo $-i$ sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje. Para ello, se suma el producto de los factores equivalentes de carga y la cantidad de vehículos sin franja horaria sujeto a peaje, obteniéndose así **el total de uso relativo de la carretera** o desgaste relativo total (DRT) por los vehículos en cada estación de cobro de peaje, a saber:

$$DRT(ecp,r,t,T,fa) = \sum (i,k) UR(i,ecp,r,t,T,fa)$$

Esta suma es el desgaste relativo total **-DRT-** que hacen los vehículos sujetos a cobro de peaje, en la ruta $-r$ en que está especificada una estación de cobro de peaje $-ecp$. Después, para obtener la **contribución relativa porcentual al desgaste total** (cDR) en la ruta $-r$ en que está especificada una estación de cobro de peaje $-ecp$ por parte del conglomerado de vehículos de un tipo $-i$ sujeto a cobro de peaje, se divide lo que contribuye dicho conglomerado al desgaste en la ruta $-r$ en la estación de cobro de peaje $-ecp$, entre el **desgaste relativo total** que hacen los vehículos sujetos a cobro de peaje, en la ruta $-r$ en que está especificada una estación de cobro de peaje $-ecp$. Este cociente es:

$$cDR(i,ecp,r,t,T,fa) = UR(i,ecp,r,t,T,fa) / DRT(ecp,r,t,T,fa)$$

Sigue ahora, determinar el costo de ese desgaste relativo para cada conglomerado de vehículos tipo $-i$ sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp$. El costo imputable variable en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$ para la frecuencia del estudio

tarifario $-fa$, se definió en la sección 9.1 como $CPvTot(fa,t,T,ecp,r)$. Hay que distribuir ese costo de acuerdo con el desgaste relativo que hace cada conglomerado de vehículos tipo $-i$ sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp$. Esto se hace multiplicando el costo total en colones proyectados de imputación variable con frecuencia $-fa$ durante el periodo de fecha inicial de la proyección $-t$ y de fecha final de proyección $-T$ en cada una de las estaciones de cobro de peaje $-ecp$ de las rutas $-r$, $CPvTot(fa,t,T,ecp,r)$, por la **contribución relativa porcentual al desgaste** $-cDR(i,ecp,r,t,T,fa)$ - que hace cada conglomerado de vehículos tipo $-i$ sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp$.

Finalmente, esta imputación de costos variables para el conglomerado, se debe distribuir entre la totalidad de los tipos de vehículos $-i$ sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp$, con el fin de obtener el precio o tarifa que debe pagar una unidad de vehículo en particular de la clase de los vehículos $-i$ sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp$. Esta distribución se obtiene de la siguiente división:

$$(CPvTot(fa,t,T,ecp,r) * cDR(i,ecp,r,t,T,fa)) / VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$$

Con estos elementos, se obtiene la tarifa de peaje variable como una tarifa diferenciada por tipo de vehículo $-i$ sujeto de a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp$; la cual distribuye la totalidad de los costos de imputación variable de conservación vial de cada ruta $-r$ en los vehículos $-i$ que hayan transitado por cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$ en la frecuencia $-fa$.

La fórmula es la siguiente:

$$Tpva(i,ecp,r,fa) = (CPvTot(fa,t,T,ecp,r) * cDR(i,ecp,r,t,T,fa)) / VPsfsp(i,t,T,fa,ecp,r)$$

Ecuación 3

Mediante simplificación, se obtiene que:

$$Tpva(i,ecp,r,fa) = (CPvTot(fa,t,T,ecp,r) * fec(i,ecp,r)) / DRT(ecp,r,t,T,fa)$$

Ecuación 4

En donde:

$Tpva(i,ecp,r,fa)$ = tarifa de peaje de imputación variable anual en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ en cada ruta $-r$, para cada año $-fa$ y por cada vehículo tipo $-i$.

$CPvTot(fa,t,T,ecp,r)$ = Suma de los costos variables proyectados desde el rubro de costo $j=1$ hasta $j=n$ (enésimo rubro).

$fec(i,ecp,r)$ = factor equivalente de carga por tipo de vehículo $-i$ en cada estación de cobro de peaje $-ecp$ de cada ruta $-r$

$DRT(ecp,r,t,T,fa)$ = total de uso relativo de la carretera o desgaste relativo total por los vehículos en cada estación de cobro de peaje.

ecp = estaciones de cobro de peajes.

r = ruta de las carreteras nacionales Florencio del Castillo (Ruta No. 2), Braulio Carrillo (Ruta No 32), Bernardo Soto (Ruta No 1b) y General Cañas (Ruta No 1a).

i = Tipo de vehículo de conformidad con la clasificación presentada en la sección 6.3.

t = fecha inicial de los datos proyectados de los vehículos i^{a} en cada estación de cobro de peaje $-ecp^{\text{a}}$ de cada ruta $-r^{\text{a}}$

T = fecha final de los datos proyectados de proyección de los vehículos i^{a} en cada estación de cobro de peaje $-ecp^{\text{a}}$ de cada ruta $-r^{\text{a}}$

fa = año para el cual se fija la tarifa de peaje, desde el año 1 hasta el año 5

Para las ecuaciones 4 y 5 se establece la condición $i \neq \text{Moto}$, siempre y cuando el $-fec^{\text{a}}$ sea igual a cero para este tipo de vehículos.

10.4 Tarifa por tipo de vehículo en cada estación de cobro de peaje

La tarifa correspondiente para un tipo de vehículo i^{a} sujeto a cobro de peaje que transite por una estación de cobro de peaje $-ecp^{\text{a}}$ de una ruta $-r^{\text{a}}$ será la suma de la tarifa de peaje de imputación uniforme anual y la tarifa de peaje de imputación variable anual. La fórmula es la siguiente:

$$Tpa(i,fa,ecp,r) = Tpua(ecp,r,fa) + Tpva(i,ecp,r,fa) \quad \text{Ecuación 5}$$

Se establece que para el caso $i = \text{Moto}$ la variable $Tpva(i,ecp,r,fa)$ es cero, siempre y cuando el $-fec^{\text{a}}$ sea igual a cero para este tipo de vehículos.

De esta manera, se ha establecido una tarifa para cada tipo de vehículo i^{a} sujeto a cobro de peaje en cada estación de cobro de peaje $-ecp^{\text{a}}$ para cada ruta $-r^{\text{a}}$, que se aplicará anualmente, todo de conformidad con la solicitud tarifaria, el estudio tarifario, el procedimiento de participación ciudadana y demás procesos legales que se incurren en el proceso de fijaciones tarifarias en la Aresep.

La tarifa final correspondiente para un tipo de vehículo i^{a} sujeto a cobro de peaje que transite por una estación de cobro de peaje $-ecp^{\text{a}}$ de una ruta $-r^{\text{a}}$, serán redondeadas aplicando el criterio a los cinco colones más cercanos. Como se ha indicado, para esta metodología aplica la Ley No. 7593 y en particular lo estipulado en los artículos 4, 31 y 32, de manera tal que las tarifas finales resultantes mantengan el principio del servicio al costo, armonicen los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos y se procure el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, entre otras cosas.

11. MECANISMO DE REVISIÓN PERIÓDICA

En relación con la aprobación, improbación y fijación de las tarifas de peajes de conservación vial y de conformidad con el marco legal de la Aresep estipulado en la Ley No. 7593; la Intendencia de Transportes realizará al menos una revisión al año siguiente de las tarifas aprobadas. Dicho proceso lo realizará cada año consecutivo a la vigencia eficaz de un pliego tarifario.

Para tales efectos la Intendencia de Transportes solicitará toda la información que considere necesaria a las autoridades del Conavi y antes que así disponga. Igualmente, la Intendencia de Transportes podrá realizar todos los cálculos necesarios de estimación y proyección de variables, utilizando la información disponible y la nueva información solicitada. La Aresep velará por mantener el servicio al costo y el equilibrio financiero de acuerdo a la Ley No. 7593.

Conavi deberá preparar, o bien, la Intendencia de Transportes de oficio y con base en información solicitada a esa entidad, un informe anual de gestión del servicio público de mantenimiento vial, el cual deberá de presentarlo cada enero en que se evalúen los resultados de la gestión institucional desde el punto de vista financiero y de uso y aplicación de fondos y/o recursos. Se harán los análisis verticales y horizontales comparativos anuales de los últimos tres años de los Estados Financieros que incluyan cuentas de ingresos y gastos. Conavi deberá presentar el análisis de los ingresos dados por los flujos vehiculares reales versus los proyectados en cada año, el uso de los recursos para el objetivo de la conservación vial junto al análisis de flujo de efectivo y un análisis financiero y/o análisis de indicadores financieros.

Conavi deberá presentar la proyección del uso de los fondos o recursos en todas y cada una de las actividades programadas del año, comparándolas con las inicialmente presentadas en el estudio de aprobación de tarifas.

En relación con el análisis de costos y gastos para el mantenimiento vial, deberá presentarse el porcentaje de ejecución de las obras contempladas y el plan de ejecución anual, en relación con los recursos que se han utilizado y que se utilizarán en todas y cada una de las obras.

Con base en la fiscalización a posteriori de los recursos que realice la Intendencia de Transporte, se buscará garantizar la armonización de los intereses entre el prestador del servicio público y los consumidores y usuarios; procurando que el origen y aplicación de los recursos en la atención de las necesidades de gastos de la conservación vial, hayan garantizado y garanticen la continuidad, calidad y mejoramiento del servicio en el corto, mediano y largo plazo.

Si producto del seguimiento tarifario se determina que el Conavi presenta un superávit no programado de los recursos proyectados por medio de las tarifas, éste se podría devolver a los usuarios presentando una solicitud de ajuste tarifario, o bien, posponiendo la entrada en vigencia de las tarifas previamente aprobadas. Si se diera el caso contrario (déficit sobre los recursos proyectados mediante tarifas), se le indicará al operador la conveniencia de presentar un estudio tarifario. En cualquiera de las situaciones indicadas, la Intendencia de Transportes analizará la posibilidad de realizar de oficio el ajuste tarifario correspondiente.

12. APLICACIÓN DE ESTA METODOLOGÍA

Una vez publicada en el diario oficial La Gaceta, la presente metodología entrará a regir un día después de su publicación. La Intendencia de Transportes será la responsable de incorporar los cálculos que correspondan en la herramienta utilizada en el cálculo de la fijación tarifaria.

(...)

- II.** Tener como respuesta al opositor que participó en la audiencia pública realizada el 23 de octubre del 2014, lo señalado en el considerando I de la resolución que aquí se acuerda y agradecerle por su valiosa participación en este proceso.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a quien corresponde resolverlos.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Publíquese y notifíquese.—Dennis Meléndez Howell.—Sylvia Saborío Alvarado.—Edgar Gutiérrez López.—Pablo Sauma Fiatt.—Adriana Garrido Quesada.—Alfredo Cordero Chinchilla.—1 vez.—O. C. N° 7851-2014.—Solicitud N° 23189.—C-1698490.—(IN2014079761).