



# LA GACETA

Diario Oficial



Año CXXXVIII

San José, Costa Rica, jueves 14 de abril del 2016

33 páginas

# ALCANCE N° 56

## PODER EJECUTIVO

## DECRETOS

## INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

### AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### JUNTA DE PROTECCIÓN SOCIAL

### INSTITUTO DE NORMAS TÉCNICAS DE COSTA RICA

## FE DE ERRATAS

## PODER EJECUTIVO

### DECRETOS

N° 39525-MAG

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

En ejercicio de las facultades que les confieren los artículos 50, 69 y 140, incisos 3), 8), 18) y 146 de la Constitución Política, los artículos 25, inciso 1), 27, inciso 1), y 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley No. 6227 del 2 de mayo de 1978, la Ley de Fomento a la Producción Agropecuaria FODEA y Orgánica del Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ley N° 7064 del 29 de abril de 1987 y la Ley de Transformación del Instituto de Desarrollo Agrario en el Instituto de Desarrollo Rural N° 9036 del 11 de mayo del 2012.

#### *Considerando:*

1°—Que las políticas económicas, sociales y ambientales implementadas en el país, hasta la fecha, han carecido de una diferenciación para los ámbitos regional, territorial y local, lo cual ha impedido que respondan a las características particulares de los territorios rurales y a las necesidades reales de sus pobladores, especialmente en los territorios con mayores niveles de pobreza.

2°—Que la ruralidad muestra progresivos signos de deterioro, tales como: aumento en la desigualdad, entre el medio urbano y rural, entre territorios y dentro de territorios rurales; así como de los niveles de pobreza, debido principalmente a los bajos niveles de inversión pública y privada, a la reducción de los servicios sociales de apoyo y escasos beneficios de las políticas universales de carácter social; lo cual ha afectado la inclusión, el arraigo y mejores oportunidades de vida para la población rural.

3°—Que el crecimiento de la inversión en el país no ha logrado generar suficientes encadenamientos con las actividades productivas de las comunidades rurales, de tal forma que permitan la integración horizontal y vertical de los procesos económicos y la incorporación de los actores sociales de los territorios.

4°—Que existen limitadas capacidades de la población rural para aprovechar las oportunidades que se crean y propician el acceso a nuevas opciones productivas y de desarrollo socioeconómico.

5°—Que existe una desarticulación institucional en cuanto a la formulación de políticas, la ejecución y la evaluación de planes, programas y proyectos dirigidos al fomento social, económico, ambiental, cultural y político-institucional de la población de los territorios, que permita la superación de las desigualdades e inequidades existentes.

6°—Que el Decreto Ejecutivo 35973-MAG, de “Aprobación de Políticas de Desarrollo Territorial Rural en un marco de sostenibilidad ambiental y revitalización del sistema institucional”, así como el lanzamiento en esta Administración de las Políticas para el Sector Agropecuario y el Desarrollo de los Territorios Rurales 2015–2018, constituyen esfuerzos concretos realizados por el Sector Agropecuario, para abordar el desarrollo rural territorial, en armonía con la Ley N° 9036, de Transformación del Instituto de Desarrollo Agrario, IDA, en el Instituto de Desarrollo Rural (Inder).

7°—Que la Ley N° 9036, la cual redefine el objeto y aplicación del desarrollo rural sostenible del país, y en el artículo 1° le confiere al Ministro Rector del Sector Agropecuario, la formulación de la Política de Estado para el Desarrollo Rural, y al Inder su ejecución, como la institución del Estado especializada en el desarrollo rural territorial.

8°—Que la Ley N° 9036 modificó el marco institucional para el desarrollo rural sostenible del país con las siguientes particularidades:

- Establece el territorio rural como base de planificación y operación de las instituciones públicas que participan en su desarrollo integral.
- Conceptualiza un territorio como el espacio geográfico-administrativo que se conforma con uno o varios cantones, o algunos de sus distritos, que presenten características comunes desde el punto de vista de su ecología, de sus actividades socio-económicas, culturales y político-institucionales.
- Responsabiliza al Inder la ejecución de la Política, en articulación con los actores públicos y privados de los territorios rurales.
- Incorpora la figura del Consejo Territorial de Desarrollo Rural (CTDR), con representación público-privada, con funciones orientadoras, y responsables de elaborar el Plan de Desarrollo Rural, de su respectivo territorio.
- Incorpora una visión de igualdad y equidad, favoreciendo la participación activa de los grupos históricamente invisibilizados (juventud, mujeres, personas con discapacidad, pueblos originarios, grupos étnicos, adultos mayores, entre otros).

9°—Que se requiere una Política de Estado con acciones dirigidas hacia un desarrollo inclusivo y equitativo, que complemente los esfuerzos que realiza el Estado en materia de desarrollo humano y social, con la generación de riqueza, por medio del fortalecimiento del emprendedurismo e inversiones, mediante la canalización de recursos financieros hacia la ejecución de proyectos competitivos en los territorios rurales.

10.—Que se procedió a llenar el Formulario de Evaluación Costo Beneficio, Sección I, denominada Control Previo de Mejora Regulatoria, siendo que el mismo dio un resultado negativo y la propuesta no contiene trámites ni requisitos. **Por tanto,**

DECRETAN:

DECLARATORIA DE INTERÉS PÚBLICO DE LA POLÍTICA DE ESTADO  
PARA EL DESARROLLO RURAL TERRITORIAL COSTARRICENSE  
(PEDRT) 2015-2030

Artículo 1°—Se aprueba y se declara de interés público la “*Política de Estado para el Desarrollo Rural Territorial Costarricense (PEDRT) 2015-2030*”, que deberá ser ejecutada por todas las instituciones de la Administración Pública, en los territorios rurales, bajo la coordinación del Instituto de Desarrollo Rural – Inder.

Artículo 2°—La visión consensuada de la PEDRT es contar con territorios rurales integrados al desarrollo nacional con una mejor calidad de vida de sus habitantes, mediante una gestión integrada, articulada y participativa de la institucionalidad pública, empresa privada y sociedad civil, en un marco de cohesión, equidad, solidaridad, respeto y compromiso al año 2030.

Artículo 3°—El objetivo general de la PERDT es fomentar el desarrollo de los territorios rurales reconociendo y respetando sus características propias y la identidad cultural de su población, por medio de un sistema de articulación público-privado, que reduzca las desigualdades e inequidades económicas, sociales, culturales, ambientales y político-institucionales, mediante el desarrollo de capacidades y oportunidades para sus habitantes.

Artículo 4°—Esta Política establece cinco ejes estratégicos de acción integrada de la institucionalidad pública en estrecha coordinación con el sector privado y municipal, a saber:

1. **Infraestructura de servicios para el desarrollo de los territorios rurales** cuyo objetivo es promover la inversión en bienes y servicios básicos, que permitan el desarrollo económico y social de los habitantes, con énfasis en territorios con mayores necesidades básicas insatisfechas.
2. **Equidad e inclusión de la población en el desarrollo rural territorial** que busca promover la integración y participación de la población en la gestión de su propio desarrollo, incluyendo acciones diferenciadas hacia grupos tradicionalmente excluidos, que permitan reducir las disparidades e inequidades.
3. **Gestión institucional y organizacional para el desarrollo rural territorial** a fin de propiciar el fortalecimiento de la gestión institucional y organizacional rural de los territorios, y su articulación en los procesos nacionales, regionales, territoriales y cantonales, con el fin de que la población sea gestora de su propio desarrollo.
4. **Economía rural territorial** que tiene el objetivo de fomentar las actividades con potencial socioeconómico mediante encadenamientos productivos competitivos y generadores de empleo en el territorio.
5. **Ecosistemas territoriales** con el objetivo de fomentar acciones que coadyuven con la producción amigable con el ambiente, la adaptación, la mitigación y la gestión del riesgo, orientadas al uso sostenible e integral de los recursos naturales.

Artículo 5°—Población objetivo. Se conceptualiza como la población objetivo o destinataria de los bienes y servicios de los planes, programas y proyectos que se deriven de la Política, las personas físicas y jurídicas, integradas a los procesos de desarrollo rural territorial, conforme a la siguiente descripción:

1. **Personas físicas:** Se incluyen los siguientes tipos: productores y productoras; productores y productoras de la micro, pequeña y mediana empresa y personas físicas no generadoras de ingresos. Se caracterizan del modo siguiente:
  - **Productores y productoras:** Se encuentran al frente de las denominadas economías familiares rurales. Son unidades económicas que funcionan de forma autogestionaria por la familia, con acceso a la tierra o no y al área rural. Se comportan como emprendimientos familiares puesto que la familia constituye la reserva de mano de obra y, al mismo tiempo, es una unidad de consumo. Por la posibilidad de satisfacer necesidades de consumo con su propia producción, combinan producción de subsistencia y de mercado.
  - **Productores y productoras (micro, pequeño y mediano):** Personas que desarrollan unidades económicas de carácter empresarial, en las cuales la participación de la familia no es definitiva. La mayor parte de su producción está destinada al mercado y utilizan en forma regular mano de obra contratada.
  - **Personas físicas no generadoras de ingresos.** Son las personas que no cuentan con una actividad específica que genere ingresos (ejemplo trabajadoras del hogar, estudiantes, personas desempleadas, entre otras).
  - **Personas que tradicionalmente han sido invisibilizadas y excluidas** para el acceso a los bienes y servicios del Estado (personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres, jóvenes, grupos étnicos, pueblos originarios).
2. **Personas jurídicas:** Organizaciones de diferente naturaleza del medio rural, entre ellas:
  - Organizaciones que se dedican a actividades productivas del medio rural, que cuentan con personería jurídica.
  - Organizaciones que se dedican a actividades diversas, integradas por personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres, jóvenes, gobiernos de pueblos originarios y grupos étnicos que cuentan con personería jurídica.

- Organizaciones constituidas por personas egresadas del sector educativo formal e informal que cuenten con personería jurídica vigente.
- Micro, pequeña, y mediana empresa, unidades económicas de carácter empresarial, la mayor parte de su producción está destinada al mercado y utilizan en forma regular mano de obra contratada.
- Organizaciones comunales con personería jurídica que tienen el propósito de propiciar el desarrollo integral de su entorno y mejorar las condiciones de vida de su comunidad.
- Gobiernos locales, constituidos por las municipalidades con cobertura cantonal y los Consejos de Distrito, cuando corresponda. Tienen autonomía política y administrativa en los asuntos de su competencia.
- Instituciones públicas, con los que se suscriben convenios y alianzas estratégicas.

Artículo 6°—Para una efectiva ejecución de la PEDRT, el Inder deberá articular y coordinar la gestión con instituciones de otros sectores públicos y sector privado, en los ámbitos: nacional, regional, territorial, cantonal y comunal que ejecutan acciones en procura de la provisión de bienes y servicios, con base en las demandas identificadas por los actores sociales de los territorios rurales para concretar proyectos consensuados.

Artículo 7°—Las instituciones del Sector Agropecuario en los territorios rurales, deberán apoyar la ejecución de la PEDRT en función del ámbito de su competencia, tomando como marco orientador esta Política y las Políticas para el Sector Agropecuario y el Desarrollo de los Territorios Rurales 2015–2018, durante la administración 2014–2018, y a partir del 2018 por la PEDRT y sus reformas y la correspondiente política del Sector Agropecuario en cada Administración.

Artículo 8°—Este modelo regirá el accionar de las instituciones en 4 componentes: planificación estratégica, presupuesto con gestión basada en resultados, proyectos con enfoque territorial y monitoreo y evaluación. Las instituciones públicas (Gobierno Central y Descentralizado) analizarán las prioridades territoriales y aprobarán metas físicas y presupuestarias para apoyar los planes de desarrollo rural territorial de acuerdo a sus competencias, en el marco del Artículo 11 de la Ley 9036.

Artículo 9°—Corresponde al Inder la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Rural Territorial, que se constituye en el plan de acción de la Política, con horizonte de mediano plazo.

Artículo 10.—Deróguese el Decreto Ejecutivo 35973-MAG.

Artículo 11.—El presente Decreto rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veintinueve días del mes de enero del dos mil dieciséis.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA

LUIS FELIPE ARAUZ CAVALLINI  
MINISTRO DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

**PROYECTO DE REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES  
CONTAMINANTES PRODUCIDAS POR LOS VEHÍCULOS CON MOTOR DE  
COMBUSTION INTERNA**

El Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, somete a consulta pública en los términos establecidos por el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, el siguiente proyecto de reglamento:

N° \_\_\_\_\_ MOPT-MINAE-S

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
LOS MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES,  
DE AMBIENTE Y ENERGÍA Y SALUD**

En el ejercicio de las facultades y atribuciones que confieren el artículo 140 incisos 3) y 18) de la Constitución Política; artículos 6, 11 y 27 de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 18 de diciembre de 1978; artículos 1 y 4 de la Ley N° 3155, de 5 de agosto de 1963 y sus reformas, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, reformada mediante Ley 4786; artículos 1, 9, 11 y 14 de la Ley de Administración Vial N° 6324 de 25 de mayo de 1979 y sus reformas; artículos 1, 2, 4, 5, 49, 56, 57, 59, 60, 62 y 63 de la Ley Orgánica del Ambiente, N° 7554 del 4 de octubre de 1995; artículos 1, 2, 4, 7, 9, 262, 294 y 295 de la Ley General de Salud, N° 5395, de 30 de octubre de 1973 y sus reformas; artículos 1 y 2 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, N° 5412, de 8 de noviembre de 1973 y el artículo 38 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078, de 18 de setiembre de 2012.

**CONSIDERANDO:**

- 1°—Que es función del Estado velar por la protección de la salud de la población.
- 2°—Que el artículo 50 de la Constitución Política, establece la obligación del Estado de garantizar a los costarricenses su derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, salvaguardando además la vida y la salud, como derechos fundamentales de tercera generación, sin que por ello se obstaculicen las condiciones de competitividad, para el desarrollo de la actividad económica del país.
- 3°—Que el Estado siempre ha mostrado una preocupación por regular todos los aspectos relacionados con la contaminación ambiental producida por los vehículos automotores tanto de primer ingreso, como por los que se encuentran en circulación.
- 4°—Que el VII Plan Nacional de Energía (2015-2030) estableció como objetivos específicos regular la importación de vehículos nuevos y usados así como establecer la normativa de calidad de combustibles necesaria para regular el mercado de importación de vehículos con el propósito de impulsar la renovación de la flota vehicular aumentando su eficiencia en el consumo de hidrocarburos y reduciendo los niveles de emisiones.
- 5°—Que con el fin de contrarrestar los efectos de la degradación de la calidad del aire, se decretó en el 2002 el Reglamento sobre Inmisión de Contaminantes Atmosféricos, Decreto Ejecutivo 30221-S, con el propósito de establecer los valores máximos de calidad del aire y

disponer las medidas correctivas cuando se sobrepasen los valores máximos o se produzcan contingencias ambientales.

6°—Que el Inventario Nacional de Emisiones de Contaminantes Criterio, elaborado con datos provistos por la Red de Monitoreo de Calidad del Aire, demuestra que los vehículos son los principales contribuyentes al deterioro de la calidad del aire. Para enfrentar esta situación, se establecen normas de emisiones de gases contaminantes producidos por vehículos automotores.

7°—Que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) la exposición crónica a partículas y otros contaminantes aumentan el riesgo de desarrollar cardiopatías y neumopatías, así como cáncer de pulmón; y que la libertad de comercio no es irrestricta ya que puede ser objeto de regulación cuando se encuentran de por medio intereses de la colectividad tales como la salud pública y la conservación del medio ambiente.

8°—Que de acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, elaborado por Instituto Meteorológico Nacional en el 2012 señala que el sector transporte es responsable del 44% de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente del país.

9°—Que de acuerdo con estimaciones realizadas por el proyecto “Combustibles Limpios y Vehículos Más Eficientes: Reduciendo Emisiones en América Central”, financiado por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), y con el apoyo técnico del Centro Mario Molina Chile (CMMCh) determinó que el promedio ponderado anual de las emisiones en gramos de CO<sub>2</sub>

- 2021.

10°—Que mediante Decreto Ejecutivo N° 28280 MOPT-MINAE-S, publicado en el Alcance N° 97-A, a La Gaceta N° 236, de 6 de diciembre de 1999, se publicó el REGLAMENTO PARA EL CONTROL Y REVISIÓN TÉCNICA DE GASES CONTAMINANTES PRODUCIDAS POR VEHÍCULOS AUTOMOTORES.

11°—Que desde el año 1999 no se actualizan en Costa Rica los estándares de emisiones para la importación de vehículos establecidos en el Decreto Ejecutivo N° 28280 MOPT-MINAE-S por lo que continúa vigente una normativa considerada como obsoleta a nivel internacional pues fue establecida por la Unión Europea desde 1992.

12°—Que la migración del estándar de emisiones vigente a la normativa Euro IV y sus homólogos, implica una reducción estimada de 444% en los gramos de monóxido de carbono (CO), 460% en los gramos de hidrocarburos no quemados (HC+NO<sub>x</sub>), y 460% en los gramos dematerial particulado por kilómetro recorrido para la categoría de vehículos livianos.

13°—Que organismos internacionales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomiendan a los países el establecimiento de estándares de emisiones con el propósito de reducir los contaminantes de vida corta emitidos por los vehículos de combustión interna.

14°—Que la calidad de los combustibles es un requerimiento para avanzar hacia tecnologías vehiculares que permitan una reducción de las emisiones, y que el país realiza esfuerzos por reducir el contenido de azufre en los combustibles así como la regulación de

otros parámetros para cumplir con las exigencias de las normativas internacionales de reducción de emisiones en vehículos.

15°—Que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 autoriza en su artículo 38 al Poder Ejecutivo para que, vía reglamento, se emitan las especificaciones de los sistemas de control de emisiones de los vehículos de motor y se determinen los valores límite de emisiones, siempre que procuren disminuir eficientemente la emisión de contaminantes ambientales y cuenten con los estudios técnicos que justifiquen tal variación.

16°—Que el Ministerio de Salud y el Ministerio de Ambiente y Energía tienen la potestad de vigilar la calidad de los combustibles a fin de evitar la contaminación atmosférica, la contaminación hídrica y controlar los efectos que pueden tener éstos sobre la salud de las personas y el ambiente.

13°—Que de acuerdo al artículo 3° de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la ejecución de las disposiciones establecida en dicha ley, sin perjuicio de las competencias que esta ley asigne a otras entidades u órganos.

Por lo tanto,

**Decretan:**

El siguiente:

**REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES  
PRODUCIDAS POR LOS VEHÍCULOS CON MOTOR DE COMBUSTION  
INTERNA**

**CAPÍTULO PRIMERO  
NOMENCLATURA, DEFINICIONES Y  
DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.- Nomenclatura y Definiciones.** Para la interpretación de este reglamento, tienen el carácter de definiciones y nomenclatura de referencias contenidas en éste, los siguientes:

- 1.1. Analizador de gases: dispositivo que permite la medición continua de cinco gases de escape (CO, HC, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub> Y NOX) y calcula el factor lambda.
- 1.2. Catalizador: Dispositivo que tiene la función de transformar los componentes nocivos de la combustión (CO, HC y NOX) en componentes no tóxicos (H<sub>2</sub>O, CO<sub>2</sub> y N<sub>2</sub>) antes de que salgan al aire exterior. Existen catalizadores de dos vías que son muy eficientes para transformar el CO y el HC pero aumenta las NOX. Los catalizadores de tres vías con toma de aire que primero actúan sobre los NOX y luego sobre los CO y HC. Finalmente, existen los catalizadores de tres vías con sonda lambda que actúan simultáneamente sobre el CO, HC y NOX.

- 1.3. Coeficiente de absorción “k” la relación con la opacidad según una expresión logarítmica dada por la Ley de Beer Lambert.
- 1.4. Coeficiente o Factor lambda ( $\lambda$ ): El factor lambda o coeficiente de exceso de aire es la proporción que existe entre la relación aire/combustible con la que trabaja el motor y la relación aire/combustible teórica con la que debería trabajar para que la combustión fuera completa. Es decir, el factor lambda es una representación numérica de la riqueza o la pobreza de la mezcla aire/gasolina. Lo ideal es que el factor lambda sea 1 ya que en estas condiciones se optimiza la potencia, el consumo de combustible y las emisiones. Para mantener el factor lambda lo más cerca de 1 sin la necesidad de hacer constantes ajustes los vehículos deben equiparse con un sistema de regulación de la mezcla. Para realizar esta función, se analizan continuamente los gases de escape con un elemento denominado sonda lambda que envía señales a la unidad de unidad de control indicando desviaciones existentes entre la mezcla real y la mezcla ideal y se corrigen las variaciones.
- 1.5. CO: Monóxido de carbono. El monóxido de carbono es incoloro, inodoro e insípido y, por consiguiente, resulta altamente peligroso dada su alta toxicidad y su difícil detección. Una concentración de 0.3% en volumen de este gas en el aire que se respira puede producir la muerte en treinta minutos.
- 1.6 CO<sub>2</sub>: un gas incoloro, inoloro, compuesto de un átomo de carbono unido con sendos enlaces covalentes dobles a dos átomos de oxígeno. No se considera tóxico.
- 1.7 COSEVI: Consejo de Seguridad Vial
- 1.8. Equipo especial: equipo autopropulsado destinado a realizar tareas agrícolas, de obra civil y de atención de emergencias forestales o aeroportuarias.
- 1.9 Euro III: Normativa europea que define los límites máximos de emisiones vehiculares de acuerdo con la Directiva 70/220/EEC del 20 de marzo de 1970 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor, enmendada por la Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 13 de octubre de 1998 relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo, cuantificadas por el método de prueba New European Driving Cycle (NEDC).
- 1.10 Euro IV: Normativa europea que define los límites máximos de emisiones vehiculares de acuerdo con la Directiva 70/220/EEC del 20 de marzo de 1970 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor, enmendada por 98/69/EC del Parlamento Europeo y del Consejo del 13 de octubre de 1998 relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo; y la 2003/76/EC Directiva 2003/76/CE del 11 de agosto de 2003 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas que deben adoptarse

contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor; cuantificadas por el método de prueba New European Driving Cycle (NEDC).

1.11 Tier – II Bin 5: Normativa estadounidense que define los límites máximos de emisiones vehiculares definida de acuerdo con la regulación federal 40 CFR Parte 86, subpartida S Disposiciones Generales de Cumplimiento para el Control de la Contaminación atmosférica procedente de vehículos nuevos y en uso, ligeros, camiones de carga ligera, y vehículos pesados, cuantificadas por el método de prueba EPA Federal Test Procedure (FTP-75).

1.12 Tier III: Normativa estadounidense que define los límites máximos de emisiones vehiculares, definida de acuerdo a la regulación federal y con vigencia a partir de enero del 2016.

1.13. Filtro de partículas: En los vehículos de encendido por compresión es necesario introducir un sistema de filtrado de partículas sólidas de los gases de escape, que puede corresponder con el catalizador en un solo cuerpo.

1.14. Flujo parcial: método utilizado para medir una muestra de las emisiones de los motores de combustión interna introduciendo una sonda en el tubo de escape de los vehículos probados.

1.15. HC p.p.m.: hidrocarburos no quemados, que tienen un olor penetrante, fácilmente identificable. Provocan irritación de las mucosas y en algunos casos pueden ser cancerígenos.

1.16. Instrumento de medida: dispositivo utilizado para realizar mediciones, solo o asociado a uno o varios dispositivos.

1.17. Material particulado: partículas sólidas que se producen en la combustión incompleta de los motores por encendido por compresión, visibles en forma de cenizas y hollín. En los vehículos de encendido por chispa estas partículas son prácticamente despreciables.

1.18. Mezcla aire/combustible, factor lambda y sonda lambda:

1.19. MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, incluyendo sus órganos adscritos.

1.20. NOX: Óxidos de nitrógeno, que pueden provocar una fuerte irritación en los órganos respiratorios. En concentraciones elevadas puede destruir los tejidos pulmonares y los alveolos.

1.21. Opacidad: es la fracción de la luz que, emitida desde una fuente luminosa, a través de un recorrido con humo no logra alcanzar el receptor. Grado de ennegrecimiento de humo, medido en valor “k” o coeficiente de absorción.

1.22. Opacómetro: aparato destinado a medir de manera continua la opacidad y determinar el coeficiente de absorción luminosa de los gases de escape de los vehículos de motor

de encendido por compresión (diesel). El opacímetro permite la medición continua de la opacidad de los humos en los motores de encendido por compresión.

- 1.23. PMA: Peso máximo autorizado.
- 1.24. Prueba estática: prueba mediante la cual se determinan las concentraciones de contaminantes en marcha mínima o ralentí; donde se somete el vehículo a ciclos de aceleración y desaceleración midiéndose la emisión de contaminantes. Para vehículos diesel se realiza medición de opacidad, mientras que en motocicletas y vehículos a gasolina se realiza la medición de %CO, %CO<sub>2</sub> hidrocarburos y oxígeno.
- 1.25. Purga del Carter del motor: Tanto en motores de encendido por chispa como por compresión necesitan un sistema de purga cerrado de los gases que se filtran de los cilindros al cárter al motor, con el fin de hacerlos recircular a la admisión del motor y evitar que estos salgan al aire exterior.
- 1.26. R.p.m.: revoluciones por minuto.
- 1.27. Sistema de control de emisiones: conjunto de equipos y dispositivos diseñados para ser instalados en un vehículo de motor con el fin de reducir las emisiones del vehículo.
- 1.28. Sistema de Recirculación de Gases de Escape: tanto los motores de encendido por chispa como por compresión, necesitan de un sistema para la recirculación de los gases de escape a la cámara de combustión que provoca la reducción de la temperatura de la combustión con la finalidad de reducir la emisión de NOX.
- 1.29. Sistema de retención de evaporación de combustible: los motores de encendido por chispa necesitan de un sistema de retención de evaporación de combustible para recoger los vapores de combustible y evitar que los mismos salgan al aire exterior. Los motores de encendido por compresión pueden prescindir de este sistema por la alta temperatura de ebullición del diésel.
- 1.30. Vehículos de interés histórico: los que así están definidos en el reglamento de Vehículos de Interés Histórico, contenido en el Decreto Ejecutivo N° 32447-MOPT.
- 1.31. Vehículos de competencia de velocidad: vehículos de motor dedicados exclusivamente a las competencias deportivas de velocidad, no aptos para la circulación normal por las vías públicas terrestres de Costa Rica; además, inscritos para esos efectos en la asociación o federación deportiva correspondiente reconocida por el Instituto Costarricense de Deporte y Recreación (ICODER).
- 1.32. Velocidad de motor a ralentí: régimen de funcionamiento del motor en vacío con el mando de aceleración y el mando de cambio de velocidades en punto neutro y carga nula, sin sobrepasar las 1000 revoluciones por minuto, excepto los vehículos que por especificaciones del fabricante funcionen a más de 1000 revoluciones por minuto.
- 1.33. Vehículo nuevo: Aquél que no ha sido registrado u operado en Costa Rica o cualquier otro país. Igualmente incluye aquel que no ha sido usado para entrenamiento o con propósitos de prueba y que no contiene componentes que han sido instalados en un vehículo que ha sido operado en Costa Rica o cualquier otro país.

- 1.34 Vehículo usado o de segunda mano: aquél que haya sido matriculado o registrado en el país de origen o de exportación.
- 1.35. Velocidad de motor en régimen de crucero o al ralentí acelerado: régimen de funcionamiento del motor en vacío, sin carga y mando de cambio de velocidades punto neutro.
- 1.36. Verificación de un instrumento de medida: conjunto de exámenes administrativos, visuales y técnicos, los cuales tienen por objeto comprobar y confirmar si un instrumento de medida cumple con los requisitos legales, por medio de proceso de evaluación de la conformidad (distinto al de evaluación de tipo), que incluye el examen y marcado y / o emisión de un certificado de verificación, que comprueba y confirma el instrumento de medida.

**Artículo 2.- Objeto del presente Reglamento.** Establecer los lineamientos para el control del control de emisiones de los vehículos equipados con motor de combustión interna para su autopropulsión.

Incluye el establecimiento de los niveles de concentración permitidos para todo vehículo automotor que circule en las vías públicas y que utilicen como combustible gasolina, diesel, GLP, alcohol o mezclas de éstos.

**Artículo 3.- Vehículos automotores exentos de la inspección técnica de emisiones.**

Además de los vehículos indicados en el artículo 38 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, estarán exentos del control de emisiones:

- a) los vehículos utilizados exclusivamente en competencias de velocidad.
- b) los vehículos declarados de interés histórico
- c) los vehículos eléctricos o cuyo motor primario para la propulsión sea eléctrico.
- d) los vehículos que no utilicen combustibles derivados del petróleo para su autopropulsión, siempre y cuando hayan demostrado en forma previa técnicamente mediante la documentación fehaciente, que no emitan contaminantes al medio ambiente.
- e) los vehículos clasificados como equipo especial de obras civiles y agrícolas.

La exención no aplica para los vehículos catalogados como equipo especial, que por sus posibilidades de automoción, deban desplazarse por las vías públicas terrestres primarias.

**CAPÍTULO SEGUNDO  
SISTEMAS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES**

**Artículo 4. Especificaciones técnicas de los sistemas de reducción de emisiones para vehículos encendidos por chispa o ignición ( gasolina).**

Los vehículos que ingresaron a partir del 1° de enero de 1995 debe contar con un sistema de regulación de gases, escape de retención de evaporación de combustible, purga del cárter del motor y catalizador.

Los vehículos ingresados a partir del 1° de enero de 1999 en adelante, deben contar con sonda lambda y catalizador de tres vías.

**Artículo 5. Especificaciones técnicas de los sistemas de reducción de emisiones para vehículos de encendido por compresión(diesel).**

Los vehículos que ingresen a partir del 1° de enero del 2017, deben contar con sistema de recirculación de gases de escape, purga del cárter del motor, catalizador de tres vías y filtro de partículas. Además deberán contar con bomba de inyección diesel con controlador electrónico.

Los vehículos que ingresaron antes del 1° de enero del 2017, que cuenten con bomba de inyección con controlador mecánico deben tener precintos en los elementos de ajuste de la bomba. Si cuentan con sistema de recirculación de gases de escape y/o purga del cárter del motor, estos no se deben eliminar.

**Artículo 6.** Los vehículos nuevos y usados clasificados en la partida arancelaria 8703 que ingresen al país a partir del 1° de enero de 2017, deberán cumplir con los siguientes estándares de emisiones emitidos por la Unión Europea o las especificaciones Federales de los Estados Unidos de Norteamérica de acuerdo con el siguiente cronograma:

<b>Año de importación</b>	<b>Norma mínima de cumplimiento</b>
A partir de 1 de enero de 2017 (ver transitorio III)	Euro IV, Tier II bin 5
A partir del 1 de enero de 2021	Euro VI, Tier III

**Artículo 7.Verificación:** Las autoridades aduaneras serán las encargadas de la verificación de las condiciones establecidas en el artículo anterior.

Para autorizar la importación de vehículos y verificar el cumplimiento de los límites de emisión de contaminantes de los vehículos automotores nuevos, los importadores de uno o varios vehículos nuevos deben presentar, previamente, al menos un certificado de calidad de cumplimiento de emisiones expedido acreditando el apego a las normas definidas en este reglamento, donde conste que los vehículos cumplen con las regulaciones de gases, humos o partículas contaminantes y lo relativo a los sistemas de control de emisiones y las emisiones máximas permitidas.

El certificado deberá estar expedido por un laboratorio debidamente acreditado en el país que lo emitió, lo que también deberá ser comprobado por el importador; y estar escrito en español. Si no está escrito en este idioma, deberá adjuntarse una traducción oficial, debidamente autenticada por la autoridad competente, en cualquiera de los consulados de Costa Rica en ese país.

De tratarse de vehículos usados, sus importadores deberán presentar igual documentación.

Las pruebas de emisiones deberán haberse efectuado, como máximo, dos meses antes de la fecha indicada en el conocimiento de embarque.

La Administración se reserva el derecho de verificar que se cumple lo expuesto en el certificado de calidad respectivo y en cualquier otro documento relativo a vehículos nuevos, mediante la inspección técnica vehicular nacional, a una cantidad de vehículos tipo que determine, tomada aleatoriamente del lote a importar de vehículos nuevos de la misma marca, modelo y año.

Los gastos que implique la verificación mencionada correrán a cargo exclusivamente del importador.

De comprobarse el incumplimiento de lo indicado en el certificado de calidad, a ninguno de los vehículos correspondientes al mismo tipo y año modelo analizado se autorizará su nacionalización.

Independientemente de la verificación del certificado de calidad, durante la revisión técnica que debe practicarse a todos los vehículos de primer ingreso antes de ser autorizados para circular en el país, deberá efectuárseles el control respectivo de emisiones de gases, humos o partículas, de acuerdo con el tipo de motor y emisión analizada con los procedimientos establecidos en este reglamento.

### **CAPÍTULO TERCERO LIMITES DE EMISIONES CONTAMINANTES**

**Artículo 8.- Niveles de concentración permitidos según el sistema de encendido.** Serán los siguientes:

- a) Niveles de concentración permitidos para los vehículos automotores encendidos por chispa:

<b>VEHÍCULOS CON MOTOR ENCENDIDO POR CHISPA (Gasolina)</b>								
<b>(Todos los vehículos excepto Motocicletas, Cuadracillos y Bicimotos )</b>								
<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>CO % de Volumen (Ralentí)</b>	<b>CO % de Volumen (Acelerado)</b>	<b>HC p.p.m (Ralentí)</b>	<b>HC p.p.m (Acelerado)</b>	<b>CO<sub>2</sub> % de Volumen (Ralentí)</b>	<b>CO<sub>2</sub> % de Volumen (Acelerado)</b>	<b>Factor Lambda (Ralentí)</b>	<b>Factor Lambda (Acelerado)</b>
<b>Hasta 31/12/1994</b>	<b>≤ 4,5</b>							

<b>Del 01/01/1995 al 31/12/1998</b>	$\leq 2$	$\leq 0,5$	$\leq 350$	$\leq 125$			
<b>Del 01/01/1999 y hasta el 1° de enero 2017</b>	$\leq 0,5$	$\leq 0,3$	$\leq 125^*$	$\leq 100^*$	$\geq 10^*$	$\geq 12^*$	<b>1+/- 0.07</b>

\*Estos valores se considerarán para efectos estadísticos y como insumos para la elaboración de políticas públicas en materia de reducción o contabilización de emisiones vehiculares

<b>MOTOCICLETAS, CUADRACICLOS Y BICIMOTOS</b>			
<b>Motocicletas, Cuadraciclos y Bicimotos</b>			
<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>CO % en Volumen (Ralentí)</b>	<b>HC p.p.m (Acelerado)</b>	
<b>Hasta el día previo a la entrada en vigencia de este reglamento</b>	$\leq 4,5$	$\leq 2800$	
<b>A partir de la entrada en vigencia de este reglamento y hasta el 1° de enero del 2017</b>	$\leq 3,0$	$\leq$	<b>2000</b>

**VEHÍCULOS CON MOTORES QUE FUNCIONAN A BASE DE GAS LICUADO DE PETROLEO, GAS NATURAL U OTRO ALTERNATIVO**

<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>CO % de Volumen (Ralentí)</b>	<b>CO % de Volumen (Acelerado)</b>
<b>Hasta 31/12/1994</b>	$\leq 4,5$	
<b>Del 01/01/1995 al 31/12/1998</b>	$\leq 2$	$\leq 0,5$
<b>Del 01/01/1999 y hasta el 1° de enero del 2017</b>	$\leq 0,5$	$\leq 0,3$

b) Niveles de opacidad permitidos en los vehículos encendidos por compresión:

<b>VEHÍCULOS A DIÉSEL (Con motor encendido por compresión)</b>			
<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Valores límite de % de oscurecimiento</b>	<b>Valores límite opacidad (K)</b>
<b>Hasta el 31/12/1998</b>	PMA < 3,5 Toneladas y motocicletas	70	2,8
<b>Del 01/01/1999 hasta la entrada en vigencia de este reglamento</b>		60	2,15

<b>Hasta el 31/12/1998</b>	PMA $\geq$ 3,5 Toneladas y vehículos turboalimentados	80	3,8
<b>Del 01/01/1999 hasta la entrada en vigencia de este reglamento</b>		70	2,8
A partir de la entrada en vigencia de este reglamento y hasta el 1° de enero del 2017	PMA < 3,5 Toneladas y motocicletas	60	2,15
	PMA $\geq$ 3,5 Toneladas y vehículos turboalimentados	70	2,8

#### **CAPÍTULO CUARTO PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE MEDICION DE CONTAMINANTES**

**Artículo 9.-Procedimiento de prueba.** La verificación del cumplimiento de los límites permitidos de emisiones de escape previstos en este reglamento se hará por el método conocido como “prueba estática”.

La prueba se realizará mediante los centros autorizados por el MOPT para realizar la inspección técnica vehicular o por los oficiales de tránsito de la Dirección General de Educación Vial en carretera.

Lo anterior, sin perjuicio de que los avances tecnológicos o la necesidad de asegurar el cumplimiento y actualización de esta regulación, ameriten la autorización para aplicar otros tipos de prueba.

**Artículo 10.- Condiciones previas.** Previamente a la realización de las pruebas, se debe comprobar que existan las condiciones adecuadas para:

- a) minimizar los riesgos para la seguridad del personal inspector y del vehículo
- b) evitar alguna situación que pueda desvirtuar la indicación del equipo.

**Artículo 11.- Realización de las pruebas.** Una vez comprobadas técnicamente las condiciones para realizar las pruebas, éstas se llevarán a cabo a la temperatura de servicio del motor.

#### **Artículo 12.- Encendido por Chispa.**

Por medio del analizador de gases se deben medir las emisiones de CO, HC y CO<sub>2</sub> de los vehículos con motor de combustión interna de encendido por chispa.

La medición se realiza con el motor sin carga y girando en ralentí. En los vehículos ingresados a partir el 1 de enero de 1995 también se deben medir las emisiones a aproximadamente 2500 rpm.

En el caso de vehículos ingresados a partir del 1 de enero de 1999 se debe comprobar que el valor del factor lambda en ralentí sea el adecuado.

**Artículo 13.- Encendido por Compresión.**

Por medio del opacímetro se debe medir la opacidad de los humos de vehículos con motor de combustión interna de encendido por compresión. La medición se debe realizar con carga provocada por medio de una aceleración libre accionando el acelerador de forma rápida y gradual a fin de obtener el máximo caudal de la bomba de inyección.

Se registrará el valor máximo o pico obtenido en cada aceleración a partir de los cuales se obtendrá el promedio que será considerado como el resultado.

**CAPÍTULO QUINTO  
REQUERIMIENTOS DE PERSONAL**

**Artículo 14. Personal.**

Los inspectores que realicen las pruebas de control de emisiones en los centros acreditados, deben contar con los siguientes requisitos:

- a) Técnico en mecánica automotriz del Instituto Nacional de Aprendizaje, colegio técnico profesional o entidad privada debidamente acreditada.
- b) Capacitación en el control de emisiones vehiculares impartida por el Instituto Nacional de Aprendizaje o por una entidad debidamente acreditada.

Los oficiales de tránsito que realicen el control en carretera, deberán contar con capacitación indicado en el inciso b) precedente.

**CAPÍTULO SEXTO  
CONSIDERACIONES ESPECIALES**

**Artículo 15. Vehículos bi-combustible.**

En el caso de los vehículos cuyo motor utilice dos tipos de combustibles para su propulsión se constatará el cumplimiento de las condiciones y valores límite de emisiones estipulados, con el vehículo funcionando con cada uno de los combustibles.

**Artículo 16.-Grupo de trabajo permanente para el seguimiento a la aplicación del presente reglamento.**

Se establece una comisión para la actualización del presente reglamento conformada por: dos representantes del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), Ministerio de Salud (MS) y Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para la revisión del cumplimiento de este reglamento y la actualización de su contenido, de acuerdo a las nuevas necesidades y el avance tecnológico.

La revisión del presente reglamento por parte de ésta Comisión, se realizará cada dos años, para lo cual se utilizará la información recopilada por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) en la aplicación del mismo, en las inspecciones efectuadas por los centros de inspección técnica vehicular o los oficiales de tránsito en carretera.

**CAPÍTULO SÉTIMO**  
**PRUEBAS EN CARRETERA, INSPECCIONES PARA**  
**VEHÍCULOS EN TRÁNSITO Y SOMETIDOS A RÉGIMEN TEMPORAL DE**  
**IMPORTACIÓN**  
**GRAVEDAD DE LA FALTA EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR**

**Artículo 17. Inspecciones en carretera.** Las autoridades policiales de tránsito, podrán realizar controles aleatorios en las vías públicas a efectos de comprobar que estén circulando vehículos nacionales sin sobrepasar los valores de emisiones que la normativa estipula. De constatare la existencia de niveles superiores, se impondrá la sanción establecida en la legislación de tránsito.

Los equipos que utilicen dichas autoridades deben estar debidamente calibrados.

**Artículo 18. Vehículos en tránsito y vehículos sometidos a régimen temporal de importación.** Las autoridades policiales de tránsito, podrán realizar igualmente los controles definidos en este reglamento a los automotores de matrícula extranjera, tanto a su ingreso, como durante su circulación en las vías públicas terrestres, como a su salida del país.

Al efecto deberán sujetarse a las condiciones establecidas en este reglamento, en razón de sus sistemas de control de emisiones y combustible utilizado.

Se exceptúan de dicho control los vehículos que ingresen temporalmente que no vayan a circular, los destinados a competencias de velocidad, exhibiciones o dedicados a labores de construcción o similares que tampoco vayan a circular en las vías públicas.

**Artículo 19. Defectos en la inspección técnica vehicular.** Para efectos de la consideración de la inspección técnica vehicular favorable o desfavorable, en el tema de las emisiones contaminantes, se seguirá lo establecido en el Manual de Procedimientos para la revisión técnica de vehículos automotores en las estaciones de RTV.

**CAPÍTULO OCTAVO**  
**DEROGATORIA Y VIGENCIA**

**Artículo 20. Derogatoria.** Deróguese el Decreto Ejecutivo No 28280-MOPT-MINAE-S, publicado en La Gaceta No 236 del 6 de diciembre de 1999 y cualquier otra disposición de igual o menor rango que se le oponga.

**Artículo 21. Vigencia.** Rige \_\_\_\_\_ meses después de su de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta y deroga en lo que se oponga cualquier otra norma de igual o inferior jerarquía.

## **TRANSITORIOS**

**Transitorio I:** La disconformidad con los valores del factor lambda establecidos en este reglamento se considerará como falta leve en el Manual de la Revisión Técnica Vehicular durante un periodo de 1 año a partir de la entrada en vigencia del presente reglamento en tanto se recopila información estadística. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes determinará la fecha exacta en que la disconformidad con los valores del factor lambda establecidos en este reglamento se considerará como falta grave.

**Transitorio II.**-Aquellos vehículos que se compruebe que su embarque al país inició en fecha previa a la entrada en vigencia de este reglamento, no estarán sujetos a las disposiciones aquí establecidas, sino a las que se encuentran en curso.

**Transitorio III:** Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) determine que en el país se distribuyen los combustibles requeridos para el cumplimiento de la normativa de emisiones Euro IV o sus homólogos, se adoptará como norma mínima de cumplimiento la EURO III o su homóloga en el país de origen para los vehículos de la partida arancelaria 8703 que ingresen al país a partir del 1 de enero de 2017. Esta disposición se revisará en los meses de enero de cada año para determinar la calidad de los combustibles para definir el cumplimiento de emisiones superiores hasta alcanzar el Euro VI y Tier III para el año siguiente. La exigencia de cada estándar deberá ser comunicada previamente mediante publicación en la cual se indicará su vigencia.

**Transitorio IV:** En tanto el país no disponga de las condiciones técnicas y no se prevea en la regulación nacional los mecanismos para realizar la verificación de los límites máximos de emisiones para el caso de los vehículos nuevos de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos determinados en los estándares emitidos por la Unión Europea o las especificaciones Federales de los Estados Unidos de Norteamérica, se aceptarán por parte de las autoridades aduaneras, los informes de resultados de laboratorios acreditados y aprobados, carta o constancia del fabricante que incluyan informe de resultados, o certificado emitido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, o por organismos de certificación reconocidos en la Unión Europea o por otras autoridades de protección ambiental correspondientes al país de origen del vehículo o el país donde se realizan las pruebas y se demuestre que cumplen con las disposiciones normativas del presente reglamento.

**Transitorio V:** En tanto el país no disponga de las condiciones técnicas y no se prevea en la regulación nacional los mecanismos para realizar la verificación de los límites máximos de emisiones para el caso de los vehículos usados de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos determinados en los estándares emitidos por la Unión Europea o las especificaciones Federales de los Estados Unidos de Norteamérica, se prohíbe la importación de aquellos con más de 12 años de antigüedad a partir del 1 de enero de 2017, con el propósito de garantizar que los vehículos usados importados cumplen con las regulaciones expresadas en este reglamento de acuerdo con los cronogramas de implementación de estos estándares en los principales mercados de importación de vehículos usados.

La identificación de la antigüedad de los vehículos usados se hará mediante el código VIN, en el proceso previo para acceder a la nacionalización.

**Transitorio VI:** Este Reglamento deberá revisarse en el mes de julio del 2020.

Se otorga un plazo de 10 días hábiles contados a partir del siguiente de la presente publicación, para que se presenten las observaciones formales que estimen pertinentes, ante la Asesoría Legal del Consejo de Seguridad Vial, con el fin de ser sometidas a valoración.

San José, 18 de marzo de 2016. Mba. Sara Soto Benavides Licda. Consejo de Seguridad Vial.

1 vez.—(IN2016020138).

## **INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS**

### **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

RIT-043-2016

San José, a las 14:00 horas del 6 de abril de 2016

CONOCE EL DIRECTOR DE TRANSPORTE A.Í EL RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACION EN SUBSIDIO Y NULIDAD ABSOLUTA CONCOMITANTE, INTERPUESTO POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES ZAPOTE S.A., EN CONTRA DE LA RESOLUCION 131-RIT-2015 DICTADA A LAS 14:30 HORAS DEL 21 DE OCTUBRE DE 2015, ASÍ COMO SOLICITUD DE APLICACIÓN DE SILENCIO POSITIVO.

---

EXPEDIENTE ET-073-2015

#### **RESULTANDO QUE:**

- I. La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), mediante resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, publicada en el Alcance Digital 174 de La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012, aprueba el “Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús”.
- II. El 30 de junio de 2015 el Intendente de Transporte, mediante oficio 924-IT-2015/93964, ordena el inicio del procedimiento para la aplicación del modelo de fijación extraordinario de tarifas de autobús, correspondiente al segundo semestre del año 2015.
- III. La Intendencia de Transporte, mediante oficio 926-IT-2015/93966 de fecha 30 de junio de 2015, solicita al Consejo de Transporte Público (CTP), certificación de todas las rutas activas y vigentes autorizadas bajo la figura de la concesión o del permiso.
- IV. El 10 de julio de 2015, por oficio 1001-IT-2015/95447, la Intendencia de Transporte emite el informe final de la encuesta para la determinación de precios de los insumos de mantenimiento del modelo extraordinario de autobuses (folios 10 al 27).
- V. La Intendencia de Transporte, mediante oficio 1178-IT-2015/98867 del 12 de agosto de 2015, emite el informe preliminar de fijación tarifaria de oficio a nivel nacional para el transporte remunerado de personas por autobús (folios 02 al 08).
- VI. La Intendencia de Transporte, mediante oficio 1180-IT-2015/98914 del 12 de agosto de 2015, remite a la Directora General de Atención al Usuario la solicitud de convocatoria a audiencia pública para la fijación tarifaria a nivel nacional para el transporte remunerado de personas, modalidad autobús, correspondiente al II Semestre de 2015, la cual recomienda una disminución promedio general del 4,4% (folios 587 al 589).
- VII. El 12 de agosto de 2015, por oficio 1181-IT-2015/98915, el Intendente de Transporte solicita al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario respectivo (folio 01).
- VIII. El Consejo de Transporte Público (CTP), remite el oficio DE-2015-2558 del 17 de agosto de 2015 el cual contiene la información referente a los concesionarios y permisionarios al 7 de agosto de 2015 (folio 590 al 680).
- IX. La convocatoria a audiencia pública se publica en los diarios: La Teja y Diario Extra del 27 de agosto de 2015 (folios 686 al 687) y en la Gaceta N° 166 del 28 de agosto de 2015 (folio 685).
- X. La audiencia pública se realiza el 21 de setiembre de 2015, por medio de video-conferencia en el Auditorio de la Aresep en Guachipelín de Escazú, en las sedes de los Tribunales de Justicia de Limón, Heredia, Ciudad Quesada, Liberia, Puntarenas, Pérez Zeledón y Cartago; y en forma presencial en el Salón Parroquial de Bribri de Limón.

- XI. El 20 de octubre de 2015, por medio del oficio 1518-IT-2015/105865, la Intendencia de Transportes solicita a la Dirección Administrativa Financiera de la Aresep el listado de las empresas concesionarias o permisionarias morosas con el pago del canon de regulación al III trimestre de 2015, para aquellas empresas que en aplicación de la metodología establecida les corresponde un aumento en sus tarifas (folio 758).
- XII. La Dirección Administrativa Financiera de la Aresep, mediante oficio 1375-DF-2015 del 21 de octubre de 2015, remite el listado de las empresas concesionarias o permisionarias que se encontraban morosas con el pago del canon de regulación al III trimestre de 2015.
- XIII. La Intendencia de Transporte, mediante el oficio 1526-IT-2015/106021 del 21 de octubre de 2015, emite el informe sobre el ajuste extraordinario, el cual corre a folios 762 al 1007.
- XIV. El Intendente de Transporte, mediante resolución 131-RIT-2015, del 21 de octubre de 2015, publicada en el Alcance 88 de La Gaceta 209 del 28 de octubre de 2015, resuelve acoger el informe 1526-IT-2015/106021 y fijar un porcentaje promedio del -3,9% sobre las tarifas vigentes de las rutas de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, a nivel nacional.
- XV. El 29 de octubre de 2015, la empresa Autotransportes Zapote S.A., representada por el señor Esteban Ramírez Biolley, conocido como Orlando Ramírez Biolley, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la citada empresa, presenta ante Aresep, recurso de revocatoria con apelación en subsidio nulidad absoluta concomitante contra la resolución 131-RIT-2015, ya que indica que se le tomó como morosa ante Fodesaf, lo cual asegura que no es cierto (folios 1009 al 1019).
- XVI. El 9 de marzo de 2016, la empresa Autotransportes Zapote S.A., solicita le sea aplicado el silencio positivo al no haber sido resuelto a esa fecha el recurso de revocatoria con apelación en subsidio y la nulidad concomitante interpuestos (folio 1279 al 1285).
- XVII. El recurso de revocatoria, la gestión de la nulidad concomitante y la solicitud de aplicación del silencio positivo son analizados por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 566-IT-2016/120563 de 1 de abril de 2016, que corre agregado al expediente.
- XVIII. En ausencia del Intendente de Transporte, señor Enrique Muñoz Aguilar, con motivo de encontrarse de vacaciones, durante el periodo comprendido del 21 de marzo al 11 de abril de 2016, comparece en este acto, el señor Angelo Cavallini Vargas, en su condición de Director a.í, según el Oficio 883-RG-215 del Regulador General de la Aresep, nombramiento realizado a partir del 01 de noviembre de 2015, que a la fecha se encuentra vigente. El Director de la Intendencia de Transporte sustituye al Intendente de Transporte durante sus ausencias temporales, tales como vacaciones, incapacidades y sustituciones temporales con motivo de la representación institucional, entre otros.
- XIX. Se han cumplido las prescripciones de ley en los procedimientos.

**CONSIDERANDO QUE:**

- I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 566-IT-2016/120563 de 1 de abril de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

**I. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE NULIDAD Y DEL RECURSO POR LA FORMA**

**A) NATURALEZA**

*Los recursos presentados son los ordinarios de revocatoria y apelación en subsidio, a los que se aplican los artículos 342 a 352 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas. En cuanto a la resolución de los mismos, se indica que primero debe resolverse el de revocatoria y, en caso de ser declarado sin lugar, debe tramitarse la impugnación subsidiaria ante el superior jerárquico. Además se interpone una gestión de nulidad absoluta concomitante a la que le serán aplicables los numerales 158 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) y sus reformas.*

## **B) TEMPORALIDAD**

*Revisados minuciosamente los autos, se concluye que el acto recurrido se publica en el Alcance 88 del Diario Oficial La Gaceta número 209 del 28 de octubre de 2015. La empresa Autotransportes Zapote S.A., presenta recurso de revocatoria con apelación en subsidio el 29 de octubre de 2015, con lo cual se evidencia que dicha actuación se presenta en tiempo ante la Aresep.*

*La gestión de nulidad interpuesta, es presentada de manera conjunta con los recursos de revocatoria con apelación en subsidio, en fecha 29 de octubre de 2015, por lo que de conformidad con lo que dispone el numeral 175 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) en cuanto al plazo para solicitar la nulidad de un acto administrativo (un año), se concluye que la gestión lo ha sido dentro del plazo legal conferido.*

## **C) LEGITIMACIÓN**

*La empresa Autotransportes Zapote S.A., se apersona al procedimiento como destinataria de los actos, por lo que se encuentra debidamente legitimada para actuar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227).*

## **D) REPRESENTACIÓN**

*El recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante, son incoados por el señor Esteban Ramírez Biolley, conocido como Orlando Ramírez Biolley, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Autotransportes Zapote S.A., representación que se encuentra acreditada en el expediente (folios 1275 y 1276).*

## **II. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE NULIDAD Y DEL RECURSO DE REVOCATORIA POR EL FONDO**

*La Intendencia de Transporte, en razón de que la gestión de nulidad y el recurso de revocatoria con apelación en subsidio planteados por la empresa recurrente, son presentados en la forma y el tiempo legal establecido para ello, tal y como se indica en el punto anterior, considera que corresponde analizarlos por el fondo.*

### **a. Argumentos del recurrente**

*La empresa fundamenta su gestión de nulidad y su recurso en los siguientes argumentos:*

*Indica que se le ha tomado a su representada como morosa con sus obligaciones ante Fodesaf, lo cual asegura que no es correcto, ya que la Aresep no toma en cuenta que la empresa actualmente tiene un arreglo de pago con Fodesaf, lo que significa que a su representada no se le debe tomar como morosa y que esta condición se debe tomar únicamente cuando han transcurrido 90 días -dentro de un arreglo de pago - sin que se haya realizado el pago convenido.*

*La empresa aporta prueba a folios 1014 al 1018 para demostrar su estado de cumplimiento de dicha obligación e indica que la Aresep no realiza la gestión administrativa debida de prevenir a la empresa que presente la certificación idónea que demuestre que se encuentra al día con las obligaciones ante Fodesaf.*

### **b. Petitoria**

*“(…) Se ruega entonces a su autoridad se acoja el recurso de revocatoria o en su defecto se admita el de alzada a efectos de que se emita una nueva resolución en la que se otorgue el aumento tarifario del 3% a la ruta 65 operada por Autotransportes Zapote S.A.  
(…)”*

### **c. Acerca de la solicitud de aplicación del silencio positivo**

*El 9 de marzo del 2016, la empresa Autotransportes Zapote S.A., presenta escrito ante la Autoridad Reguladora en el que solicita le sea aplicado el silencio positivo ante la no resolución de los recursos de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante interpuestos, las cuales se resuelven en este mismo acto.*

*Propiamente en cuanto al tema de la figura del silencio positivo, la misma se encuentra regulada en los artículos 330 y 331 de la Ley 6227, en estos se establece que opera en aquellos casos en que la ley lo disponga expresamente o cuando se trate de autorizaciones o aprobaciones que resulten competencia de la administración, en el ejercicio de competencias de fiscalización o tutela.*

*“Artículo 330.-*

*1. El silencio de la Administración se entenderá positivo cuando así se establezca expresamente o cuando se trate de autorizaciones o aprobaciones que deban acordarse en el ejercicio de funciones de fiscalización y tutela.*

*2. También se entenderá positivo el silencio cuando se trate de solicitudes de permisos, licencias y autorizaciones.*

*Artículo 331.-*

*1. El plazo para que surja el silencio positivo será de un mes, a partir de que el órgano reciba la solicitud de aprobación, autorización o licencia con los requisitos legales.*

*2. Acaecido el silencio positivo no podrá la Administración dictar un acto denegatorio de la instancia, ni extinguir el acto sino en aquellos casos y en la forma previstos en esta ley.”*

*El artículo 7 de la Ley de protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos (Ley 8220), establece el procedimiento para la aplicación del silencio positivo. Dicho artículo señala lo siguiente:*

*“Artículo 7º—Procedimiento para aplicar el silencio positivo. Cuando se trate de solicitudes para el otorgamiento de permisos, licencias o autorizaciones, vencido el plazo de resolución otorgado por el ordenamiento jurídico a la Administración, sin que esta se haya pronunciado, se tendrán por aprobadas. Producida esta situación, el interesado podrá:*

*a) Presentar una nota a la Administración donde conste que la solicitud fue presentada en forma completa y que la Administración no la resolvió en tiempo. La Administración deberá emitir, al día hábil siguiente, una nota que declare que, efectivamente, el plazo transcurrió y la solicitud no fue aprobada, por lo que aplicó el silencio positivo o bien.*

*b) Acudir ante un notario público para que certifique, mediante acta notarial, que la solicitud fue presentada en forma completa y que la Administración no la resolvió”.*

*Como puede observarse, el artículo 330 citado, admite el silencio positivo únicamente en tres supuestos: 1) Cuando se establezca expresamente; 2) cuando se trate de autorizaciones o aprobaciones que deban acordarse en el ejercicio de funciones de fiscalización o tutela; y 3) cuando se trata de solicitudes de permisos, licencias y autorizaciones.*

*Conforme con lo dispuesto por el artículo 331 recién mencionado, el silencio positivo constituye un verdadero acto administrativo, en cuanto dispone que acaecido éste, no podrá la Administración dictar un acto denegatorio de la instancia, ni extinguir el acto, sino en aquellos casos y en la forma prevista por la ley, de ahí que proceda únicamente en los casos permitidos por el ordenamiento jurídico.*

*Sobre el particular la Procuraduría General de la República en su dictamen C-73-2014, señaló lo siguiente:*

*“(…)*

*De las normas legales indicadas, podemos extraer que el silencio positivo sólo procede en aquellos casos expresamente permitidos en el ordenamiento jurídico, cuando se hayan cumplido todos los requisitos exigidos por la normativa legal y cuando se trate de autorizaciones o aprobaciones que deban acordarse en el ejercicio de funciones de fiscalización o tutela, o solicitudes de permisos, licencias o autorizaciones.*

*Adicionalmente podemos extraer de las normas comentadas, que el legislador estableció claramente que el silencio positivo es una figura que ejerce el administrado frente a la Administración, lo cual encuentra su razón de ser en el hecho de derivar del ejercicio de derechos fundamentales como ya adelantamos.*

*(...)*”

*Partiendo de lo indicado anteriormente, debemos señalar que existen diversas razones que llevan a concluir a esta Intendencia, que no es posible la aplicación del silencio positivo por la falta de resolución de recursos administrativos.*

*En primera instancia, se señala que el legislador previó la aplicación del silencio positivo únicamente para aquellos casos previstos en el ordenamiento jurídico. No se desprende de éste que aplique por falta de respuesta a recursos administrativos. Esto es entendible por cuando el ordenamiento jurídico ha establecido un plazo de carácter ordenatorio para su resolución y no perentorio.*

*Por otra parte, lo solicitado por la recurrente no corresponde a una aprobación, autorización o permiso sino a una resolución de recursos administrativos, toda vez que dentro de las competencias de la Intendencia de Transporte, no está el emitir aprobaciones, autorización o permisos. Como es de conocimiento de la gestionante, las funciones de la Aresep respecto del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, es fijar las tarifas y velar por la calidad del servicio, en apego a lo dispuesto en la Ley 7593. Finalmente, se reitera que la gestión sobre la cual se solicita la aplicación del silencio positivo no corresponde a la solicitud de un permiso o licencia, actos de los cuales tampoco tiene competencia esta Institución. Por lo tanto, al no concurrir la gestión de la recurrente dentro de los presupuestos previstos en los artículos 330 y 331 de la LGAP, hace que la solicitud de aplicación de silencio positivo sea improcedente y de esta manera se declara.*

#### **d. Análisis del fondo de la gestión de nulidad**

*La empresa Autotransportes Zapote S.A., no indica claramente el vicio que considera que se presenta en la resolución 131-RIT-2015 y que hace que la misma sea absolutamente nula, no obstante, esta Intendencia considera importante analizar dentro de las argumentaciones de la empresa en su recurso de revocatoria, si se presenta algún defecto que ocasione la nulidad de la resolución mencionada en la parte en la que le afecta a la empresa recurrente. A lo anterior, cabe mencionar que efectuado el análisis respecto de la nulidad alegada, la resolución 131-RIT-2015 no es un acto administrativo nulo, por cuanto este contiene todos los elementos del acto administrativo, tanto formales como sustanciales (sujeto, forma, procedimiento, motivo, fin y contenido), exigidos por la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), en el siguiente sentido:*

- a) La resolución 131-RIT-2015, es dictada por el órgano competente y por el servidor regularmente designado en ese momento, es decir por la Intendencia de Transporte y el Intendente que la representa (artículo 129, sujeto).*
- b) Es emitida por escrito como corresponde (artículos 134, forma).*
- c) Previo a su dictado, se realizaron todos los trámites sustanciales y se cumplieron los requisitos establecidos en la ley (artículo 31 de la ley 7593, procedimiento).*
- d) Respecto al motivo de la resolución, indica el artículo 133 de la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227) que este debe ser legítimo y existente; ahora bien, el mismo debe estar sustentado en la apreciación y la valoración de los elementos con que se cuentan a la hora de emitir el acto final, sea este la resolución 131-RIT-2015; de esta manera, de la revisión al expediente que realiza la Intendencia ante el recurso de revocatoria nulidad interpuestos por Autotransportes Zapote, se confirma que de la revisión que realizó la Intendencia en su momento por medio del Bus Integrado de Servicios (BIS) del Gobierno Digital- (información oficial que debe ser tomada en cuenta para resolver el estudio tarifario),- se tiene como resultado que la empresa Autotransportes Zapote S.A. se encuentra morosa ante Fodesaf, siendo esta situación la causante de que a dicha empresa no se le contemplara dentro del ajuste tarifario. Lo anterior es motivo suficiente y ampliamente fundamentado para resolver como se resolvió por parte de la Intendencia de Transporte en la resolución 131-RIT-2015. Debe tenerse en consideración por parte de la recurrente que la herramienta oficial que utiliza la Aresep para verificar el*

*cumplimiento de las obligaciones legales establecidas en el artículo 6 inciso b) de la Ley General de la Administración Pública, lo es con la utilización del Bus Integrado de Servicios (BIS) del Gobierno Digital- Así las cosas, se concluye que la resolución 131-RIT-2015 resolvió conforme a derecho con la información con que se disponía al momento del estudio y del ajuste tarifario.*

*Ahora bien, en cuanto a las constancias que presenta la empresa recurrente en el escrito del recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante, es claro que al ser posteriores a la misma publicación de la resolución 131-RIT-2015 deben ser analizadas dentro de un recurso de revocatoria y no de una nulidad de la resolución, ello en el tanto se ha demostrado que la resolución no contiene ningún vicio que derive en la nulidad absoluta, ni relativa de la resolución atacada, precisamente en cuanto al rechazo de otorgar ajuste tarifario a la empresa citada. En el apartado siguiente se analizarán aspectos propios de la revocatoria del acto administrativo atacado.*

- e) *Se establecen en su parte considerativa las razones que sustentan las decisiones del órgano competente (artículos 132, contenido).*

*Se concluye así que la resolución 131-RIT-2015, no deviene en nula como lo afirma el representante de la empresa Autotransportes Zapote S.A.*

**e. Análisis del fondo del recurso de revocatoria**

*La Intendencia de Transporte, al momento de verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 6 inciso b) de la Ley 7593, obtiene como resultado que la empresa Autotransportes Zapote S.A. al día del estudio tarifario se encontraba morosa con el pago de sus obligaciones ante Fodesaf, información que fue verificada mediante el Bus Integrado de Datos (BIS) del Gobierno Digital lo cual se observa a continuación:*

Identificador	Nombre	Cumple Ley9024	Morosidad CCSS	Pólizas	Morosidad Fodesaf	TSE
3-101-006170	AUTOTRANSPORTES ZAPOTE SOCIEDAD ANONIMA	Sí Cumple	No Moroso	0212733 - 31/01/2016	Moroso	NA

*Se puede constatar del cuadro anterior que, el estado de morosidad de la recurrente con Fodesaf (según consulta realizada al BIS, visible a folio 949), fue el motivo que originó que no se le otorgara tarifa en la resolución 131-RIT-2015.*

*La Intendencia de Transporte analiza la documentación recibida como prueba adjunta al escrito de recurso de revocatoria con apelación en subsidio y determina que efectivamente la empresa cuenta con un arreglo de pago con Fodesaf, además, que la misma institución le toma a la empresa como “al día” en cuanto a sus pagos sobre planillas mensuales que la Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares establece, siendo que le establece al mes de octubre de 2015 un monto de ¢0,00 por concepto de deuda por planillas y un monto de ¢17.572.263,75 por concepto de total de deudas por arreglos.*

*Analizada la prueba aportada por la impugnante, y tratándose de elementos nuevos traídos al expediente, en cuya virtud se constata que Autotransportes Zapote S.A., se encontraba al día en sus obligaciones con FODESAF al momento de emitir la resolución 131-RIT-2015, lo procedente es revocar parcialmente la resolución recurrida, únicamente en la parte en la que consideró a la empresa recurrente como morosa ante Fodesaf, por lo consiguiente, se debe aplicar el ajuste a la tarifa según se detalla:*

*Las tarifas de la resolución 118-RIT-2015 del 2 de octubre 2015 publicadas en la Gaceta 197 del 9 de octubre de 2015 son las que sirven de base tarifaria para la ruta 65, las cuales se detallan como sigue:*

**Cuadro No.1: Base tarifaria**

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (Colones)	Tarifa Adulto Mayor (Colones)
65	<b>SAN JOSE-QUESADA DURÁN- ZAPOTE POR LA CORTE-POR PISTA-CURRIDABAT POR PISTA Y VICEVERSA</b>		
	SAN JOSE-B° CORDOBA-B° QUESADA DURAN	210	0
	SAN JOSE-CURRIDABAT POR ZAPOTE	260	0
	SAN JOSE-ZAPOTE POR ITAN	260	0
	SAN JOSE-ZAPOTE-CURRIDABAT POR LA PISTA	260	0

Conforme con la fijación tarifaria a nivel nacional correspondiente al II semestre de 2015 (131-RIT-2015), a la ruta 65 le corresponde un ajuste del 3,0%, esto en apego a lo establecido en la resolución RJD-120-2012, como se indica a continuación:

**Cuadro No.2: Cálculos ajuste tarifario**

Costos	118-RIT-2015	131-RIT-2015	Peso en la Estructura (P)	Variación (V)	Calculo del Ajuste (P*V)
Diésel	451,0	502,4	20,79%	11,4%	2,4%
Salarios	1.098.418,2	1.098.418,2	21,19%	0,0%	0,0%
Mantenimiento	61,6	62,1	25,24%	0,7%	0,2%
Administrativos	1.305.907,5	1.382.062,0	8,46%	5,8%	0,5%
<b>Ajuste Ponderado Individual</b>					<b>3,0%</b>

Se constata del cuadro anterior que la variación porcentual del 3% en la tarifas de la ruta 65 obedece principalmente a la variación en el precio del combustible entre la resolución 118-RIT-2015 y la 131-RIT-2015 (11,4%), y en un menor porcentaje a los factores de mantenimiento y gastos administrativos (0,7% y 5,8% respectivamente), lo que deriva en un porcentaje de ajuste equivalente al 3,0%, según se puede observar de la columna "Cálculo del Ajuste (P\*V).

Conforme con lo antes indicado, las tarifas resultantes para la ruta 65 aplicando el porcentaje de incremento del 3,0% del cuadro No.1 anterior (Base tarifaria) son las siguientes:

**Cuadro No.3: Tarifas con ajuste 3,0%**

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (Colones)	Tarifa Adulto Mayor (Colones)
65	<b>SAN JOSE-QUESADA DURÁN- ZAPOTE POR LA CORTE-POR PISTA-CURRIDABAT POR PISTA Y VICEVERSA</b>		
	SAN JOSE-B° CORDOBA-B° QUESADA DURAN	215	0
	SAN JOSE-CURRIDABAT POR ZAPOTE	270	0
	SAN JOSE-ZAPOTE POR ITAN	270	0
	SAN JOSE-ZAPOTE-CURRIDABAT POR LA PISTA	270	0

El 18 de marzo de 2016 se publicó en el Alcance 45 de La Gaceta N°55 la resolución 035-RIT-2016 del 16 de marzo del 2016, donde le corresponde un ajuste del -1,04% a la ruta 65 como se señala en el siguiente cuadro tarifario:

**Cuadro No.4: Tarifas con ajuste -1,04%**

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (Colones)	Tarifa Adulto Mayor (Colones)
65	<b>SAN JOSE-QUESADA DURÁN- ZAPOTE POR LA CORTE-POR PISTA-CURRIDABAT POR PISTA Y VICEVERSA</b>		
	SAN JOSE-Bº CORDOBA-Bº QUESADA DURAN	215	0
	SAN JOSE-CURRIDABAT POR ZAPOTE	265	0
	SAN JOSE-ZAPOTE POR ITAN	265	0
	SAN JOSE-ZAPOTE-CURRIDABAT POR LA PISTA	265	0

Se indica que en el caso del fraccionamiento San José-Barrio Córdoba-Barrio Quesada Durán, al aplicar el ajuste del -1,04% a la tarifa de 215 colones, la misma no sufre modificación en virtud de que aplicando el método de redondeo no alcanza el ajuste a los 5 colones más cercanos.

### III. CONCLUSIONES

Se concluye, con base en lo arriba expuesto, lo siguiente:

1. *El recurso de revocatoria y la gestión de nulidad interpuestos por la empresa recurrente en contra de la resolución 131-RIT-2015, desde el punto de vista formal, resultan admisibles por haber sido presentados dentro del término legalmente conferido al efecto, por lo que resultan a derecho.*
2. *Acerca de la solicitud de aplicación del silencio positivo, se concluye que es legalmente improcedente aplicar ese instituto jurídico del Derecho Administrativo en el caso concreto, todo ello por las razones ampliamente expuestas en el análisis precedente.*
3. *Referente a la gestión de nulidad presentada, se determina que el acto administrativo atacado cuenta con todos los elementos formales y sustanciales, y no se dilucida algún vicio de nulidad absoluta o relativa que pudiera derivar en la declaratoria de nulidad de la misma.*
4. *Respecto al recurso de revocatoria interpuesto, se procede a revisar la prueba aportada al respecto del arreglo de pago que indica la empresa mantiene con Fodesaf, determinándose con ello que la misma es prueba idónea de la existencia de dicho arreglo y de la situación de “al día” en la que Fodesaf mantiene a la empresa citada; siendo ésta la situación, y al constituir un elemento nuevo que se desconocía al momento de emitir la resolución 131-RIT-2015, se debe acoger el recurso interpuesto en contra de esta, en consecuencia, procede la aplicación del ajuste tarifario en el porcentaje correspondiente a la ruta 65.*

(...)”

- IV. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo precedente es rechazar la solicitud de aplicación de silencio positivo, rechazar la gestión de nulidad absoluta interpuesta, admitir el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa Autotransportes Zapote S.A. y en consecuencia otorgar el ajuste tarifario correspondiente a la ruta 65, tal y como se dispone. **Por tanto,**

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública, (Ley 6227), el Reglamento Interno de Organización, Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF), y el Manual Descriptivo de Cargos 2014 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTE A.Í, RESUELVE:

- I. Acoger el informe 566-IT-2016/120563 de 1 de abril de 2016, rechazar la solicitud de aplicación de silencio positivo por improcedente, rechazar la gestión de nulidad absoluta y admitir el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa Autotransportes Zapote S.A. contra la resolución 131-RIT-2015 del 7 de mayo de 2015, en razón de que con posterioridad a la emisión de la resolución recurrida y con motivo de la interposición del recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante por parte de la recurrente, se pusieron en conocimiento de la Intendencia de Transporte nuevos elementos de hecho que hacen necesario revocar lo decidido en la resolución impugnada, únicamente en lo que concierne a la empresa Autotransportes Zapote S.A.

- II. Modificar en lo conducente la resolución 131-RIT-2015 dictada por la Intendencia de Transporte del 21 de octubre de 2015 a efectos de fijar las tarifas de la ruta 65, y traer a la fecha presente las tarifas de la citada ruta, quedando las tarifas como se indica a continuación:

<b>Ruta</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tarifa Regular (Colones)</b>	<b>Tarifa Adulto Mayor (Colones)</b>
<b>65</b>	<b>SAN JOSE-QUESADA DURÁN- ZAPOTE POR LA CORTE-POR PISTA-CURRIDABAT POR PISTA Y VICEVERSA</b>		
	SAN JOSE-B° CORDOBA-B° QUESADA DURAN	215	0
	SAN JOSE-CURRIDABAT POR ZAPOTE	265	0
	SAN JOSE-ZAPOTE POR ITAN	265	0
	SAN JOSE-ZAPOTE-CURRIDABAT POR LA PISTA	265	0

- III. Las tarifas rigen a partir del día siguiente a su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

PUBLÍQUESE y NOTIFÍQUESE

ANGELO CAVALLINI VARGAS  
DIRECTOR DE TRANSPORTE A.Í.

1 vez.—Solicitud N° 603.—O. C. N° 1234.—(IN2016021169).

ELA/ MZB/GRCH/JCS

**JUNTA DE PROTECCION SOCIAL  
INSTITUCIÓN BENEMÉRITA**

Comunica al público en general, que con fundamento en su oficio MER-IDP-219-2015, la Gerencia General autorizó la finalización del juego No. 2024 denominado “Auto Raspa v2”, a partir del viernes 30 de octubre de 2015.



Vanessa Campos Sáenz, encargada del  
Departamento de Sorteos



1 vez.—(IN2016022175).

## AVISOS

### INSTITUTO DE NORMAS TÉCNICAS DE COSTA RICA (INTECO)

**Somete a consulta pública los siguientes proyectos de norma:**

- **PN INTE 06-09-16:2016** “Tubos Estructurales de Acero al Carbono Conformados en Frío, Electrosoldados y sin Costura, de forma Circular y no Circular. Requisitos”. (Correspondencia: **ASTM A500**).  
**Se recibirán observaciones del 22 de febrero hasta el 22 de abril del 2016.**
- **PN INTE 41-01-03:2016** “Combustibles. Diésel. Especificaciones”. (Correspondencia: **RTCA 75.02.17:06**).  
**Se recibirán observaciones del 23 de febrero hasta el 23 de abril del 2016.**
- **PN INTE 06-11-26:2016** “Cemento hidráulico. Determinación del calor de Hidratación”. (Correspondencia: **ASTM C186**).
- **PN INTE 06-11-30:2016** “Cementos. Evaluación del desempeño de las adiciones funcionales usadas en cementos hidráulicos”. (Correspondencia: **ASTM C688**).  
**Se recibirán observaciones del 03 de marzo hasta el 02 de mayo del 2016.**

**Para mayor información, comuníquese con la Dirección de Normalización con la Ing. Susana Picado Jiménez al teléfono 2283-4522 o a al correo [spicado@inteco.or.cr](mailto:spicado@inteco.or.cr)**

**Alexandra Rodríguez Venegas**  
**Directora de Normalización**

**Se informa a los interesados que está disponible el Plan Nacional de Normalización para el primer semestre del año 2016. El Plan podrá ser descargado en la página web de INTECO, <http://www.inteco.or.cr>**

**Para mayor información, comuníquese con la Dirección de Normalización con la Ing. Susana Picado Jiménez al teléfono 2283-4522 o a al correo [spicado@inteco.or.cr](mailto:spicado@inteco.or.cr)**

**Alexandra Rodríguez  
Director de Normalización**

1 vez.—(IN2016020592).

## **FE DE ERRATAS**

### **AGRICULTURA Y GANADERÍA**

#### **SERVICIO NACIONAL DE SALUD ANIMAL**

En *La Gaceta* N° 70 del día miércoles 13 de abril del 2016, en la página N° 9 se publicó la Licitación Pública 2015LN-000001-80000, la cual tiene el número IN2016021432, y **por error** en el título Servicio Nacional de Agua Subterráneas, Riego y Avenamiento, **siendo lo correcto** Servicio Nacional de Salud Animal.

Lo demás permanece igual.

La Uruca, abril del 2016.—Carlos Alberto Rodríguez Pérez, Director General Imprenta Nacional.—1 vez.—Exento.—(IN2016022173) .