



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXXXVIII

San José, Costa Rica, martes 1° de noviembre del 2016

94 páginas

ALCANCE N° 239

PODER LEGISLATIVO
LEYES
PROYECTOS

PODER EJECUTIVO
DECRETOS

PODER LEGISLATIVO

LEYES

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

PLENARIO

**DESAFECTACIÓN DE UN BIEN INMUEBLE PROPIEDAD DE LA
MUNICIPALIDAD DE SAN RAMÓN Y AUTORIZACIÓN PARA
QUE SE DONE AL SEÑOR JOHNNY AGUILAR MONGE**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 9369

EXPEDIENTE N.º 18.766

SAN JOSÉ – COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**DESAFECTACIÓN DE UN BIEN INMUEBLE PROPIEDAD DE LA
MUNICIPALIDAD DE SAN RAMÓN Y AUTORIZACIÓN PARA
QUE SE DONE AL SEÑOR JOHNNY AGUILAR MONGE**

ARTÍCULO 1.- Se desafecta de su uso público el inmueble propiedad de la Municipalidad de San Ramón, cédula de persona jurídica número tres-cero uno cuatro- cero cuatro dos cero siete seis (N.º 3-014-042076), inscrito en el Registro Público, partido de Alajuela, bajo el sistema de folio real matrícula número cuatro cero ocho uno dos seis – cero cero cero (N.º 408126-000), que es terreno de facilidades comunales, situado en el distrito 5, Piedades Sur; cantón 2, San Ramón; provincia de Alajuela; linda al norte con calle pública con veintiséis metros con noventa y cuatro centímetros (26, 94 m); al sur, Roberto Matamoros Alvarado; al este, Johnny Aguilar Monge y, al oeste, Johnny Aguilar Monge; mide mil seiscientos ochenta y seis metros con cincuenta y seis decímetros cuadrados (1686,56 m²), correspondiente al plano catastrado número A- cero nueve ocho uno siete ocho cinco – dos cero cero cinco (N.º A-0981785-2005).

Se autoriza a la Municipalidad de San Ramón para que done, libre de gravámenes y anotaciones, el lote descrito en el párrafo anterior al señor Johnny Aguilar Monge, cédula de identidad número nueve – cero uno dos – cuatro dos cinco (N.º 9-012-425).

ARTÍCULO 2.- La escritura correspondiente se efectuará ante la Notaría del Estado y el traspaso estará exento de todo tipo de impuestos, tasas o contribuciones, tanto registrales como de cualquier otra índole. Asimismo, se autoriza a la Notaría del Estado para que corrija los posibles errores que señale el Registro Nacional.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA.- Aprobado a los catorce días del mes de junio de dos mil dieciséis.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Antonio Álvarez Desanti
PRESIDENTE

Gonzalo Alberto Ramírez Zamora
PRIMER SECRETARIO

Marta Arabela Arauz Mora
SEGUNDA SECRETARIA

dr.-

Dado en la Presidencia de la República, a los veintiocho días del mes de junio del año dos mil dieciséis.

Ejecútese y publíquese.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA


MARÍA FULLMEN SALAZAR ELIZONDO
Ministra a.i. de Gobernación y Policía



1 vez.—(IN2016077231).

le.-

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

PLENARIO

**DESAFECTACIÓN DEL USO PÚBLICO DE UN LOTE PROPIEDAD
DE LA JUNTA DE EDUCACIÓN ESCUELA RINCÓN DE OROZCO
DE SAN RAFAEL DE SAN RAMÓN-ALAJUELA Y AUTORIZACIÓN
PARA QUE LO DONE A LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO
INTEGRAL RINCÓN OROZCO SAN RAFAEL DE
SAN RAMÓN-ALAJUELA**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 9376

EXPEDIENTE N.º 19.038

SAN JOSÉ - COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**DESAFECTACIÓN DEL USO PÚBLICO DE UN LOTE PROPIEDAD
DE LA JUNTA DE EDUCACIÓN ESCUELA RINCÓN DE OROZCO
DE SAN RAFAEL DE SAN RAMÓN-ALAJUELA Y AUTORIZACIÓN
PARA QUE LO DONE A LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO
INTEGRAL RINCÓN OROZCO SAN RAFAEL DE
SAN RAMÓN-ALAJUELA**

ARTÍCULO 1.- Se desafecta del uso público la finca inscrita en el Registro Público de la Propiedad, partido de Alajuela, bajo el sistema de folio real matrícula número tres siete seis punto cinco tres nueve guión cero cero cero (N.º 376.539-000), que es terreno situado en San Rafael, distrito sexto de San Ramón, cantón segundo de la provincia de Alajuela; de naturaleza: terreno con una edificación que sirve como salón comunal; colinda al norte con María Elena Ramírez Chaves; al sur, con calle pública con un frente de cuarenta y tres metros con sesenta y tres centímetros lineales (43,63 m); al este, con calle pública con un frente de treinta y siete metros con cuarenta y nueve centímetros lineales (37,49 m); al oeste, con María Elena Ramírez Chaves. Mide seiscientos dieciséis metros con sesenta y cinco decímetros cuadrados (616,65 m²), y se ajusta al plano Alajuela número cero quinientos setenta y nueve mil trescientos dos (N.º 0579302).

ARTÍCULO 2.- Se autoriza a la Junta de la Escuela Rincón Orozco de San Rafael de San Ramón de Alajuela, cédula jurídica número tres guión cero cero ocho guión uno uno seis siete cuatro uno (N.º 3-008-116741), para que done el terreno, descrito en el artículo anterior, a la Asociación de Desarrollo Integral Rincón Orozco de San Ramón de Alajuela, cédula jurídica número tres guión cero cero dos guión cero nueve dos ocho cero tres (N.º 3-002-092803). La finca donada continuará siendo destinada, exclusivamente, al uso de la edificación que sirve como salón comunal.

ARTÍCULO 3.- En caso de que la Asociación donataria llegara a disolverse o el inmueble se destine a otro uso no autorizado en la presente ley, el bien donado volverá de pleno derecho a ser propiedad de la Junta de Educación Escuela Rincón de Orozco de San Rafael de San Ramón de Alajuela.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA.- Aprobado a los veintitrés días del mes de junio de dos mil dieciséis.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Antonio Álvarez Desanti
PRESIDENTE

Gonzalo Alberto Ramírez Zamora
PRIMER SECRETARIO

Marta Arabela Arauz Mora
SEGUNDA SECRETARIA

Fr.-

Dado en la Presidencia de la República, a los siete días del mes de julio del año dos mil dieciséis.

Ejecútese y publíquese.



Luis Guillermo Solís Rivera



Miguel Ángel Gutiérrez Rodríguez
MINISTRO a.i. DE EDUCACION PÚBLICA

1 vez.-(IN2016077236).

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

PLENARIO

**DESAFECTACIÓN DEL USO PÚBLICO DE UN LOTE PROPIEDAD
DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN RAMÓN DE ALAJUELA Y
AUTORIZACIÓN PARA QUE LO DONE A LA ASOCIACIÓN
DE DESARROLLO INTEGRAL DE CONCEPCIÓN ARRIBA
DE SAN RAMÓN DE ALAJUELA**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 9377

EXPEDIENTE N.º 19.595

SAN JOSÉ - COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**DESAFECTACIÓN DEL USO PÚBLICO DE UN LOTE PROPIEDAD
DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN RAMÓN DE ALAJUELA Y
AUTORIZACIÓN PARA QUE LO DONE A LA ASOCIACIÓN
DE DESARROLLO INTEGRAL DE CONCEPCIÓN ARRIBA
DE SAN RAMÓN DE ALAJUELA**

ARTÍCULO 1.- Se desafecta del uso público la finca inscrita en el Registro Público de la Propiedad, partido de Alajuela, bajo el sistema de folio real matrícula número uno seis nueve nueve dos cinco – cero cero cero (N.º 169925-000), que es terreno situado en Concepción, distrito primero de San Ramón, cantón dos de la provincia de Alajuela; de naturaleza: destinado a plaza pública; colinda al norte con José Manuel Ramírez Granados; al sur, con Hormidas Araya; al este, con calle pública y, al oeste, con Hormidas Araya y Manuel Ramírez Granados. Mide: mil ciento sesenta metros cuadrados (1160m²), y se ajusta al plano de catastro número A-uno siete dos nueve nueve cuatro seis- dos mil catorce (N.º A-1729946-2014).

ARTÍCULO 2.- Se autoriza a la Municipalidad de San Ramón de Alajuela para que done el terreno, descrito en el artículo anterior, a la Asociación de Desarrollo Integral Concepción Arriba de San Ramón de Alajuela, cédula jurídica número tres-cero cero dos-dos cero siete dos seis ocho (N.º 3-002-207268). La finca donada será destinada, exclusivamente, para la construcción de un salón multiuso, en beneficio de la Asociación y de la comunidad.

ARTÍCULO 3.- En caso de que la Asociación donataria llegara a disolverse o el inmueble se destine a otro uso no autorizado en la presente ley, el bien donado volverá de pleno derecho a ser propiedad de la Municipalidad de San Ramón de Alajuela.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA.- Aprobado a los veintitrés días del mes de junio de dos mil dieciséis.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Antonio Álvarez Desanti
PRESIDENTE

Gonzalo Alberto Ramírez Zamora
PRIMER SECRETARIO

Marta Arabela Arauz Mora
SEGUNDA SECRETARIA

Fr.-

Dado en la Presidencia de la República, a los siete días del mes de julio del año dos mil dieciséis.

Ejecútese y publíquese.



Luis Guillermo Solís Rivera

DESPACHO MINISTRO
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA



Luis Gustavo Mata Vega
MINISTRO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA

DESPACHO MINISTRO
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA

1 vez.—(IN2016077238).

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

LEY DE MOVILIDAD COLABORATIVA EN COSTA RICA

Expediente N.º 20.113

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La economía colaborativa y sus muchas manifestaciones, son una realidad mundial, que ha impactado y transformado rápidamente las tradicionales formas de intercambio económico. Es por esto, que cada día resulta más urgente proporcionarle a la sociedad un marco jurídico que incorpore estas nuevas prácticas en el ordenamiento legal del país y lo oriente en la disolución de los posibles conflictos que pueden emerger de estas nuevas iniciativas y formas de intercambio.

La presente iniciativa tiene como objetivo regular algunas de las prácticas de movilidad colaborativa que se dan en el país, así como incentivar una serie de programas de movilidad que colaboren con el descongestionamiento vial de nuestras carreteras.

Este proyecto de ley pretende facilitar un marco jurídico que permita y fomente la innovación, bajo un esquema de competencia justa, que garantice el cumplimiento de responsabilidades jurídicas, la seguridad ciudadana y los derechos de las personas que integran este nuevo tipo de iniciativas.

Sobre la economía colaborativa o “Sharing Economy”

La economía colaborativa es un sistema económico donde formas de consumo aprovechan las nuevas tecnologías para aumentar el intercambio de bienes y servicios¹. Asimismo, también está relacionado con aquellas actividades económicas que utilizan plataformas tecnológicas realizar “*matching*”² inmediato entre un usuario que solicita un servicio, y un proveedor que puede facilitárselo, “compartiendo” el patrimonio de bienes, competencias y el tiempo que posee³.

¹ Doménech, Gabriel. (2015). “*La regulación de la economía colaborativa*”. En: Revista CEF-Legal. Número 175-176. Páginas 61-104. Madrid: Centro de Estudios Financieros.

² Se utiliza el concepto de “*matching*” para aludir a la forma en que un usuario de un determinado servicio conecta, a través de una plataforma tecnológica, con la persona que le ofrece este servicio, conectando a ambos al instante. Si se hace la traducción literal, se puede hablar de “pareo” que, según la Real Academia de la Lengua hace referencia al acto de juntar o igualar dos cosas, comparándolas entre sí.

³ Dagnino, Emanuele. (2015). “Uber law: perspectiva jurídico-laboral de la sharing / on – demand economy”. En: Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho al Empleo.

Las iniciativas de la economía colaborativa no son algo nuevo, pues se fundamentan en el intercambio tradicional, el trueque, el crédito, la transacción, el alquiler, el regalo o la compensación, y otras prácticas comunes y similares, que han sido “reinventadas” o “reinterpretadas” a través de las tecnologías de la información, las comunidades creadas a partir de las conexiones de internet y las redes sociales⁴.

Esta “reinterpretación” de prácticas comunes o tradicionales ha fomentado el surgimiento de nuevas empresas, así como de iniciativas tecnológicas en áreas tan diversas como la movilidad, el turismo, el hospedaje, las finanzas, los espacios de cultivo, la cultura o la educación. En todos estos casos, dicha “reinterpretación” se concreta por la incorporación o mediación de una aplicación o plataforma tecnológica con conexión a internet.

Este factor tecnológico diferencia las nuevas iniciativas de intercambio, como la economía colaborativa, de las prácticas habituales ya institucionalizadas. De la misma manera, la discusión que rodea a la economía colaborativa, impone un alto grado de complejidad por el reto que representa respecto a los abordajes tradicionales de las políticas públicas, regulación y gestión estatal.

Es así como en la regulación ha surgido la mayor polémica. Mientras algunos sectores sugieren una liberalización total de las iniciativas de economía colaborativa⁵, otros abogan por un marco regulatorio que le permita al Estado definir los derechos y las responsabilidades de las diferentes plataformas tecnológicas que propician prácticas colaborativas.

Entre las posiciones regulatorias destacan las expuestas por el Comité Económico y Social (EESC) de la Unión Europea (UE), quien aprobó en el año 2014 un dictamen sobre consumo colaborativo y sus impactos en el modelo de sostenibilidad para el siglo XXI. En este dictamen, el Comité reconoce que la economía colaborativa representa oportunidades tanto para los consumidores como para las empresas, al tiempo que reconoce que los servicios que se inscriben dentro de su marco utilizan plataformas tecnológicas para promover el alquiler, la venta, el préstamo o el intercambio de distintos productos a una escala antes inimaginable⁶.

Este dictamen realiza una serie de importantes recomendaciones que señalan una posible ruta para tratar la temática en países que atraviesan sus primeras aproximaciones con la materia, como es el caso en Costa Rica.

⁴ Botsman, Rachel; Rogers, Roo. (2010). What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption. New York: Harper Business.

⁵ Comisión Nacional de los Mercados y la competencia (2015). Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa. Madrid: CNMC. Documento disponible en internet: [es/promoci%C3%B3n/informesyestudiossectoriales/estudiodeeconom%C3%ADacolaborativa.aspx]

⁶ Unión Europea (2014). Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI” (Dictamen de iniciativa). Disponible en internet: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013IE2788&from=ES]

La instancia europea propone definir el entorno legal y fiscal de todas estas actividades con el objetivo de ordenar y regular aspectos como la responsabilidad legal de las iniciativas, los seguros de las personas que brindan estos servicios, los derechos de uso, las tasas de propiedad, los estándares de calidad y la determinación de derechos y deberes⁷.

Esta regulación debe considerar que las prácticas de la economía colaborativa ocurren en diversos ámbitos de la economía y presentan nuevas características. Por ello, se deben considerar nuevas clasificaciones, como las sugeridas por los investigadores Botsman y Rogers⁸, que se adapten a las dinámicas actuales de la realidad y proporcionen una taxonomía de utilidad, para la regulación estatal de iniciativas colaborativas.

Según estos autores, las iniciativas o prácticas de economía colaborativa, independientemente del ámbito en el que se desarrollan, pueden clasificarse en tres sistemas diferentes: a) Los sistemas basados en productos; b) Mercados de redistribución; y c) Estilos de vida colaborativos⁹.

Según esta propuesta, en los sistemas basados en producto se paga por el beneficio de utilizar un producto sin la necesidad de adquirirlo, como puede ser el alquiler *Peer to peer*¹⁰ de carros entre usuarios o el servicio de alquiler de bicicletas por parte de algún sujeto específico a través de una plataforma. En estos sistemas, se altera el sentido de la propiedad privada, pues un tercero hace uso de un bien, sin que medie una contratación formal, sobre el cual no se adquiere ningún derecho y, en muchas ocasiones, de manera gratuita o con un cobro simbólico de por medio.

Mientras tanto, en los sistemas de mercados de redistribución los bienes usados o adquiridos de un sujeto en específico van de un lugar, donde ya no se necesitan, a otro, donde sí se le pretende dar un uso. También en algunos de estos casos, los mercados podrían ofrecer productos gratuitos, esto según la modalidad específica que adopten.

Ahora bien, al trasladar este sistema de mercado a las prácticas tradicionales, resulta evidente su parecido con los mercados de intercambio y de segunda mano que se dan actualmente, no obstante, la economía colaborativa, incorpora el elemento sustancial de una “plataforma tecnológica” en los sistemas

⁷ Página 13.

⁸ Botsman, Rachel; Rogers, Roo. (2010). *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Harper Business.

⁹ Botsman, Rachel; Rogers, Roo. (2010). *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Harper Business.

¹⁰ Las tecnologías ‘peer to peer’ (P2P) refieren a un tipo de arquitectura para la comunicación entre aplicaciones que permite a individuos comunicarse y compartir información con otros individuos sin necesidad de un servidor central que facilite la comunicación.

de mercados que facilita la compra o intercambio de bienes, a través de aplicaciones, páginas de internet o redes sociales.

El estilo de vida colaborativo, el último de los sistemas que proponen los investigadores referidos, comparte bienes intangibles como el tiempo, el espacio, las habilidades, entre otros. A nivel global, un ejemplo de este tipo de iniciativas son aquellas que alquilan habitaciones a viajeros o que simplemente ofrecen un espacio privado como hospedaje gratuito a personas desconocidas.

Estas generalidades deben tomarse como marco de referencia para comprender que lo que se regulará en este expediente es solo una parte, muy específica, de una serie de actividades económicas que aprovechan las nuevas tecnologías, que resultan cada vez más comunes en nuestra sociedad. Asimismo, si bien es cierto que este proyecto de ley regula prácticas colaborativas de movilidad urbana, atiende solo unas formas particulares dentro de ellas, dejando otras por fuera, entre otros motivos, porque ya muchas de estas prácticas no requieren una ley para desarrollarse.

Por esa razón, se debe asumir que esta propuesta es parte de un desafío mucho mayor para Costa Rica que implica, necesariamente, una revisión y actualización exhaustiva de la legislación existente, para incorporar las nuevas formas de intercambio comercial que nacen a partir de las realidades tecnológicas de la sociedad contemporánea, de tal modo que atiendan las dinámicas actuales de las industrias y los mercados.

Sobre la movilidad y el transporte colaborativo

Considerando lo expuesto, esta iniciativa se enfocará, entre otros, en regular las prácticas de movilidad colaborativa que se inscriben dentro del sistema basado en producto, y que generen ganancias para la empresa que, mediante plataforma tecnológica, desarrolla la práctica de movilidad colaborativa.

Este expediente conceptualiza movilidad colaborativa como la modalidad de transporte terrestre que no está sujeta a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, ni frecuencias de paso, brindado por personas físicas que ponen a disposición, mediante plataformas tecnológicas, vehículos propios o ajenos, para satisfacer las necesidades de movilización de otras personas mediante un acuerdo previo.

Los servicios de movilidad colaborativa serán aquellos que brinden las empresas, instituciones, centro de enseñanza, entre otros, sea de manera gratuita o con algún cobro de por medio, que operen plataformas tecnológicas con este fin en el país. El presente proyecto contempla un marco regulatorio para que estas empresas operen acorde a la legalidad pertinente y se brinde seguridad a las personas que participan de estas nuevas prácticas.

De igual forma, cuando se hace mención a programas de movilidad colaborativa, este proyecto de ley refiere a aquellos programas, impulsados por la

presente iniciativa, que buscan poner una flota de vehículos a disposición de un conjunto de personas usuarias, con el objetivo de disminuir el uso de vehículos privados, particulares y convertirse así, en un programa clave dirigido a contribuir con la meta de carbono neutralidad del país¹¹.

Hechas estas tres aclaraciones, se señalan a continuación las razones específicas por las cuales es oportuno presentar el presente proyecto de ley, y regular en Costa Rica la movilidad colaborativa.

Primero, la importancia de armonizar y actualizar los marcos normativos con las realidades sociales que pretenden regular. La movilidad colaborativa presupone un conjunto de nuevas iniciativas y formas de intercambio social, que están siendo utilizadas en nuestra sociedad sin un marco regulatorio, que les permita desarrollarse en un contexto más seguro, ordenado y que facilite la resolución de los conflictos que puedan surgir durante su uso.

Estas nuevas iniciativas son propias de una comunidad que asume la transformación de los sistemas tradicionales de intercambio a través de la economía colaborativa, la inserción de la tecnología en la sociedad y la disposición comunal de sus bienes. Esta comunidad, liderada por diferentes actores en nuestro país, impulsa una serie de prácticas que no se adecuan a los modelos tradicionales, prácticas, que Costa Rica debe incorporar e institucionalizar dentro de su orden legal, y de esta forma actualizar el ordenamiento jurídico con las nuevas dinámicas que surgen en la sociedad.

Actualmente nuestro marco jurídico está diseñado para regular modelos de negocios tradicionales, y esto dificulta la incorporación y comprensión de nuevas formas de intercambio social y sus elementos innovadores, como lo son las plataformas tecnológicas. Por esta razón, nuestros cuerpos normativos, acostumbrados a tradicionales relaciones comerciales, no logran orientar los conflictos jurídicos suscitados en las nuevas dinámicas, causando distorsiones en su naturaleza jurídica y utilización.

En la lógica de este expediente, el acercamiento prohibitivo, a estas nuevas iniciativas de intercambio colectivo y formas económicas, es erróneo, pues ignora que estos nuevos tipos de innovación continuarán surgiendo debido al contexto internacional y al avance tecnológico de nuestra sociedad. En razón de lo anterior, este expediente no pretende generar prohibiciones sino brindar un marco regulatorio que permita la construcción de acuerdos que brinden seguridad y orden social a nuestro país.

¹¹ MINAE. 2012. Oficialización de Programa País Carbono Neutralidad. Diario La Gaceta . San José, Ministerio de Ambiente, Energía y Minas.

Este es el camino que han seguido ciudades como Massachusetts¹², Chicago¹³, Virginia¹⁴, Nueva York, California o Ciudad de México, donde se han hecho avances legales significativos en la materia. También es la posición que han asumido países como España¹⁵, Inglaterra¹⁶, Holanda, donde hay una discusión abierta sobre el tema, demostrando que la incorporación de estas nuevas dinámicas sociales y comerciales en sus cuerpos normativos, es una práctica sana que propicia el orden social y orienta la manera en la que se deben dirimir sus posibles conflictos.

Segundo, es importante regular la movilidad colaborativa para garantizar la seguridad de las personas usuarias y la seguridad jurídica de las actividades comerciales que emanan de estas nuevas formas de intercambio social.

Definir claramente la naturaleza jurídica de estas nuevas dinámicas, es de suma importancia para evitar, y prevenir, que en nuestro país se den los mismos conflictos que se han presentado en otras jurisdicciones, donde la falta de claridad y delimitación de la naturaleza de estas nuevas dinámicas sociales ha suscitado polémica respecto a la aplicación de derechos laborales, seguros patronales, seguros de daños a terceros, entre otros ¹⁷¹⁸.

Es entonces que, la incorporación de estas prácticas dentro de la legislación costarricense, las dotará de seguridad jurídica y facilitará el reconocimiento de derechos y deberes, por parte de sus usuarios y promotores, quienes actualmente, realizan sus actividades de manera paralela a las regulaciones del Estado.

Asimismo, suministrará las herramientas necesarias para la asignación de responsabilidades y la identificación de las implicaciones jurídicas que emanen de

¹² Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales de Massachusetts. (2014). Massachusetts Rideshare Program Guidance on Complying With the Regulation, Revised 2014. Disponible en internet: [<http://www.mass.gov/eea/agencies/massdep/air/programs/rideshare.html>]

¹³ Ciudad de Chicago (2014). Amendment of Municipal Code Titles 2, 3 and 9 concerning establishment of transportation network provider license. Disponible en internet: [http://www.cityofchicago.org/content/dam/city/depts/bacp/rulesandregs/tnp_ord_clerk9115etal.pdf]

¹⁴ Lazo, Luz. "Uber and Lyft are now legal in Virginia". En: The Washington Post, 18 de febrero de 2015. Disponible en internet: [<https://www.washingtonpost.com/news/dr-gridlock/wp/2015/02/18/uber-and-lyft-are-now-legal-in-virginia/>]

¹⁵ Chacón, Pilar. (2015). "El quien es quien de la Economía Colaborativa en España". Disponible en internet: [http://www.eldiario.es/hojaderouter/emprendedores/economia-colaborativa-Espana-CNMC-regulacion_0_374813441.html].

¹⁶ Murphy, Margi. (2015). "UK gov commits to sharing economy; announces 'action group' to boost likes of Airbnb and Uber". Disponible en internet: [<http://www.techworld.com/news/startups/uk-government-sets-up-action-group-help-sharing-economy-blossom-3619342/>].

¹⁷ Harris, Mark. "Uber: why the world's biggest ride-sharing company has no drivers". En: The Guardian. Disponible en internet: [<http://www.theguardian.com/technology/2015/nov/16/uber-worlds-biggest-ride-sharing-company-no-drivers>]

¹⁸ Santora, Marc. "Uber Drivers in New York City Protest Fare Cuts". En: New York Times, 1 de febrero de 2016. Disponible en internet: [http://www.nytimes.com/2016/02/02/nyregion/uber-drivers-in-new-york-city-protest-fare-cuts.html?_r=0]

este nuevo tipo de intercambios sociales, y así cerrar los portillos que faciliten el incumplimiento de las garantías y obligaciones establecidas en el marco jurídico costarricense.

Tercero, la introducción de la movilidad colaborativa, en la normativa costarricense, es necesaria, ya que forma parte una visión sostenible de desarrollo donde se promueve la configuración de un modelo de transporte moderno más eficiente y accesible que fortalezca la integración de la ciudadanía.

Costa Rica, referente mundial en materia ecológica por sus políticas e índices de desarrollo ambiental, necesita construir un plan estratégico dirigido a actualizar el marco jurídico del país para que incluya nuevas modalidades de convivencia y fomento prácticas dirigidas a un desarrollo ambiental integral y eficiente que proporcione una mejor calidad de vida para la ciudadanía ¹⁹.

La lógica moderna de protección ambiental incorpora una serie de nuevos elementos y prácticas sociales destinadas a generar una visión de desarrollo sostenible más integral, donde exista un enfoque de sostenibilidad transversal entre todos los componentes del desarrollo humano, y construir así un nuevo modelo de desarrollo: ciudades y comunidades sostenibles.

Las ciudades sostenibles se caracterizan por incorporar una serie de parámetros ecológicos en su desarrollo como núcleo urbano. Son ciudades que buscan disminuir su huella ecológica y tener el menor impacto posible en el ambiente. Para esto incorporan ocho principios que se deben impulsar y cumplir en el desarrollo de la ciudad: propiciar buena calidad de vida a sus ciudadanos, minimizar sus impactos en el ambiente, reducir sus emisiones de dióxido de carbono, mantener y recuperar espacios verdes, propiciar una movilidad sostenible, promover una construcción planificada y eficiente, manejar y gestionar sus residuos y promueve la participación activa y la creación de redes de sus ciudadanos²⁰.

Se observa que este nuevo enfoque de sostenibilidad incorpora entre sus ejes un elemento trascendental para lograr un desarrollo urbano con bajo impacto ambiental: la movilidad urbana. Consecuencia de la preocupante relación entre el sector transporte y las cifras de emisiones de gases de efecto invernadero de las ciudades.

¹⁹ Aguilar Bernardo (2014) "El descenso en el ranking del Índice de Desarrollo Ambiental (EPI) de la Universidad de Yale revela el complejo cuadro del ambiente en Costa Rica" Disponible en internet: <http://neotropica.org/es/el-descenso-en-el-ranking-del-indice-de-desarrollo-ambiental-epi-de-la-universidad-de-yale-revela-el-complejo-cuadro-del-ambiente-en-costa-rica/>.

²⁰ Vigésima Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (2014) Conocimiento del Clima para la Acción. Disponible en internet: <http://www.cop20.pe/ck/8-principios-de-una-ciudad-sostenible/>.

En Costa Rica, la flota vehicular es responsable de la mitad de sus emisiones de gases efecto invernadero (GEI). Esto quiere decir que, si el país generó 8,78 millones de toneladas de GEI en el 2010, unos 4,53 millones de toneladas vienen solo del transporte terrestre. En el 2010, la flota vehicular se calculó en 1.369.274 vehículos²¹.

Según datos del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), en el año 2014 se contabilizaron 1.399.082 vehículos en circulación dentro del territorio nacional. De estos, 863.400 (es decir 64% del total) correspondía a automóviles particulares sobre los cuales se deben implementar políticas de reducción de uso.

Precisamente, al aprobar esta iniciativa se contribuye en este aspecto, pues los servicios de movilidad colaborativa y los programas que se pretenden instaurar, promueven más eficiencia en el uso del automóvil privado al reducirse el uso individual del vehículo. Esta disminución de la cantidad de vehículos particulares con espacios subutilizados, tiene a su vez repercusiones positivas en la disminución de la toxicidad del aire y en aumento de la salud pública.

Según datos del Instituto Meteorológico Nacional, los vehículos particulares representan el 41% del total de las emisiones de CO₂ en el país. Al promover la movilidad colaborativa, se incentiva una disminución relevante de estas emisiones en el aire y por ende, se tendría un impacto en materia de salud pública puesto que estas partículas causan enfermedades del sistema respiratorio.

Finalmente, las nociones tradicionales de intercambio social y comercial están siendo desplazadas por nuevas dinámicas enfocadas en la colaboración, que buscan un desarrollo en armonía con el ambiente y que tienen como objetivo la creación de redes sociales, a partir de las nuevas tecnologías, mediante las cuales ponen a disposición recursos privados, que no suelen encontrarse disponibles en modelos más tradicionales de intercambio comercial.

Por todas 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 DE MOVILIDAD COLABORATIVA

LIBRO I Del Régimen Jurídico

²¹ Soto, Michelle. (25 de noviembre del 2014). Vehículos producen mitad de emisiones de gases de Costa Rica. La Nación. Disponible en internet: http://www.nacion.com/vivir/ambiente/Vehiculos-generan-mitad-emisiones-gases_0_1453454668.html

TÍTULO I
Disposiciones preliminares
CAPÍTULO I

Objeto, ámbito de aplicación, principios y definiciones

ARTÍCULO 1.- Objeto de la ley. La presente ley tiene como objeto reconocer, incentivar y regular las prácticas de movilidad colaborativa que se dan en el país.

ARTÍCULO 2.- Ámbito de aplicación de la ley. La presente ley es aplicable a todas las instituciones públicas del Estado costarricense y a las empresas públicas y privadas que cumplan con las características señaladas en este texto de ley.

ARTÍCULO 3.- Principios generales. Los principios generales del Derecho público orientarán la organización y las actividades de movilidad colaborativa de las instituciones públicas, salvo norma expresa en contrario. Los principios generales del Derecho privado orientarán la actividad de las empresas privadas que se puedan ajustar a la presente ley.

ARTÍCULO 4.- Definiciones. Para los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

i. Movilidad colaborativa: Es la modalidad de transporte terrestre que no está sujeta a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, ni frecuencias de paso, brindado por personas físicas que ponen a disposición, mediante plataformas tecnológicas, vehículos propios o ajenos, para satisfacer las necesidades de movilización de otras personas mediante un acuerdo previo.

La movilidad colaborativa será abierta cuando sea accesible a cualquier persona y cerrada cuando requiera una relación laboral o institucional para acceder a la misma.

ii. Plataforma tecnológica: son herramientas informáticas y tecnológicas, con interfaces que permiten a sus usuarios realizar un intercambio de información, con el propósito de acordar un servicio de movilidad colaborativa, ya sea abierta o cerrada.

iii. Servicio de movilidad colaborativa cerrada: Refiere a la movilidad colaborativa, donde no hay un cobro por la prestación del servicio, sino un acuerdo previo entre las partes para compartir gastos asociados al viaje en cuestión. Es accesible únicamente para un grupo determinado de personas que comparten una relación institucional, en el caso de centros de enseñanza, y laboral, en el caso de empresas e instituciones.

iv. Servicio de movilidad colaborativa abierta: Refiere a la movilidad colaborativa, por la que se gestiona o no un cobro, y que está al alcance de cualquier persona que descargue la plataforma tecnológica para tal efecto. Este servicio iniciará por medio de solicitud en la plataforma habilitada y concluirá hasta que el servicio sea completado.

v. Empresas de redes de transporte: Son las personas jurídicas, debidamente registradas ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, que operan y/o administran, por sí mismas, o través de sus subsidiarias, una plataforma tecnológica, ya sea propia o de un tercero, que conecta usuarios colaborativos con choferes colaborativos para brindar el servicio de movilidad colaborativa abierta por el que se gestiona un cobro.

vi. Choferes colaborativos: Son las personas físicas que se registran como conductores ante una empresa de redes de transporte, para brindar un servicio de movilidad colaborativa abierta remunerada. Estos choferes no estarán sujetos al otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones gubernamentales, para brindar el servicio de movilidad colaborativa, fuera de los requisitos que establezca esta ley.

vii. Vehículos colaborativos: Son los vehículos de ocho pasajeros o menos, registrados ante una empresa de redes de transporte, que son utilizados para prestar un servicio de movilidad colaborativa abierta remunerada. Estos vehículos no estarán sujetos al otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones gubernamentales, para brindar el servicio de movilidad colaborativa, fuera de los requisitos que establezca esta ley.

viii. Choferes colaborativos voluntarios: Son las personas físicas que se registran como conductores en programas institucionales de movilidad colaborativa cerrada. Estos choferes no estarán sujetos al otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones gubernamentales, para brindar el servicio de movilidad colaborativa, fuera de los requisitos que establezca esta ley.

ix. Vehículos colaborativos voluntarios: Son los vehículos, de ocho pasajeros o menos, que se registran en programas institucionales de movilidad colaborativa cerrada. Estos vehículos no estarán sujetos al otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones gubernamentales, para brindar el servicio de movilidad colaborativa, fuera de los requisitos que establezca esta ley. En esta categoría también se incluirán las bicicletas.

x. Usuarios colaborativos: Son las personas que reciben el servicio de movilidad colaborativa, ya sea abierta o cerrada. Cuando medie un cobro por el servicio de movilidad colaborativa se les denominará clientes.

xi. Acuerdo previo de movilidad: Se refiere al acuerdo ya sea escrito, verbal, mediante la plataforma tecnológica, o cualquier otro instrumento que así se convenga, que deberá necesariamente aceptar el cliente o usuario colaborativo, para acceder al uso de una plataforma tecnológica y recibir un servicio de movilidad colaborativa, ya sea abierta o cerrada.

xii. Movilidad activa: Es la modalidad de transporte en el cual se utiliza la fuerza del cuerpo en lugar de un aparato motorizado para trasladarse de un lugar a otro.

xiii. Movilidad urbana sostenible: Es el tipo de movilidad que permite a las sociedades e individuos satisfacer sus necesidades de acceso a las áreas urbanas de actividad en condiciones de completa seguridad, de manera compatible con la salud humana y los ecosistemas. Este tipo de movilidad implica costos razonables, formas de operar eficientes y ofrece a la población diferentes alternativas de transporte.

CAPÍTULO II

Organización y competencias

ARTÍCULO 5.- Autoridad competente. El Ministerio de Economía, Industria y Comercio será la autoridad competente para interpretar, ejercer, observar y aplicar las atribuciones y obligaciones previstas en la presente ley y sus reglamentos.

ARTÍCULO 6.- Oficina de Movilidad Colaborativa. Por medio de la presente ley se crea la Oficina de Movilidad Colaborativa del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, que estará adscrita al Viceministerio de Comercio.

Esta Oficina se encargará de administrar los registros relativos a movilidad colaborativa, crear y gestionar política pública en materia de su competencia y asesorar en lo conducente al Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 7. Competencias de la Oficina de Movilidad Colaborativa. Además de aquellas competencias señaladas en otras leyes, le corresponde a este Ministerio:

- i. Reglamentar y llevar un registro de las empresas de redes de transporte y los programas institucionales de movilidad colaborativa cerrada que se encuentran operando en el país.
- ii. Recibir y administrar los fondos que, según lo indicado por esta ley, le corresponden por el concepto de Fondo Nacional de Movilidad Colaborativa.

iii. Velar porque el funcionamiento de las empresas de redes de transporte se ajusten a lo requerido por el ordenamiento jurídico del país.

iv. Procurar que el servicio y los programas de movilidad colaborativa se brinden de manera eficiente, garantizando siempre la seguridad, protección, comodidad, certidumbre y conveniencia para sus clientes, usuarios y choferes colaborativos.

v. Facilitar, cada seis meses, a la Dirección General de Tributación, el listado de los choferes colaborativos que las empresas de redes de transportes presenten ante la Oficina de Movilidad Colaborativa. El formato y manera de entrega de estos listados se determinará conforme a los criterios que establezca la Dirección General de Tributación, y deberá respetar la normativa aplicable en temas de privacidad y manejo de datos personales acorde a la legislación vigente en el país.

vi. Solicitar anualmente, a las empresas de redes de transportes y sus filiales, un informe sobre las operaciones hechas en el país que incluya datos en formato abierto sobre las características de los vehículos colaborativos utilizados, la cantidad de colaboradores de movilidad inscritos y cualquier otra información, para la creación de políticas públicas, que establezca el Ministerio de Economía, Industria y Comercio. El formato y manera de entrega de este informe será determinado por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y deberá respetar la normativa aplicable en temas de privacidad y manejo de datos personales acorde a la legislación vigente en el país. El Ministerio deberá dar uso confidencial a la información requerida y no se le podrá dar un uso distinto del establecido en este inciso.

vii. Vigilar y supervisar que los registros llevados por las empresas de redes de transporte se mantengan actualizados y se encuentren dentro de lo requerido por esta ley.

viii. Coordinar con el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones, y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la promoción de plataformas tecnológicas para la movilidad colaborativa en instituciones públicas y privadas. Esta tarea la llevará a cabo con la partida especial del Fondo Nacional de Movilidad destinada al efecto.

ix. Emitir las certificaciones y distintivos a los que hace referencia esta ley.

x. Emitir todo tipo de disposiciones para regular las empresas de redes de transporte. Toda disposición deberá ser publicada en el diario oficial La Gaceta.

- xi.** Promover la sana competencia entre las empresas de redes de transporte.
- xii.** Fiscalizar y garantizar el cumplimiento de lo estipulado en esta ley.
- xiii.** Reglamentar, en lo que considere pertinente, la presente ley.
- xiv.** Cualquier otra que indique esta ley.

ARTÍCULO 8. **Presupuesto de la Oficina de Movilidad Colaborativa.** Para cumplir con las funciones que le otorga esta ley, la Oficina de Movilidad Colaborativa podrá contar con una partida del Fondo Nacional de Movilidad Colaborativa.

TÍTULO II

Servicio de movilidad colaborativa cerrada

CAPÍTULO I

Programas institucionales de movilidad colaborativa

ARTÍCULO 9. **Creación de los programas de movilidad colaborativa cerrada.** El Ministerio de Economía, Industria y Comercio, convocará a las empresas, instituciones públicas o centros de enseñanza, a crear programas institucionales de movilidad colaborativa cerrada.

ARTÍCULO 10.- **Naturaleza de los programas de movilidad colaborativa cerrada.** Los programas institucionales de movilidad colaborativa cerrada serán programas sin fines de lucro, conformados en instituciones, empresas y centros de enseñanza, dirigidos a facilitar y mejorar la movilidad urbana. En estos programas solo podrán participar personas empleadas por las empresas e instituciones, y en el caso de los centros de enseñanza, también podrán participar estudiantes.

ARTÍCULO 11.- **Fin de los programas de movilidad colaborativa.** El fin de los programas de movilidad colaborativa cerrada será reducir la flotilla vehicular, que se traslada a los centros de trabajo o de enseñanza, con un solo ocupante, y así colaborar con el alcance de la meta carbono del país.

ARTÍCULO 12.- **Obligación de la Administración Pública.** La Administración Pública, por medio de sus instituciones, deberá realizar campañas promocionales sobre los beneficios de la movilidad colaborativa y promover la creación de programas de movilidad colaborativa cerrada.

CAPÍTULO II

Funcionamiento de los programas de movilidad colaborativa

ARTÍCULO 13.- **Instituciones, empresas y centros educativos con programas de movilidad colaborativa cerrada.** Las instituciones que tengan programas de movilidad colaborativa cerrada, debidamente registrados, deberán entregar a la Oficina de Movilidad Colaborativa un informe anual que contenga:

- a) Detalle del avance e implementación del programa de movilidad colaborativa cerrada.
- b) Tipo de plataforma tecnológica que utiliza y detalle de su forma de operar.
- c) La flota vehicular a la fecha de inicio del programa y a la fecha de entrega del informe anual.
- d) El número aproximado de vehículos con un solo ocupante que llegan a la empresa, institución respectiva o centro de enseñanza.
- e) Las estrategias implementadas para fomentar el uso del programa de movilidad colaborativa cerrada.
- f) Los costos de implementación anual del programa de movilidad colaborativa cerrada.
- g) Cualquier otro requisito que solicite el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 14.- Usuarios de los programas de movilidad colaborativa cerrada. Los usuarios de los programas de movilidad colaborativa cerrada serán únicamente las personas empleadas o estudiantes, que compartan trayectos similares, de una misma institución, empresa o centro de enseñanza.

ARTÍCULO 15.- Choferes colaborativos voluntarios. Los programa de movilidad colaborativa cerrada, deberán de pedir, como mínimo, a sus choferes colaborativos voluntarios, los siguientes requisitos:

- a) Licencia de conducir vigente.
- b) Autorización de la persona propietaria del vehículo donde acepte el registro del mismo para el servicio de movilidad colaborativa, y se especifique quien será el encargado de su conducción.
- c) Cualquier otro requisito estipulado en el programa de movilidad colaborativa cerrada de la empresa, institución o casa de enseñanza a la que pertenece.
- d) Cualquier otro que la presente ley establezca.

ARTÍCULO 16.- Vehículos colaborativos voluntarios. Los programas de movilidad colaborativa cerrada, deberán de pedir, como mínimo, a sus vehículos colaborativos voluntarios, los siguientes requisitos:

- a) Derecho de circulación vigente.
- b) Copia de la póliza de seguro del vehículo.
- c) Revisión técnica vehicular vigente.
- d) Certificación de propiedad del vehículo.
- e) Cualquier otro requisito estipulado en el programa de movilidad colaborativa cerrada de la empresa, institución o casa de enseñanza a la que pertenece.
- f) Cualquier otro requisito estipulado en la presente ley o en sus reglamentos.

ARTÍCULO 17.- Gastos compartidos. En el caso del servicio de movilidad colaborativa cerrada, serán las partes quienes acuerden una suma monetaria que será dirigida a cubrir, única y exclusivamente, los gastos asociados con el servicio. La manera de compartir los gastos deberá de encontrarse estipulada en el programa de movilidad colaborativa cerrada de la institución, empresa o casa de enseñanza.

ARTÍCULO 18.- Plataformas tecnológicas. Los programas de movilidad colaborativa cerrada podrán hacer uso de plataformas tecnológicas o páginas web para tal efecto.

CAPÍTULO III

Registro de Programas de Movilidad Colaborativa

ARTÍCULO 19.- Creación del Registro de Programas de Movilidad Colaborativa Cerrada. Mediante la presente ley se crea el Registro de Programas de Movilidad Colaborativa Cerrada, el cual deberá inscribir los programas de movilidad colaborativa de instituciones públicas, empresas y centros de enseñanza, que se ajusten a la presente ley. Dicho registro será administrado por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 20.- Obligatoriedad. Todas las instituciones, empresas y casas de enseñanza deberán inscribir sus programas de movilidad colaborativa cerrada para poder recibir y participar de los incentivos mencionados en la presente ley.

ARTÍCULO 21.- Inscripción en el Registro. Para realizar la inscripción en el Registro, las instituciones deberán consignar la siguiente información:

- a) Razón o denominación social de la persona jurídica. En caso de instituciones públicas o casas de enseñanza, será el jerarca o junta directiva el encargado de autorizar el programa de movilidad colaborativa cerrada y su registro.

- b) Copia certificada de la cédula de identidad de su representante legal o del jerarca o de los miembros de la junta Directiva.
- c) Copia de los requisitos que pide la empresa, institución pública o casa de enseñanza, a sus choferes colaborativos voluntarios.
- a) Registro de placas de los vehículos colaborativos voluntarios que se inscriban en el programa y sean susceptibles de recibir los incentivos.
- b) Copia del programa de movilidad colaborativa por aplicar.
- c) Cualquier otro que disponga el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 22.- Aprobación y acreditación. El Ministerio de Economía, Industria y Comercio deberá de aprobar programa de movilidad colaborativa cerrada, según las directrices que para esto establezca. Asimismo, proporcionará la certificación respectiva que acredite, a instituciones, empresas, casas de enseñanza, vehículos, choferes y usuarios colaborativos que se inscriban en un programa de movilidad colaborativa cerrada.

ARTÍCULO 23.- Distintivos. El Ministerio de Economía, Industria y Comercio, elaborará y distribuirá, previo cumplimiento de requisitos y aprobación del programa de movilidad colaborativa cerrada, un distintivo especial con el diseño de seguridad respectivo, para los vehículos y choferes colaborativos voluntarios que sean parte de un programa de movilidad colaborativa cerrada. Los vehículos, choferes, empresas, instituciones y casas de enseñanza, con este distintivo, podrán participar de los incentivos que señala la presente ley.

CAPÍTULO IV Incentivos

ARTÍCULO 24.- Incentivos. Con el fin primordial de promover la creación de programas de movilidad colaborativa, la presente ley establecerá una serie de incentivos, de carácter económico y uso en circulación, destinados a usuarios y vehículos colaborativos voluntarios que participen en los programas de movilidad.

Podrán participar de los incentivos que indiquen esta ley, los choferes y vehículos colaborativos voluntarios que brinden servicios de movilidad colaborativa cerrada, que se encuentren inscritos en los registros correspondientes.

ARTÍCULO 25.- Identificación. Los vehículos colaborativos voluntarios y/o de organismos legales sin fines de lucro, que disfruten de los incentivos que esta ley establece, serán únicamente aquellos que tengan el documento de acreditación y el distintivo especial de vehículo colaborativo voluntario que para este efecto emita el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 26.- Beneficios a los vehículos colaborativos. Los vehículos colaborativos voluntarios debidamente registrados, acreditados y con el distintivo pertinente, podrán:

a) Uso de parqueos colaborativos: Parquear dentro de los parqueos públicos, así como de supermercados, centros comerciales y demás parqueos privados, según las disposiciones del reglamento de la presente ley. Estos espacios preferenciales para la movilidad colaborativa en ningún caso podrán sustituir o reemplazar los dispuestos para las personas con discapacidad, regulados en la correspondiente ley.

b) Exoneración del pago de parquímetros: Exonerarse del pago del servicio de parquímetros, para esto las municipalidades que regulan esta actividad deberán girar las directrices correspondientes.

c) Exención de la restricción vehicular. Los vehículos colaborativos voluntarios, debidamente registrados en un programa de movilidad colaborativa cerrada, quedarán exentos de las restricciones vehiculares de circulación en áreas metropolitanas, actuales o futuras, para lo cual el Viceministerio de Transportes emitirá la directriz correspondiente.

d) Exención del pago de peajes nacionales. Los vehículos colaborativos voluntarios, debidamente registrados en un programa de movilidad colaborativa cerrada, quedarán exentos del pago de peajes nacionales, para lo cual el Viceministerio de Transportes emitirá la directriz correspondiente.

e) Otros. Cualquier otro incentivo que la institución o instituciones gestoras del programa logren convenir

CAPÍTULO V

Distinción Nacional en Movilidad Colaborativa

ARTÍCULO 29.- Distinción Nacional en Movilidad Colaborativa. Las instituciones públicas, empresas y centros de enseñanza, con programas de movilidad colaborativa cerrada, debidamente registrados, podrán concursar por la Distinción Nacional de Movilidad Colaborativa.

ARTÍCULO 30.- Convocatoria y entrega. Será competencia de la Oficina de Movilidad Colaborativa convocar anualmente a todas las instituciones, empresas y casas de enseñanza, con programas de movilidad colaborativa cerrada, a que presenten sus programas a concurso. La Comisión Evaluadora del Fondo Nacional de Movilidad Sostenible escogerá, de entre las postulantes, a las cinco instituciones cuyo programa tenga el mayor impacto en reducir la flotilla con un pasajero en la institución.

TÍTULO III

Servicio de movilidad colaborativa abierta

CAPÍTULO I Empresas de redes de transporte

ARTÍCULO 31.- Naturaleza de las empresas de redes de transporte. Son las personas jurídicas, debidamente registradas ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, que promueven, operan y/o administran, por sí mismas, o a través de sus filiales, una plataforma tecnológica, ya sea propia o de un tercero para brindar el servicio de movilidad colaborativa abierta remunerada.

Las empresas de redes de transporte tendrán fin de lucro y podrán generar ganancias con la prestación del servicio de movilidad colaborativa abierta. No obstante, para poder operar en el país deberán cumplir con todos los requisitos que solicite esta ley y cualquier otra ley.

CAPÍTULO II Empresas de redes de transporte

ARTÍCULO 32.- Creación del Registro de Empresas de Redes de Transportes. Mediante la presente ley se crea el Registro de Empresas de Redes de Transporte. Dicho Registro será administrado por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y deberá atender las políticas establecidas en la ley de protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos.

ARTÍCULO 33. Obligatoriedad. Todas las empresas de redes de transporte deberán inscribirse en el Registro que para tal efecto llevará el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 34.- Inscripción en el Registro. Para realizar la inscripción en el Registro, bastará con que las empresas de redes de transporte deberán consignar la siguiente información:

- a) Razón o denominación social de la persona jurídica.
- b) Copia certificada del acta constitutiva de la persona jurídica.
- c) Copia certificada de la cédula de identidad de su representante legal.
- d) Domicilio exacto, números telefónicos y correos electrónicos oficiales de la persona jurídica referente a las empresas de redes de transporte.
- e) Nombre e información general del funcionamiento de la plataforma tecnológica promovida, administrada u operada por la empresa de redes de transporte correspondiente.
- f) Copia de los requisitos que acreditan los choferes colaborativos.

g) Certificación de su inscripción como contribuyente en la Dirección General de Tributación.

h) Certificación de que las cuentas y transacciones bancarias, con las que opere en el país, se encuentran en una institución financiera del sistema bancario nacional supervisada ante la Superintendencia General de Entidades Financieras.

ARTÍCULO 35.- Falta de presentación de los requisitos. Las empresas que no cumplan con alguno de los requisitos establecidos en esta ley, no podrán ser inscritas en el Registro de Empresas de Redes de Transportes.

ARTÍCULO 36.- Otros requisitos a cumplir. El cumplimiento de los requisitos anteriormente expuestos no exime a las empresas de redes de transporte de su deber de cumplir cualquier otra condición que el ordenamiento jurídico costarricense requiera.

ARTÍCULO 37.- Pago del registro. Las empresas de redes de transporte deberán hacer un pago por su registro, equivalente a cinco salarios base para el momento en que se hace el registro. El pago del registro se determinará conforme a los criterios establecidos por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 38.- Vigencia del registro. El Registro al que se refiere este capítulo tendrá una vigencia de cuatro años. Sin perjuicio de que la misma sea prorrogada por un plazo igual al de su duración, siempre y cuando, la empresa de redes de transporte así lo soliciten dentro de los 30 (treinta) días naturales anteriores al vencimiento de su registro vigente actual.

ARTÍCULO 39.- Cancelación del Registro de Empresas de Redes de Transporte

El Registro de las Empresas de Redes de Transporte será cancelado por:

- a) Terminación de su vigencia.
- b) Renuncia expresa de la persona jurídica.
- c) Liquidación de la persona jurídica.
- d) Cese de pago de la persona jurídica.
- e) Cuando así se estipule en el título de sanciones de esta ley.

CAPÍTULO III

Empresas de redes de transporte, sus choferes y clientes

ARTÍCULO 40.- Requisitos de funcionamiento para las empresas de redes transporte. Las empresas de redes de transporte, debidamente inscritas en el registro que para estos efectos llevará la Oficina de Movilidad Colaborativa, deberán:

i. Crear y mantener actualizado un registro interno de los choferes y vehículos colaborativos debidamente acreditados ante la empresa de redes de transporte y registrados en su plataforma tecnológica.

ii. Brindar al cliente un comprobante que contenga, como mínimo, la siguiente información de cada servicio de movilidad colaborativa abierta realizado mediante su plataforma tecnológica: costo del servicio, la ruta transitada, la placa y el tipo de vehículo colaborativo, el nombre completo y la foto del chofer colaborativo.

iii. Remitir a la Oficina de Movilidad Colaborativa, de manera bimestral, el listado de los choferes colaborativos acreditados y registrados en la plataforma tecnológica de la empresa de redes de transportes y las respectivas placas de los vehículos colaborativos que estos choferes tienen a su cargo.

iv. Remitir a la Oficina de Movilidad Colaborativa, anualmente, un informe sobre las operaciones hechas en el país, que incluya datos en formato abierto sobre las características de las rutas utilizadas, la cantidad de choferes y vehículos colaborativos acreditados y registrados ante la empresa, las horas en las que más servicios se brindan y cualquier otra información que le requiera el Ministerio de Economía, Industria y Comercio. El Ministerio deberá dar uso confidencial a la información requerida y solo podrá utilizarla para la creación de políticas públicas en materia de movilidad urbana.

v. Aportar el tres por ciento (3%) del precio final cobrado en cada servicio de movilidad colaborativa abierta, solicitado en territorio nacional, que se brinde, a través de la plataforma tecnológica de la empresa. Este monto será destinado al Fondo Nacional de Movilidad Sostenible.

vi. Diseñar y otorgar un distintivo para ser utilizado por todos los vehículos colaborativos debidamente acreditados.

vii. Diseñar y otorgar una identificación para ser utilizado por todos los choferes colaborativos debidamente acreditados.

viii. Vigilar, con una regularidad semestral mínima, que las pólizas de seguros a las que refiere esta ley se encuentren vigentes.

ix. En caso que durante una investigación de cobertura por reclamación, las empresas de redes de transporte, y cualquier otro asegurador que potencialmente pueda ofrecer cobertura bajo esta ley, tendrán que

cooperar para facilitar el intercambio de información pertinente con las partes directamente involucradas, y con cualquier aseguradora, del chofer colaborativo acreditado ante la misma. De ser aplicable esto incluirá las horas precisas a las que el chofer colaborativo acreditado, se conectó y se desconectó de la plataforma tecnológica, durante el periodo de veinticuatro horas previo y veinticuatro horas posteriores al siniestro.

x. Mantener todas sus cuentas y transacciones bancarias, con las que opera en el país, en una institución financiera del sistema bancario nacional supervisada ante la Superintendencia General de Entidades Financieras.

ARTÍCULO 41.- Información de los clientes. Toda la información que las empresas de redes de transporte brinden a instituciones públicas o privadas, deberá garantizar la anonimidad de identidad de las personas usuarias del servicio de movilidad colaborativa abierta a excepción de:

- a) Cuando sea solicitada por una autoridad judicial.
- b) Con previo consentimiento del cliente.

ARTÍCULO 42.- Distintivo. El distintivo, que deberán llevar los vehículos colaborativos debidamente acreditados ante una empresa de redes de transporte, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Indicar la empresa de redes de transporte ante la cual está acreditado.
- b) Ser de color y tamaño adecuados para poder ser distinguible durante el día a una distancia de diez metros.
- c) Ser de material que permita su visibilidad durante la noche.

ARTÍCULO 43.- Identificación del chofer colaborativo. La identificación que deberán llevar los choferes colaborativos debidamente acreditados ante una empresa de redes de transporte, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Indicar la empresa de redes de transporte ante la cual está acreditado.
- b) Nombre, número de cédula de identidad y foto del chofer colaborativo.
- c) Placa de los vehículos colaborativos que está facultado para conducir.

ARTÍCULO 44.- Plataforma tecnológica. Las empresas de redes de transporte solo ofrecerán el servicio de movilidad colaborativa abierta mediante la

plataforma tecnológica debidamente indicada en su inscripción ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 45.- Esquema de precios y el derecho de información de los clientes. Las empresas de redes de transporte se asegurarán de establecer los esquemas de precios correspondientes para los servicios de movilidad colaborativa abierta que brinden. Este esquema deberá ser de fácil acceso para el cliente y deberá mantenerse actualizado.

Tanto los clientes, como los choferes colaborativos, tienen el derecho a conocer en el acuerdo previo, el esquema de precios que se cobrará por el servicio a través de la plataforma tecnológica.

Cualquier cambio en el esquema de precios deberá de ser informado al cliente y este deberá aprobarlo antes de poder iniciar con el servicio. Asimismo, cualquier cambio en el esquema de precios deberá ser notificado a los choferes colaborativos.

ARTÍCULO 46.- Método de pago. El pago que realicen los clientes por un servicio de movilidad abierta no podrá hacerse en efectivo, ni a través de tarjetas de prepago no bancarias.

ARTÍCULO 47.- Registro y acreditación de choferes colaborativos. Todas las empresas de redes de transporte deben solicitar, como mínimo, para registrar y acreditar, en su plataforma tecnológica, un chofer colaborativo:

- a) Licencia de conducir vigente para el vehículo correspondiente.
- b) Registro de infracciones de tránsito en los últimos cinco años antes de la inscripción.
- c) Acreditar que cuenta con una póliza de seguro que cumpla con lo establecido en esta ley.
- d) Aportar certificación de su inscripción como contribuyente en la Dirección General de Tributación.
- e) Autorización de la persona propietaria del vehículo donde acepte el registro del mismo para el servicio de movilidad colaborativa abierta, y se especifique quién o quiénes serán los encargados de su conducción. No se podrá autorizar a más de dos personas por vehículo.
- f) Cualquier otro requisito estipulado en la presente ley.

ARTÍCULO 48.- Registro y acreditación de vehículos colaborativos. Todas las empresas de redes de transporte deben solicitar, como mínimo, los siguientes requisitos para registrar y acreditar, en su plataforma tecnológica, un vehículo colaborativo:

- a) Acreditar la póliza de seguro con la cobertura que refiere esta ley.
- b) Marchamo del año.
- c) Revisión técnica vehicular vigente.
- d) Certificación de propiedad del vehículo.
- e) Certificación, emitida por la autoridad correspondiente, de que el vehículo está al corriente con el pago de sus obligaciones fiscales.
- f) Cualquier otro requisito estipulado en la presente ley.

ARTÍCULO 49.- Pólizas de seguros. Todo vehículo colaborativo deberá estar cubierto por una póliza de seguros que aplique siempre cuando se preste el servicio de movilidad colaborativa abierta mediante plataforma tecnológica. La póliza de seguros deberá cubrir íntegramente la responsabilidad contractual y extracontractual por lesiones, muerte o daños a terceros. Estas pólizas podrán ser:

- a) Póliza de seguro obtenida por el chofer colaborativo.
- b) Póliza de seguro obtenida por la empresa de redes de transporte.
- c) Cualquier combinación de los incisos a) y b) anteriores.

ARTÍCULO 50.- Garantía de protección al cliente. En caso de que la póliza de seguro del chofer colaborativo se encuentre vencida o no pueda cubrir en totalidad los montos establecidos en el artículo anterior, la empresa de redes de transportes deberá cubrir íntegramente la responsabilidad contractual y extracontractual por lesiones, muerte o daños a terceros que se ocasionen en el siniestro.

Los términos y condiciones de las plataformas tecnológicas habilitadas o administradas por las empresas de redes de transportes, no pueden ser utilizados para evadir el requisito anterior.

ARTÍCULO 51.- Monto de las pólizas. Las pólizas o combinación de pólizas del vehículo de colaborativo de empresa, deberán cubrir como mínimo los siguientes montos:

- a) El monto equivalente a trescientos cincuenta salarios base, por lesiones corporales y muerte de terceros por accidente.
- b) El monto equivalente a setenta y cinco salarios base, por daños a la propiedad de terceros por accidente.

ARTÍCULO 52.- Acuerdo previo al servicio de movilidad colaborativa.

Los choferes colaborativos deberán contraer un acuerdo previo de servicio con sus clientes, este acuerdo deberá darse mediante la plataforma tecnológica que proporcione la empresa de redes de transporte. Para cumplirse esto tanto los clientes como los choferes colaborativos deberán descargar la plataforma tecnológica y aceptar los términos y condiciones de la misma. El acuerdo deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) La solicitud de servicio deberá ser realizada antes de que el cliente ingrese al vehículo colaborativo.
- b) En la solicitud de servicio, el cliente deberá introducir la información de la localización geográfica donde el viaje iniciará.
- c) Cuando se acuerde un servicio de movilidad, el cliente deberá contar con la información del nombre y número de contacto telefónico del chofer colaborativo, así como el número de placa y tipo del vehículo colaborativo.

ARTÍCULO 53.- Requisitos de funcionamiento de los choferes colaborativos. Para poder prestar el servicio de movilidad colaborativa abierta, los choferes colaborativos deberán:

- a) Portar la identificación correspondiente que lo acredite como chofer colaborativo ante una empresa de redes de transporte.
- b) Portar y utilizar el distintivo correspondiente que acredite el registro del vehículo colaborativo ante una empresa de redes de transporte.
- c) Portar en todo momento su licencia de conducir y demás documentación que acredite su derecho de circulación.
- d) Proporcionar el servicio de movilidad colaborativa, previa solicitud mediante plataforma tecnológica, y con acuerdo previo de servicio.

ARTÍCULO 54.- Uso de la vía pública. No podrán dos o más choferes colaborativos, parquearse de manera consecutiva sobre la vía pública. Tampoco podrán recoger clientes en la vía pública sin tener un acuerdo previo de servicio.

CAPÍTULO IV
Fondo Nacional de Movilidad Sostenible

ARTÍCULO 55.- Creación del Fondo Nacional de Movilidad Sostenible. Se crea el Fondo de Nacional de Movilidad Colaborativa, como patrimonio fiduciario autónomo y administrado por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

ARTÍCULO 56.- Financiamiento. El Fondo de Movilidad Colaborativa se financiará con las cuotas del registro de inscripción y el aporte del tres por ciento (3%) del monto cobrado por cada servicio de movilidad colaborativa abierta remunerada, que sea prestado por choferes colaborativos.

ARTÍCULO 57.- Asignación. El Fondo Nacional de Movilidad Sostenible será distribuido de la siguiente manera:

- a) Veinticinco por ciento (25%), para constituir el presupuesto de la Oficina de Movilidad Colaborativa.
- b) Setenta y cinco por ciento (75%), para su aplicación concursable.

ARTÍCULO 58.- Alcance. El sesenta y cinco por ciento (65%) del Fondo Nacional de Movilidad Sostenible tendrá como objetivo financiar y apoyar proyectos relacionados con temas de movilidad colaborativa, movilidad activa y movilidad urbana sostenible y segura, a realizarse en el territorio nacional.

ARTÍCULO 59.- Administración del Fondo. El Ministerio de Economía, Industria y Comercio, será el encargado de administrar el Fondo Nacional de Movilidad Sostenible y será su obligación emitir los reglamentos correspondientes para la aplicación del Fondo. No obstante lo anterior, le corresponderá a la Comisión Evaluadora designar el o los proyectos que se apoyarán y los montos que se asignarán a cada uno de ellos, de la partida específica del Fondo para tal efecto.

ARTÍCULO 60.- Concursabilidad del Fondo. La Oficina de Movilidad Colaborativa deberá de abrir a concurso la partida del sesenta por ciento (60%) del Fondo Nacional de Movilidad Sostenible destinado al efecto. Podrán concursar las municipalidades, empresas y organizaciones con personalidad jurídica vigente, que presenten proyectos sobre temas de movilidad colaborativa, movilidad activa y movilidad urbana sostenible.

ARTÍCULO 61.- Comisión Evaluadora. Se establece la creación de la Comisión Evaluadora, la cual deberá evaluar todos los proyectos presentados en el concurso. Adicionalmente, le corresponderá designar cuáles proyectos se apoyarán y los montos que se le asignarán respectivamente. Asimismo, también asignará la distinción de los programas de movilidad colaborativa.

ARTÍCULO 62.- Conformación de la Comisión Evaluadora. La Comisión Evaluadora deberá estar conformada por:

- a) El ministro o un representante del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.
- b) El ministro o un representante del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- c) El director o un representante del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales.
- d) El presidente o un representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.
- e) El presidente o un representante del Consejo Nacional de Rectores.
- f) Un representante de la sociedad civil, cuya elección será definida por el reglamento que norme el Fondo Nacional de Movilidad Sostenible.
- g) El presidente o un representante del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad.

TÍTULO IV **Prohibiciones y sanciones**

CAPÍTULO I **Disposiciones generales**

ARTÍCULO 63.- Competencia. Las medidas sancionatorias correspondientes a las infracciones previstas en la presente ley le corresponderán al Ministerio de Economía, Industria y Comercio. Para el ejercicio de esta potestad sancionatoria, el Ministerio se regirá conforme a lo establecido en la Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 64.- Vigilancia. Le corresponderá al Ministerio de Economía, Industria y Comercio velar por el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley. Para cumplir este fin podrá coordinar con otras instituciones del Estado.

ARTÍCULO 65.- Sanción administrativa. La sanción administrativa que se imponga lo será sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles o penales que correspondan.

ARTÍCULO 66.- Errores materiales. En caso de incumplimiento de las formalidades establecidas para la inscripción de alguno de los registros vistos en la presente ley, el Ministerio podrá imponer las sanciones establecidas en esta, por la sola constatación del incumplimiento; el interesado podrá presentar los recursos de revocatoria y apelación en el plazo de tres días hábiles.

ARTÍCULO 67.- Salario base. En las normas referidas a sanciones, la indicación al salario base debe entenderse como el definido en el artículo dos de

la Ley N.º7337, de 5 de mayo de 1993, y sus reformas, que crea el concepto de salario base para delitos especiales en el Código Penal.

ARTÍCULO 68.- Presuntos infractores. Cuando, a juicio del Ministerio, existan indicios fundados de que se están realizando sin la debida autorización, actividades reguladas por esta ley, el Ministerio tendrá respecto de los presuntos infractores, además de que le asigna esta ley, facultades de inspección, imposición de medidas precautorias y sanciones que le asigna esta ley.

CAPÍTULO II

Infracciones y sus sanciones

ARTÍCULO 69.- Infracciones muy graves. Incurrirá en una infracción muy grave los siguientes:

- a) La empresa de redes de transporte que incumpla cualquiera de las obligaciones establecidas en los artículos 40 y 44.
- b) El chofer colaborativo que incumpla cualquiera de las obligaciones establecidas en los artículos 52,53 y 54.

ARTÍCULO 70.- Sanciones para las infracciones muy graves. Por cada infracción muy grave en que incurran las empresas de redes de transporte y/o los choferes colaborativos, se impondrá alguna de las siguientes sanciones:

- a) Empresas de redes de transporte:
 - a. Multa de entre doscientos cincuenta salarios base a quinientos salarios base.
 - b. Cancelación, de uno a sesenta días naturales, de la licencia o el registro para operar como empresas de redes de transporte en el país
- b) A los choferes colaborativos:
 - a. Multa de cuatro a seis salarios base.
 - b. Cancelación, de uno a sesenta días naturales, de su condición como chofer colaborativo.
 - c. Inhabilitación, por sesenta días naturales, para inscribirse como chofer colaborativo en cualquier empresa de redes de transporte.

ARTÍCULO 71.- Infracciones graves. Incurrirá en una infracción grave los siguientes:

a) La empresa de redes de transporte que incumpla cualquiera de las obligaciones establecidas en los artículos 41, 45, 47 y 48 de la presente ley.

b) El chofer colaborativo de que incumpla cualquiera de las obligaciones establecidas en los artículos 46 y 47 de la presente ley.

ARTÍCULO 72.- Sanciones para las infracciones graves. Por cada infracción grave en que incurran las empresas de redes de transporte y/o los choferes colaborativos, se impondrá alguna de las siguientes sanciones:

a) A las empresas de redes de transporte:

a. Multa de entre cien salarios base a doscientos salarios base.

b) A los choferes colaborativos:

a. Suspensión, de uno a treinta días naturales, de su condición de chofer colaborativo.

b. Multa de uno a tres salarios base.

ARTÍCULO 73.- Cobro de multas. La certificación del adeudo, fundamentada en la resolución firme por medio de la cual se imponga el pago de multas, tendrá carácter de título ejecutivo cuando sea emitida por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio. Las sumas relativas a multas que no hayan sido canceladas dentro del plazo conferido, generarán la obligación de pagar interés legal, además de las costas personales y procesales que correspondan.

TÍTULO V **Disposiciones finales**

CAPÍTULO I **Disposiciones generales**

ARTÍCULO 74.- Plazo de inicio de aplicación. El Ministerio contará con un plazo de seis meses a partir de la vigencia de esta ley para habilitar el registro de las empresas de redes de transporte y reglamentar los términos y condiciones bajo los cuales las empresas de redes de transporte realizarán la inscripción en el mismo.

ARTÍCULO 75.- Plazo de inicio de convocatoria. El Ministerio contará con un plazo de seis meses a partir de la vigencia de esta ley, para convocar a las instituciones públicas y privadas a crear programas de movilidad colaborativa y habilitar el registro de los programas.

ARTÍCULO 76.- Periodo de implementación. Las empresas de redes de transporte que operen en el país hasta la fecha, podrán seguir funcionando en las

circunstancias en las que lo vienen haciendo, hasta tanto el Ministerio de Economía, Industria y Comercio no implemente las acciones para dar cumplimiento y desarrollo a lo estipulado en la presente ley respecto de autorizaciones, registros y expedición de licencias de operación.

ARTÍCULO 77.- Salario base. Para efectos de esta ley, se tendrá por salario base lo establecido en la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993.

ARTÍCULO 78.- Actualización de la cobertura de pólizas de seguros. Los montos de cobertura en materia de pólizas de seguros que exige esta ley, deberán actualizarse anualmente acorde al índice de precios del consumidor del Banco Central.

ARTÍCULO 79.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo tendrá un periodo de cuatro meses para reglamentar la presente ley.

ARTÍCULO 80.- Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

CAPÍTULO II Disposiciones Transitorias

TRANSITORIO ÚNICO.- Las empresas de redes de transporte que ya estén operando al momento de entrar en vigencia esta ley, deberán registrarse ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio en el plazo de dos meses a partir de la entrada en vigencia de los registros a los que hace referencia esta ley.

Rige a partir de su publicación.

Franklin Corella Vargas
DIPUTADO

20 de octubre de 2016

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

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

DECRETO EJECUTIVO N° 39900-S

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE SALUD

En uso de las facultades que les confieren los artículos 140, incisos 3), 8), 18) y 20) y 146 de la Constitución Política; 25, 27 inciso 1) y 28 inciso 2.b) de la Ley No. 6227 del 02 de mayo de 1978 “Ley General de la Administración Pública”; 2, 4, 7, 37, 38, 39, 294, 297, 302, 304, 337, 347, 349, 355 y 364 de la Ley No. 5395 del 30 de octubre de 1973 “Ley General de Salud”; 2 y 6 de la Ley No. 5412 “Ley Orgánica del Ministerio de Salud” del 8 de noviembre de 1973.

CONSIDERANDO:

- 1 Que la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado.
- 2o- Que toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

3o- Que toda persona, natural o jurídica, queda sujeta a los mandatos de la Ley General de Salud, de sus reglamentos y de las órdenes generales y particulares, ordinarias y de emergencia, que las autoridades de salud dicten en el ejercicio de sus competencias.

4o- Que toda persona, natural o jurídica, está obligada a contribuir a la promoción y mantenimiento de las condiciones del ambiente natural y de los ambientes artificiales que permitan llenar las necesidades vitales y de salud de la población, como lo es el derecho fundamental a los servicios públicos, los cuales deben ser administrados al buen y eficiente funcionamiento de los mismos, esto es, que sean prestados con elevados estándares de calidad, el cual tiene como correlato necesario la obligación de las administraciones públicas de prestarlos de forma continua, regular, celer, eficaz y eficiente.

5o.- Que el Decreto Ejecutivo No. 39428-S del 23 de noviembre del 2015, publicado en La Gaceta No. 20 del 29 de enero de 2016, “Reglamento para el Control de la Contaminación por Ruido”, establece en el artículo 15, las situaciones de excepción a los límites de los niveles de ruido permitidos, sin embargo, de conformidad con el acontecer del país, y para garantizar el derecho fundamental del acceso a los servicios públicos, siendo éstos administrados de forma eficiente y prestados con elevados estándares de calidad, se hace necesario y oportuno, en cumplimiento del rol rector de la producción social de la salud que tiene el Ministerio de Salud, hacer una diferenciación de actividades como excepción, para el horario diurno y para el nocturno, garantizando de esta manera, que las administraciones presten de forma continua, regular, eficaz y eficiente los servicios públicos.

6o- Que de conformidad con el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo No. 37045 del 22 de febrero de 2012 y su reforma “Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos”, la persona encargada de la Oficialía de Simplificación de Trámites del Ministerio de Salud, ha completado como primer paso la Sección I denominada Control Previo de Mejora Regulatoria, que conforma el formulario de Evaluación Costo Beneficio. Las respuestas brindadas en esa Sección han sido todas negativas, toda vez que la propuesta no contiene trámites ni requisitos.

POR TANTO,

DECRETAN:

**REFORMA DEL ARTÍCULO 15 DEL DECRETO EJECUTIVO NO. 39428-S DEL
23 DE NOVIEMBRE DEL 2015 “REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA
CONTAMINACIÓN POR RUIDO”**

Artículo Io - Refórmese el artículo 15 del Decreto Ejecutivo No. 39428-S del 23 de noviembre del 2015, publicado en La Gaceta No. 20 del 29 de enero de 2016, “Reglamento para el Control de la Contaminación por Ruido”, para que en lo sucesivo se lea así:

“Artículo 15.-**Excepciones.** Las siguientes acciones estarán exceptuadas, de los límites establecidos en el artículo 14 del presente reglamento en:

Horario diurno;

1. Sonidos por proyectos temporales para la reparación y mantenimiento de hogares y sus dependencias, por un periodo menor a los seis meses.
2. Sonidos producidos por el disparo de armas livianas de fuego en polígonos de tiro autorizados.
3. Sonidos producidos en actos públicos eventuales (desfiles, marchas) y paradas norutinarias.

Horario diurno y nocturno:

1. Sonidos producidos durante la instalación y reparación de servicios públicos esenciales.
2. Sonidos producidos por personal de: emergencia, policías, bomberos o bien por conductores de: ambulancias, bomberos, policías, repartición de agua por cisternas, recolección y transporte de residuos sólidos y aguas residuales, en todos los casos públicos o privados y que transiten ya sea en vías públicas o privadas, o por el equipo utilizado por el citado personal durante el cumplimiento de sus deberes a fin de proteger la salud pública, la integridad física, la seguridad de la comunidad o en labores que deban realizarse después de un desastre público. Se incluyen además las plantas generadoras de electricidad, subestaciones y equipo de bombeo de agua durante casos de emergencia.
3. Sonidos producidos por artefactos para la prevención de accidentes.
4. Sonidos causados por alarmas, campanarios y similares, que tengan una duración inferior a cinco (5) minutos.

Artículo 2o - Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.- San José, a los veintisiete días del mes de junio de dos mil dieciséis.



LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA



FERNANDO LLORCA CASTRO
MINISTRO DE SALUD

1 vez.—Solicitud N° 17603.—O. C. N° 29849.—(IN2016077570).

Decreto Ejecutivo N° 39940-H

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE HACIENDA

Con fundamento en los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política de 7 de noviembre de 1949, los numerales 27 y 28 acápite 2 inciso b) de la Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, Ley General de la Administración Pública; y el artículo 106 quáter de la Ley N° 4755 del 3 de mayo de 1971 y sus reformas, Código de Normas y Procedimientos Tributarios; y

Considerando:

- I. Que mediante el Decreto Ejecutivo N° 38277-H del siete de marzo de 2014, publicado en el Alcance N° 10 a La Gaceta N° 65 del 02 de abril de 2014, se emitió el Reglamento de Procedimiento Tributario (en adelante RPT).
- II. Que mediante el Decreto Ejecutivo N° 39673-H del 28 de enero de 2016, publicado en el Alcance N° 92 a La Gaceta N° 108 del 6 de junio de 2016, se reformó, entre otros, el artículo 108 del RPT, para efectos de ajustarlo con el procedimiento que establece el artículo 106 quáter del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N° 4755 del 3 de mayo de 1971, introducido por el artículo 1o de la Ley N° 9296 del 18 de mayo de 2015.
- III. Que se requiere modificar el párrafo primero del numeral 108 del RPT, a efectos de que no se mencione la Dependencia de la Dirección General de Tributación a la que, conforme con sus funciones, le corresponde la tramitación de las solicitudes de intercambio de información tributaria, que regula dicho artículo, ya que se trata de un

asunto de organización interna según criterios de oportunidad y conveniencia, sin que afecte en modo alguno a los interesados, pues con estos cambios no se afectan los derechos de los contribuyentes; tampoco los principios de seguridad jurídica y legalidad,

Por Tanto,

Decretan:

Reforma al artículo 108 del Reglamento de Procedimiento Tributario, Decreto Ejecutivo N°

38277-H del 7 de marzo de 2014

Artículo IV Refórmese el artículo 108 del Decreto Ejecutivo N° 38277-H del 7 de marzo de 2014, para que se lea así:

Artículo 108.- Competencia, procedimiento y requisitos en el trámite de solicitud de información financiera por requerimiento de jurisdicción extranjera en aplicación de un convenio tributario internacional.

Cuando la jurisdicción extranjera requirente, en aplicación de un convenio internacional que contemple el intercambio de información en materia tributaria, haya solicitado información financiera, el procedimiento a seguir es el señalado en el artículo 106 quáter del Código, siendo el Director General de Tributación el competente para llevar a cabo la solicitud de información, a través de la dependencia que este designe.

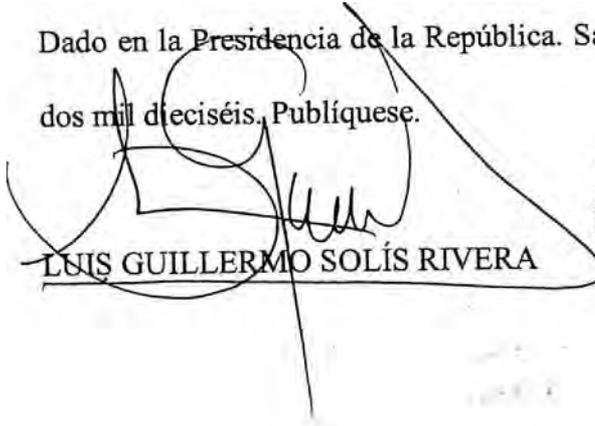
La solicitud únicamente indicará los datos identificativos de la persona acerca de la cual se requiere información, sea el nombre,

número de identificación o cualquier otro aspecto que lo identifique. No se proporcionará a la entidad requerida copia del requerimiento de información de la jurisdicción extranjera requirente, en virtud del carácter confidencial que cubre a la información obtenida al amparo de las disposiciones de un convenio internacional que contemple el intercambio de información en materia tributaria, de conformidad con el artículo 48 de este Reglamento.

El carácter previsiblemente pertinente de la información financiera requerida está motivado y justificado por el hecho de tratarse de la aplicación de un convenio internacional que autoriza la obtención de esa información, de conformidad con lo que establece el Código; para lo cual se debe cumplir a cabalidad con todas las disposiciones del mismo.

Artículo 2o.- Vigencia. Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los veintitrés días del mes de junio de dos mil dieciséis. Publíquese.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA



DECRETO EJECUTIVO N° 39950-S

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y EL MINISTRO DE SALUD

En uso de las facultades que le confieren los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; 28 párrafo segundo inciso b) de la Ley No. 6227 del 2 de mayo de 1978 "Ley General de la Administración Pública"; 1 y 2 de la Ley No. 5395 del 30 de octubre de 1973, "Ley General de Salud" y 1 de la Ley No. 5412 del 8 de noviembre de 1973, "Ley Orgánica del Ministerio de Salud".

CONSIDERANDO:

- 1°.- Que la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado.
- 2°.- Que la mortalidad materna, perinatal e infantil es un problema prioritario de Salud Pública, por las repercusiones y trascendencia social que conlleva.
- 3°.- Que en gran medida, los eventos del proceso que conducen a la muerte de mujeres en edad fértil y en menores de un año pueden ser susceptibles de ser modificados.
- 4°.- Que si se identifican las causas de mortalidad materna, perinatal e infantil prevenibles con intervenciones a nivel de servicios de salud y a nivel comunal, podrían incidir en la reducción de las muertes.

5°.- Que el análisis de cada muerte materna, perinatal e infantil, provee información sobre diferentes aspectos de la atención en salud que incluye recomendaciones y un plan de intervención para la mejora continua de la calidad.

6°.- Que el análisis de la mortalidad materna, perinatal e infantil involucra toda la red de servicios de salud, conlleva a una mejoría en la calidad y la equidad en la atención.

7°.- Que el país cuenta con un Sistema Nacional de Análisis de Mortalidad Materna, Perinatal e Infantil con una infraestructura profesional y técnica interinstitucional e interdisciplinaria, el cual es coordinado por el Ministerio de Salud como ente rector.

8°.- Que la mortalidad materna, perinatal e infantil constituye un indicador de desarrollo social y un insumo estadístico para medir el impacto de las políticas de salud y los planes de desarrollo del país.

9°.- Que la reducción de la mortalidad materna, perinatal e infantil, es una responsabilidad y un compromiso asumido por el Sistema Nacional de Salud, entre ellas desde luego el Ministerio de Salud como ente rector con la participación de otras instituciones nacionales así como organismos nacionales e internacionales.

10°.- Que por las consideraciones antes mencionadas se hace necesario y oportuno regular y controlar de manera efectiva la reducción de la mortalidad materna, perinatal e infantil, es una responsabilidad y un compromiso asumido por el Sistema Nacional de Salud, así como

el Ministerio de Salud como ente rector con la participación de otras instituciones nacionales así como organismos nacionales e internacionales, por lo que se debe modificar el artículo 3 inciso 6) y 23), 4 inciso 8), 26 inciso 1), 30 inciso 1), 32 inciso 5) y 13), 37 inciso 11), del Decreto Ejecutivo N°39009-S, publicado en La Gaceta N° 102 del 28 de mayo del 2015 “Reglamento sobre el Sistema Nacional de Evaluación y Análisis de la Mortalidad Materna, Perinatal e Infantil”.

11°- Que de conformidad con el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo No. 37045 de 22 de febrero de 2012 y su reforma “Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos”, la persona encargada de la Oficialía de Simplificación de Trámites del Ministerio de Salud, ha completado como primer paso la Sección I denominada Control Previo de Mejora Regulatoria, que conforma el formulario de Evaluación Costo Beneficio. Las respuestas brindadas en esa Sección han sido todas negativas, toda vez que la propuesta no contiene trámites ni requisitos.

Por tanto,

DECRETAN:

**Reformas al Reglamento sobre el Sistema Nacional
De Evaluación y Análisis de la Mortalidad
Materna, Perinatal e Infantil**

Artículo 1º.- Refórmense los artículos 3 incisos 6) y 23), 4 inciso 8), 26 inciso 1), 30 inciso 1), 32 incisos 5) y 13), 37 inciso 11), del Decreto Ejecutivo No. 39009-S, publicado en La Gaceta No. 102 del 28 de mayo del 2015 “Reglamento sobre el Sistema Nacional de Evaluación y Análisis de la Mortalidad Materna, Perinatal e Infantil”, para que en lo sucesivo se lean así:

“Artículo 3º.- Definiciones y abreviaturas. Para los efectos del presente Reglamento entiéndase por:

(...)

6) **Captación tardía:** Inclusión de la mujer embarazada en la atención Prenatal después de la semana 14 de gestación.

(...).”

23) **Peso muy bajo al nacer:** Menos de 1500 gramos (de 1000 gramos hasta 1499 gramos).

(...).”

“Artículo 4.- Fines:

(...)

8) Por considerarse indispensable el logro de las metas de reducción de la mortalidad materno, perinatal e infantil se debe garantizar la atención universal de las mujeres gestantes, niños y niñas menores de un año en los servicios de salud del

país, por lo que se declara de interés nacional dar prioridad de atención a toda mujer embarazada o con sospecha de embarazo y a los menores de un año en todos los servicios de salud, independientemente de su condición de asegurado”.

(...)

“Artículo 26.- De las Comisiones Regionales. Las Comisiones Regionales, para efectos del funcionamiento del Sistema Nacional de Evaluación de Mortalidad Materna, Perinatal e Infantil, estará conformada por:

1) Un representante nombrado por el Director Regional de la Dirección Regional de Rectoría de la Salud del Ministerio de Salud, con especialidad en gineco-obstetricia (médico o enfermera) preferiblemente, de no contar con este recurso nombrará un profesional en trabajo social, medicina general, enfermera general o cualquier profesional en Ciencias de la Salud, quién dirige y coordina la comisión regional”.

(...)

“Artículo 30.- Conformación de las Comisiones Locales. Las Comisiones Locales, para efectos del funcionamiento del Sistema Nacional de Evaluación de Mortalidad Materna, Perinatal e Infantil, estará conformada por:

1) El Director del Área Rectora de Salud correspondiente, nombrará un representante preferiblemente con especialidad en gineco-obstetricia (médico o profesional en enfermería), de no contar con este recurso nombrará un profesional en trabajo social, medicina general, enfermera general, o cualquier profesional en Ciencias de la Salud, quién dirige y coordina la comisión local.”

(...)

“Artículo 32.- Funciones de las Comisiones Locales. Son funciones de las Comisiones Locales:

(...)

5) Brindar seguimiento a las medidas correctivas en la organización y funcionamiento de los servicios de salud que se identifiquen como directa o indirectamente relacionados con la prevención de la mortalidad.

(...)

13) Llevar un registro actualizado de los casos notificados de muerte de mujeres en edad fértil, de las muertes maternas, muertes perinatales y de las muertes infantiles, registrando los datos en el sistema de información designado para cada caso. En casos de mortalidad infantil y materna corresponde al Sistema Informático de Mortalidad Materno Infantil.

(...)

“**Artículo 37.-** Funciones de las Comisiones Hospitalarias. Las Comisiones Hospitalarias tendrán las siguientes funciones:

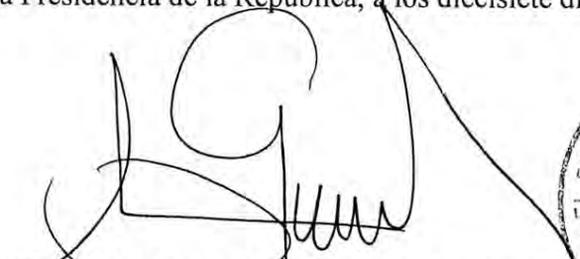
(...)

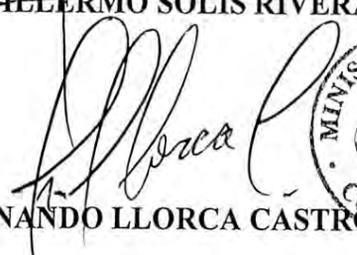
11) Llevar un registro actualizado de las muertes maternas, perinatales e infantiles ocurridas en el hospital y rendir los informes necesarios al nivel regional y central, de conformidad con el Decreto Ejecutivo No. 37306-S, “Reglamento de Vigilancia de la Salud”. Los reportes obligatorios de muertes infantiles y maternas deben registrarse en el Sistema Informático de Mortalidad Materno Infantil y mantenerse actualizado.

(...)”

Artículo 2º.- Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, a los diecisiete días del mes de junio del dos mil dieciséis.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA


DR. FERNANDO LLORCA CASTRO

MINISTRO DE SALUD

DECRETO EJECUTIVO N° 39951-S

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y EL MINISTRO DE SALUD

En uso de las facultades que les confieren los artículos 50, 140 incisos 3) y 18), y 146 de la Constitución Política; 28 párrafo segundo inciso b) de la Ley No. 6227 del 2 de mayo de 1978 "Ley General de la Administración Pública"; 1, 2, 4, 7, 37, 38, 39, 262, 263, 293, 294, 295, 347, 349, 355, 363 y 364 de la Ley No. 5395 del 30 de octubre de 1973, "Ley General de Salud"; 1, 2 inciso g) y 6 de la Ley No. 5412 de 8 de noviembre de 1973, "Ley Orgánica del Ministerio de Salud"; 1, 2, 49, 56, 57, 58 y 59 de la Ley No.7554 del 04 de octubre de 1995, "Ley Orgánica del Ambiente".

CONSIDERANDO:

1º.-Que resulta de vital importancia el desarrollo de acciones tendientes a asegurar una adecuada calidad del aire como mecanismo de protección de la salud pública.

2°.-Que la gestión de la calidad del aire implica el establecimiento de un sistema que integre los siguientes componentes básicos: monitoreo de las concentraciones de los contaminantes, definición de normas de calidad del aire, elaboración periódica de inventarios de emisiones, divulgación de resultados y mejora continua.

3°.-Que por medio de las actividades de monitoreo de calidad del aire, se ha mejorado el conocimiento de la complejidad de la mezcla de los contaminantes presentes en el aire de las principales ciudades de Costa Rica.

4°.-Que a partir de los resultados del monitoreo se ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con normas de calidad del aire actualizadas que se conviertan en verdaderos objetivos de mejora, a partir de los cuales se orienten las políticas y planes requeridos para la recuperación sostenida de la calidad del aire.

5°.-Que estudios recientes han vinculado la contaminación del aire con una gama creciente de efectos adversos para la salud, en concentraciones cada vez más bajas y a través de nuevos contaminantes no contemplados en instrumentos anteriores.

6°.- Que de conformidad con el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo No. 37045 del 22 de febrero de 2012 y su reforma "Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos", la persona encargada de la Oficialía de Simplificación

de Trámites del Ministerio de Salud, ha completado como primer paso la Sección I denominada Control Previo de Mejora Regulatoria, que conforma el Formulario de Evaluación Costo Beneficio. Las respuestas brindadas en esa Sección han sido todas negativas, toda vez que la propuesta no contiene trámites ni requisitos.

POR TANTO,

DECRETAN

REGLAMENTO DE CALIDAD DEL AIRE PARA CONTAMINANTES

CRITERIO

CAPITULO 1.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objetivo. Este reglamento tiene por objeto establecer la organización y funcionamiento de la Red Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire; así como los valores máximos de concentración de contaminantes criterio presentes en el aire, con el fin de asegurar el derecho de los habitantes del país a gozar de una calidad del aire que garantice la protección de la salud y el bienestar humano.

El presente reglamento aplicará exclusivamente para la Red Nacional de Monitoreo de Calidad del Aire, administrada por la Dirección de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud.

Artículo 2.-Autoridades Competentes. La aplicación de este Reglamento le corresponderá al Ministerio de Salud a través de la Dirección de Protección al Ambiente Humano.

Artículo 3.- Definiciones. A los efectos del presente Reglamento se entiende por:

- 3.1 **Aire ambiente:** Atmósfera en espacio abierto.
- 3.2 **Aire cero:** El aire sometido a un proceso de depuración por métodos artificiales.
- 3.3 **Atmósfera:** La masa total de gases que rodea a la tierra y que está compuesta principalmente de oxígeno y nitrógeno.
- 3.4 **Calibración:** Ajuste de un instrumento comprobando su precisión comparándolo con un patrón.
- 3.5 **Calidad del aire:** Suma de las características relacionadas entre sí del estado del aire exterior. Se califica normalmente como buena o mala, según el índice de contaminación establecido.
- 3.6 **Cilindro con gas patrón certificado:** El recipiente cuyo contenido ha sido medido y certificado por la autoridad competente.
- 3.7 **Concentración de contaminantes:** El cociente de la cantidad de contaminantes entre la cantidad total del gas considerado. Se deben indicar las unidades en que se expresan la cantidad del contaminante y del gas.

3.8. **Condiciones de referencia:** La temperatura y presión barométrica a que se deben corregir los resultados de los muestreos y análisis de un contaminante en el aire. Estas condiciones son: temperatura 298 K (25°C) y presión barométrica 101 kPa (760 mm de Hg).

3.9. **Contaminación atmosférica:** Para los efectos legales y reglamentarios, el deterioro de la pureza de la atmósfera por la presencia de agentes de contaminación, tales como partículas sólidas, polvo, humo, vapor, gases, materias radioactivas y otros, que el Ministerio defina como tales, en concentraciones superiores a las permitidas por las normas de pureza del aire aceptadas internacionalmente y declaradas oficiales por el Ministerio.

3.10. **Contaminante:** Toda materia o energía en cualquiera de sus estados físicos y formas que al incorporarse o actuar en la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o cualquier elemento ambiental, altere o modifique su composición natural y degrade su calidad.

3.11. **Contaminante criterio:** Aquellos contaminantes normados a los que se les han establecido un límite máximo de concentración en el aire ambiente, con la finalidad de proteger la salud humana y asegurar el bienestar de la población. Estos son: el ozono, el monóxido de carbono, el dióxido de azufre, el dióxido de nitrógeno, el plomo, las partículas suspendidas totales, las partículas suspendidas menores a 10 micrómetros y las partículas suspendidas menores a 2.5 micrómetros.

3.12. **Contaminante secundario:** Contaminante que puede ser producido en la atmósfera por procesos físicos o químicos de contaminantes u otras sustancias presentes como resultado de emisiones de fuentes fijas o móviles.

3.13. **Dióxido de azufre:** Gas incoloro con olor picante que al oxidarse y combinarse con agua forma ácido sulfúrico, principal componente de la lluvia ácida. Irrita los ojos y el tracto

respiratorio. Reduce las funciones pulmonares y agrava las enfermedades respiratorias como el asma, la bronquitis crónica y el enfisema.

3.14. **Dióxido de nitrógeno:** Gas café rojizo de olor picante que al oxidarse y sufrir reacciones fotoquímicas se combina con agua y forma ácido nítrico y otros compuestos. Irrita los pulmones, agrava las enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

3.15. **Equipo de calibración:** El dispositivo o conjunto de dispositivos que permiten establecer el patrón de referencia contra el que se comparará la operación del equipo de medición.

3.16. **Equipo de medición:** El conjunto de dispositivos instrumentales necesarios para medir la concentración de un contaminante.

3.17. **Estación de monitoreo:** El conjunto de elementos técnicos diseñados para medir la concentración de contaminantes en el aire en forma simultánea, con el fin de evaluar la calidad del aire en un área determinada.

3.18. **Estándar primario:** Valor diseñado para garantizar la protección de la salud pública, incluyendo niños y grupos sensibles.

3.19. **Estándar secundario:** Valor diseñado para garantizar la protección contra la disminución de la visibilidad y daño a animales, cultivos, vegetación e infraestructura.

3.20. **Índice de contaminación del aire:** Combinación matemática de la concentración de los contaminantes del aire que da un número único, con la finalidad de describir la calidad del aire ambiental.

3.21. **Inmisión:** La transferencia de contaminantes de la atmósfera a un receptor.

3.22. **Metales Pesados:** Elementos químicos de densidad muy elevada, son contaminantes y pueden ser peligrosos para la salud humana y el medio ambiente ya que son bioacumulables. Están presentes en la nutrición humana, en el aire que se respira, y en diversos aspectos vitales.

Entre éstos están el aluminio, arsénico, plomo, cobalto, mercurio, berilio, selenio, cadmio, antimonio, cromo, cobre, estaño, níquel, hierro, cinc vanadio, tungsteno y manganeso. Para su medición en el aire ambiente éstos se muestrean y analizan a partir de la fracción de material particulado PM₁₀.

3.23. Método de Referencia: El procedimiento de análisis y medición descrito en el presente reglamento, que debe aplicarse para determinar la concentración de un contaminante en el aire ambiente y que sirve también, en su caso, para contrastar el método equivalente, cuando éste se haya establecido por el Ministerio de Salud.

3.24. Método equivalente: El procedimiento de análisis y medición para determinar la concentración de un contaminante en el aire ambiente, señalado como tal por el Ministerio de Salud, con base en el presente reglamento, por producir resultados similares a los que se obtienen con el método de referencia susceptible de aplicarse en sustitución de éste.

3.25. Monitoreo: Muestreo y mediciones repetidas para determinar los cambios de niveles o concentraciones de contaminantes en un determinado período de tiempo y en determinado sitio. En sentido restringido, es el muestreo o la medición regular de los niveles de contaminación en relación a una norma, o para juzgar la efectividad de un sistema de control.

3.26. Monóxido de carbono: Gas incoloro e inodoro producto de la combustión incompleta, que se combina con la hemoglobina para formar la carboxihemoglobina y puede llegar a concentraciones letales. La carboxihemoglobina afecta al sistema nervioso central provocando cambios funcionales, cardiacos y pulmonares, dolor de cabeza, fatiga, somnolencia, fallos respiratorios y hasta la muerte.

3.27. Ozono: Forma halotrópica del oxígeno, incoloro y gaseoso, que se produce en presencia de la luz solar, hidrocarburos, oxígeno y dióxido de nitrógeno. Oxida materiales no inmediatamente

oxidables por el oxígeno gaseoso. Irrita los ojos y el tracto respiratorio. Agrava las enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

3.28. **Partículas:** Cualquier material que existe en estado sólido o líquido en la atmósfera o en una corriente de gas en condiciones normales.

3.29. **Partículas Totales en Suspensión (PTS):** Sólidos y líquidos divididos que pueden estar dispersos en el aire, provenientes de procesos de combustión, actividades industriales o fuentes naturales y cuyo diámetro aerodinámico es menor de 60 micrómetros.

3.30 **Plomo:** Metal pesado que se presenta en forma de polvo, aerosol o vapor. Se acumula en los órganos del cuerpo, causa anemia, lesiones en los riñones y el sistema nervioso central (saturnismo).

3.31. **PM₁₀:** Partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera cuyo diámetro es inferior o igual a 10 micrómetros. Se les conoce como partículas respirables porque tienen la particularidad de penetrar en el aparato respiratorio hasta los alvéolos pulmonares. Su origen puede ser polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento o polen.

3.32. **PM_{2,5}:** Partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera cuyo diámetro es inferior o igual a 2,5 micrómetros.

Artículo 4.- Símbolos. Para los efectos de interpretación y aplicación de este Reglamento, se entenderá por:

μm = micrómetro

μg = microgramo

m^3 = metro cúbico

$^{\circ}\text{C}$ = grado Celsius

K = grado Kelvin

kPa = kilopascal

ppm = partes por millón

ppb = partes por billón

Artículo 5. Mecanismos de coordinación interinstitucional

5.1 Comisión de la Calidad del Aire. Créase la Comisión de la Calidad del Aire, coordinada por el Ministerio de Salud e integrada por el Ministerio de Ambiente y Energía (Instituto Meteorológico Nacional y la Dirección de Gestión de la Calidad Ambiental), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Caja Costarricense del Seguro Social, la Municipalidad de San José y otra municipalidad nombrada por la Unión Nacional de Gobiernos Locales, un representante de las universidades que realicen monitoreo de la calidad del aire, nombrado por el Consejo Nacional de Rectores (CONARE), un representante de los laboratorios privados que realicen monitoreo de la calidad del aire en inmisión y la Defensoría de los Habitantes de la República. La Comisión de la Calidad del Aire podrá convocar, según necesidad, a otras instituciones o expertos técnicos, con voz pero sin voto, para consultas específicas.

Son responsabilidades de esta Comisión:

1. Colaborar en el componente de calidad del aire y red de monitoreo del Plan Nacional de Salud y del Plan Nacional de Calidad del Aire, de conformidad con lineamientos de la Política Nacional de Salud.
2. Consolidar y fortalecer el funcionamiento permanente de la red con el fin de ampliar su cobertura.

3. Fomentar el intercambio de experiencias en monitoreo de la calidad del aire a nivel nacional e internacional.
4. Promover el establecimiento de alianzas y convenios con organismos internacionales, instituciones públicas, privadas y del sector académico para el fortalecimiento sostenido de las actividades de monitoreo de la calidad del aire.
5. Establecer lineamientos para la comunicación al público sobre calidad del aire.
6. Promover y facilitar el uso de la información generada por la red para la elaboración de políticas públicas orientadas a reducir a mediano y largo plazo la contaminación atmosférica.
7. Actualizar cada 5 años el presente reglamento, a la luz de las políticas nacionales en materia de salud pública y de los resultados de las mediciones de calidad del aire.

Artículo 6.- Responsabilidades del Ministerio de Salud: Corresponderá al Ministerio de Salud:

1. Coordinar y diseñar la Red Nacional de Monitoreo de Calidad del Aire.
2. Oficializar los datos provenientes de la Red Nacional de Monitoreo de Calidad del Aire, garantizando la calidad de la información antes de su publicación.
3. Divulgar periódicamente por medios escritos y electrónicos (radio, televisión, prensa, pantallas de información, servicios de la redes informáticas, teléfono/fax), así como mediante conferencias, talleres y similares, de los resultados obtenidos en las distintas estaciones de vigilancia de los niveles de contaminantes atmosféricos.

4. Proponer los programas de contingencia ambiental en zonas específicas requeridos en el caso de incumplimiento de las normas de calidad del aire para contaminantes criterio.

Artículo 7.- Concentraciones máximas para contaminantes criterio. Las concentraciones de contaminantes no deberán ser superiores a los valores máximos que se anotan en la tabla siguiente. Los métodos de muestreo y de análisis deberán ser los anotados como Métodos de Referencia o alguno equivalente a criterio del Ministerio de Salud, y deben ser métodos acreditados por el Ente Costarricense de Acreditación.

Contaminante	Tipo de estándar	Valor de Referencia	Tiempo Promedio	Método de Referencia
Partículas con diámetros menores a 2,5 μm ($\text{PM}_{2,5}$)	Primario	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Anual	Manual Bajo Volumen
	Secundario	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Anual	Manual Bajo Volumen
	Primario/Secundario	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24 horas	Manual Bajo Volumen
Partículas con diámetros	Primario	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Anual	Manual Alto Volumen

menores a 10 μm (PM_{10})	Secundario	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Anual	Manual Alto Volumen
	Primario/Secundario	$100 \mu\text{g}/\text{m}^3$	24 horas	Manual Alto Volumen
Ozono	Primario/Secundario	$0,075 \text{ ppm}$ ($0,150 \text{ mg}/\text{m}^3$)	8 horas	Ultravioleta
		$0,100 \text{ ppm}$ ($0,200 \text{ mg}/\text{m}^3$)	1 hora	
Plomo	Primario/Secundario	$0,070 \mu\text{g}/\text{m}^3$	24 horas	Manual Alto Volumen
Monóxido de Carbono	Primario	35 ppm ($64 \text{ mg}/\text{m}^3$)	1 hora	Infrarrojo no dispersivo
		9 ppm $16,5 \text{ mg}/\text{m}^3$	8 horas	
Dióxido de Nitrógeno	Primario	100 ppb ($0,191$	1 hora	Quimioluminiscencia

		mg/m ³)		
	Primario/Secundario	53 ppb (0,100 mg/m ³)	Anual	
Dióxido de Azufre	Primario	75 ppb (0,200 mg/m ³)	1 hora	Fluorescencia
	Secundario	500 ppb (1,33 mg/m ³)	3 horas	

Artículo 8.- Determinación del cumplimiento.

a. Partículas PM₁₀ y PM_{2,5}

1. Un sitio cumple con la norma de PM₁₀ para el promedio de 24 horas cuando el valor del percentil 98, es menor o igual a 100 µg/m³.
2. Un sitio cumple con la norma de PM_{2,5} para el promedio de 24 horas cuando el valor del percentil 98, es menor o igual a 35 µg/m³.
3. Un sitio cumple con la norma anual de PM₁₀ cuando el promedio anual de los valores diarios, es menor o igual a 30 µg/m³.

4. Un sitio cumple con la norma anual de $PM_{2.5}$ cuando el promedio anual de los valores diarios, es menor o igual a $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
5. Para poder verificar la observancia de esta norma se requerirá de un mínimo de datos en un año. Este mínimo se evalúa a partir de la cantidad de muestras de 24 horas válidas obtenidas en cada uno de los cuatro trimestres del año. Para cada trimestre se requerirá un mínimo de 75% de muestras válidas. Dato que con los sitios donde el monitoreo no se realice diariamente, se tomará como base el número de muestreos calendarizados para dicho periodo. Si la cantidad de muestras es menor se invalidará el trimestre correspondiente. Para la validación del año es necesario contar con al menos tres trimestres válidos que cumplan con el número de muestras válidas ya especificado, en caso contrario no podrá evaluarse el cumplimiento de la norma para ese año.
6. Cuando los datos de algún sitio en particular cumplen con el requisito especificado anteriormente, el valor del percentil 98 se calcula como se indica a continuación:
 - i. Se ordenan los valores diarios de concentración obtenidos durante un año en una serie ascendente ($x_1, x_2, x_3, \dots, x_n$) en la que cada valor es igual o mayor que el valor anterior ($X_n \leq X_{n-1}$).
 - ii. Se multiplica el número total de valores, n , por 0,98. Se toma la parte entera del valor resultante, i , y el valor del percentil 98 se calcula con la ecuación:

$$P_{0,98} = X_{i+1}$$

donde:

$P_{0.98}$ = percentil 98

i = la parte entera del producto de 0.98 y n

X_{i+1} = es el número $(i + 1)$ -ésimo número en la serie ordenada

El percentil 98, $P_{0.98}$, es el valor de concentración con índice $i + 1$ en la serie ordenada de valores.

b. Gases:

1. Para cada sitio de monitoreo el valor del promedio horario se considerará como válido cuando se calcule con al menos el 75% de los datos minutales de la hora (45 minutos).
2. Para determinar el cumplimiento del valor límite horario en cada sitio de monitoreo del aire ambiente, se tomarán en cuenta los días que tengan al menos 75% de los valores horarios del día (18 horas). Un sitio cumplirá con la norma cuando cada uno de los valores horarios sea menor o igual al valor límite. En el caso en el que se cuente con menos de 75% de los valores horarios, se incumplirá la norma cuando uno de los valores horarios sea mayor al límite.
3. Para obtener el valor de ocho horas se promediarán los valores horarios de las ocho horas previas continuas, registrando el resultado en la última hora promediada. Este cálculo se aplicará a cada una de las horas del día. Un promedio será considerado válido cuando se haya calculado con al menos 75% de los posibles valores horarios (seis horas). Cuando se

tengan menos de ocho horas, el promedio se calculará usando como divisor seis o siete, según sea el caso.

4. Para cada día de muestreo se obtendrán 24 valores, uno por cada hora. Un día será considerado válido cuando cuente con al menos 75% de los 24 valores posibles (18 valores). En caso de tener menos de 75% de los valores, cuando el promedio máximo de ocho horas sea mayor al valor del límite, el día se considerará como válido aun cuando se cuente con menos de 75% de los valores. El promedio máximo diario será el valor promedio más alto registrado durante el día.

5. Para determinar el cumplimiento del límite en cada sitio de monitoreo del aire ambiente se tomarán únicamente los promedios máximos diarios. Para un año calendario, se obtendrán 365 valores (366 para años bisiestos). Un sitio cumplirá con la norma cuando cuente con más de 75% de los datos válidos (274 datos) y el valor del quinto máximo del año sea menor o igual al valor máximo permisible.

Artículo 9. Métodos equivalentes para medición de contaminantes criterio

El Ministerio de Salud será el ente encargado de definir la equivalencia de los métodos empleados con los de referencia. Sin menoscabo de otros criterios de acreditación específicos que solicite el Ente Costarricense de Acreditación (ECA), para la declaración de un método como equivalente el Ministerio de Salud deberá vigilar que se cumpla con los siguientes requisitos:

9.1 Métodos manuales

- i. Demostración de estabilidad en el flujo de muestreo (variaciones no mayores al 10% entre el flujo inicial y final).
- ii. La medición del tiempo de muestreo debe realizarse con un error no mayor a $\pm 0,5$ min.
- iii. Se deben aportar resultados de pruebas de repetibilidad ($n > 6$) a dos tiempos de muestreo diferentes. Los datos no deben ser significativamente diferentes aplicando una prueba estadística t, con un nivel de confianza de 95% o el que corresponda con el nivel de concentración del analito.
- iv. Se debe aportar una evaluación de la selectividad del método utilizando metodologías de normas internacionales.

9.2 Métodos automáticos

- i. Estimación de la desviación estándar de la repetibilidad del equipo.
- ii. Evaluación de la deriva de la sensibilidad del equipo.
- iii. Determinación del límite de detección del equipo.
- iv. Resultados de pruebas de sensibilidad cruzada con sustancias potencialmente interferentes.
- v. Análisis de la influencia de la presión atmosférica y la temperatura de la muestra en los resultados.
- vi. Determinación de la influencia de la temperatura del aire circundante y de las variaciones de tensión de alimentación.

Artículo 10. Diseño de sistemas de monitoreo de calidad del aire para la Red Nacional de Monitoreo del Aire.

El Ministerio de Salud determinará el diseño base de la Red Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire. Para la incorporación de los equipos y sistemas de monitoreo de la calidad del aire, el Ministerio de Salud deberá verificar que las organizaciones interesadas presenten al Ministerio de Salud un perfil de proyecto que incluya:

- i. Los objetivos del monitoreo de la calidad del aire;
- ii. Definición de los contaminantes a muestrear y monitorear en cada estación, en función de los objetivos del sistema. Para definir los contaminantes a muestrear y monitorear, y para ubicar cada estación, se realizan los siguientes estudios para obtener información de apoyo, como: Inventario de emisiones a la atmósfera; modelos de calidad del aire; información meteorológica de la región; características geográficas locales; información fisiográfica urbana; localización de asentamientos humanos, o estudios preliminares de calidad del aire;
- iii. Selección de los instrumentos/equipos de medición de referencia o equivalentes, en función de los objetivos del muestreo, monitoreo y la calidad de datos que se requiere;
- iv. Metodología a emplear para el diseño del muestreo y monitoreo de la calidad del aire;
- v. Escala de representatividad espacial de cada estación de muestreo y monitoreo;
- vi. Indicación del número de estaciones necesarias para cumplir con el o los objetivos planteados de muestreo y monitoreo de la calidad del aire;
- vii. Ubicación y el tipo de estación o estaciones de muestreo y monitoreo con base en los objetivos planteados.

El Ministerio de Salud tendrá potestad de solicitar el criterio técnico de la Comisión de la Calidad del Aire sobre el proyecto planteado, y dicho Ministerio emitirá criterio final de aprobación o modificación del proyecto.

Artículo 11.- Requisitos para la ubicación de estaciones de monitoreo de calidad del aire.

En la selección de los sitios de monitoreo se deberán respetar los siguientes criterios:

11.1 Colocación vertical y horizontal de la sonda. La altura de la entrada de la sonda o monitor debe estar tan cerca como sea posible de la zona de respiración y a 3 ó 15 metros de altura sobre el nivel del terreno. Se requiere una distancia mínima de separación de 2 metros entre la entrada de la sonda o monitor y cualquier pared para sondas ubicadas sobre techos u otras estructuras. Además, las sondas o monitores deben colocarse lejos de cualquier horno o conducto de incineración.

11.2 Distancia a las obstrucciones. La sonda o monitor debe ubicarse lejos de obstáculos y edificios de modo que la distancia entre cualquier obstáculo y la entrada de la sonda o monitor debe equivaler a dos veces la altura de la diferencia de altura entre el obstáculo y el muestreador. Una corriente de aire ilimitada en un arco de por lo menos 270° debe existir alrededor de la entrada de la sonda o monitor. Si la sonda se ubica en la pared lateral de un edificio, se necesita un espacio libre de 180°.

11.3 Distancia a los caminos. Se debe mantener una distancia mínima de separación entre los caminos y los lugares de monitoreo para que puedan obtenerse datos válidos. Las distancias

mínimas de separación requeridas entre muestreadores y caminos para diversos volúmenes de tráfico serán las recomendadas en la siguiente tabla:

Tráfico promedio diario (vehículos/día)	Distancia mínima de separación (m)
< 10 000	> 10
15 000	20
20 000	30
40 000	50
70 000	100
>110 000	> 250

11.4 Distancia a los árboles. Los árboles pueden proporcionar superficies de absorción y/o reacción y pueden afectar los patrones normales de circulación del viento. Para limitar estos efectos, las entradas de la sonda o monitores deben colocarse a por lo menos 20 metros de la línea de goteo de los árboles.

Artículo 12.- Índice Costarricense de Calidad del Aire (ICCA)

El Poder Ejecutivo, los gobiernos locales, la academia, demás instituciones del Estado, así como los operadores de las redes de monitoreo del país, deberán utilizar el Índice Costarricense de Calidad del Aire para facilitar los procesos de información a la ciudadanía sobre el estado de la

calidad del aire del país con respecto a los contaminantes criterio. El Índice Costarricense de Calidad del Aire se calcula a partir de la siguiente ecuación:

$$I_p = \frac{I_{Hi} - I_{Lo}}{BP_{Hi} - BP_{Lo}} (C_p - BP_{Lo}) + I_{Lo}$$

Donde:

I_p = Índice para el contaminante p

C_p = Concentración medida para el contaminante p

BP_{Hi} = Punto de corte mayor o igual a C_p

BP_{Lo} = Punto de corte menor o igual a C_p

I_{Hi} = Valor del Índice de Calidad del Aire correspondiente al BP_{Hi}

I_{Lo} = Valor del Índice de Calidad del Aire correspondiente al BP_{Lo}

Esta ecuación será calculada para los diferentes contaminantes que sean monitoreados, reportando el mayor valor que se obtenga de las diferentes ecuaciones. La concentración de los contaminantes criterio O_3 , NO_2 , SO_2 y CO se expresarán en partes por millón, mientras que en el caso de PM_{10} y $PM_{2.5}$ se utilizarán en microgramos por metro cúbico. En el caso del O_3 y el NO_2 , el ICCA se obtendrá a partir de concentraciones promedio de una hora, para el SO_2 derivará de una concentración calculada como promedio de 24 horas y en el caso del CO se trabajará con promedios de ocho horas. El ICCA para las PM_{10} y $PM_{2.5}$ derivará de concentraciones obtenidas como promedio móvil de 24 horas.

Artículo 13.- Rangos del Índice Costarricense de Calidad del Aire (ICCA)

El Índice Costarricense de Calidad del Aire contará con los siguientes rangos y códigos de colores:

Índice de Calidad del Aire	Descripción de la Calidad del Aire	Color
0-20	Buena	Verde
21-40	Desfavorable para grupos sensibles	Amarillo
41-60	Desfavorable	Anaranjado
61-80	Muy desfavorable	Rojo
81-100	Peligrosa	Púrpura

La asignación del número y el color a la concentración del contaminante atmosférico criterio que se encuentre en mayor nivel y que sea registrada en cualquiera de las estaciones de monitoreo, se realiza conforme a los siguientes intervalos:

Valores nominales de corte (BP) para cada una de las categorías por contaminante

ICCA	Color	PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM _{2.5} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	CO Ppm	NO ₂ Ppm	O ₃ ppm	SO ₂ ppm
0-20	Verde	0-60	0-15	0-5,50	0-0,105	0 - 0,055	0-0,065

21-40	Amarillo	61-100	15,1-40	5,51-11,0	0,106-0,210	0,056-0,110	0,066-0,130
41-60	Naranja	101-200	40,1-65	11,01-16,50	0,211-0,315	0,111-0,165	0,131-0,195
61-80	Rojo	201-250	66-100	16,51-22,0	0,316-0,420	0,166-0,220	0,196-0,260
81-100	Púrpura	>250	>100	>22,0	> 0,420	> 0,220	> 0,260

Una vez oficializada por el Ministerio de Salud, la información sobre la calidad del aire se facilitará de forma gratuita por cualquier medio de comunicación de fácil acceso, incluido Internet u otro medio adecuado de telecomunicación; así como a través de actividades directas y formales de divulgación y capacitación.

El Ministerio de Salud incorporará a su sistema de información en línea y pondrá a disposición del público en tiempo real, los datos de las estaciones automatizadas de la Red Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire y el ICCA correspondiente.

El Ministerio de Salud coordinará a través de la Comisión de Calidad del Aire, para poner a disposición del público los informes anuales sobre todos los contaminantes criterio cubiertos por el presente reglamento.

Artículo 14. Acciones Preventivas de acuerdo con los valores del ICCA

A partir de los resultados de la evaluación del ICCA el Ministerio de Salud deberá recomendar las siguientes acciones preventivas:

Índice de calidad del aire	Descripción de la calidad del aire	Color	Ozono (ppm)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Monóxido de carbono (ppm)	Dióxido de azufre (ppm)	Dióxido de nitrógeno (ppm)
			8 horas	24 horas	8 horas	24 horas	1 hora
0-20	Bueno	Verde	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
21-40	Desfavorable para grupos sensibles	Amarillo	Niños activos, adultos y personas con enfermedades respiratorias como asma, deben considerar limitar el esfuerzo prolongado al	Personas con enfermedades respiratorias como asma deben reducir la actividad física al aire libre	Personas con enfermedades cardiovasculares como la angina deben reducir la actividad	Personas con asma deben considerar reducir la actividad al aire libre	Ninguno

Índice de calidad del aire	Descripción de la calidad del aire	Color	Ozono (ppm)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Monóxido de carbono (ppm)	Dióxido de azufre (ppm)	Dióxido de nitrógeno (ppm)
			8 horas	24 horas	8 horas	24 horas	1 hora
			aire libre		física y las fuentes de CO como el tráfico pesado		
41-60	Desfavorable	Naranja	Niños activos, adultos y personas con enfermedades respiratorias como asma, deben evitar el esfuerzo prolongado al aire libre, especialmente los niños.	Personas con enfermedades respiratorias como asma deben reducir la actividad física al aire libre	Personas con enfermedades cardiovasculares como la angina, deben reducir moderadamente el	Los niños, los asmáticos y las personas con enfermedades cardíacas y pulmonares deben reducir el esfuerzo al	Ninguno

Índice de calidad del aire	Descripción de la calidad del aire	Color	Ozono (ppm)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Monóxido de carbono (ppm)	Dióxido de azufre (ppm)	Dióxido de nitrógeno (ppm)
			8 horas	24 horas	8 horas	24 horas	1 hora
					esfuerzo y evitar la exposición a fuentes de CO como el tráfico pesado		
61-80	Muy desfavorable	Rojo	Niños activos, adultos y personas con enfermedades respiratorias como asma, deben reducir la actividad física al aire	Personas con enfermedades respiratorias como asma deben evitar cualquier actividad al aire libre; todos	Personas con enfermedad es cardiovasculares como la angina, deben	Niños, asmáticos y personas con enfermedad es cardiacas y pulmonares deben evitar el esfuerzo al aire libre;	Niños y personas con enfermedades respiratorias como asma deben reducir el esfuerzo al aire libre

Índice de calidad del aire	Descripción de la calidad del aire	Color	Ozono (ppm)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Monóxido de carbono (ppm)	Dióxido de azufre (ppm)	Dióxido de nitrógeno (ppm)
			8 horas	24 horas	8 horas	24 horas	1 hora
			libre; especialmente los niños	demás, especialmente los ancianos y niños, deben reducir el esfuerzo al aire libre	reducir el esfuerzo y evitar la exposición a fuentes de CO como el tráfico pesado	todos los demás deben reducir el esfuerzo al aire libre	
81-100	Peligroso	Púrpura	Todos deben evitar el esfuerzo al aire libre	Todos deben evitar cualquier esfuerzo al aire libre, las personas con enfermedades respiratorias	Personas con enfermedad es cardiovasculares como la angina,	Niños, asmáticos y personas con enfermedades respiratorias cardiacas o pulmonares no deben estar al aire	Niños y personas con enfermedades respiratorias como asma, deben reducir el esfuerzo moderado o

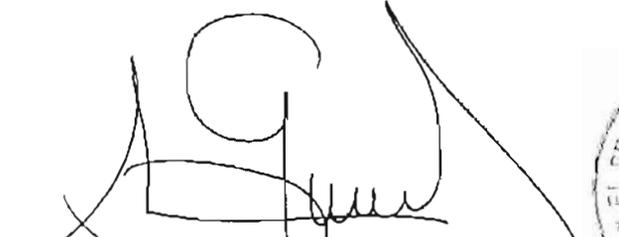
Índice de calidad del aire	Descripción de la calidad del aire	Color	Ozono (ppm)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Monóxido de carbono (ppm)	Dióxido de azufre (ppm)	Dióxido de nitrógeno (ppm)
			8 horas	24 horas	8 horas	24 horas	1 hora
				como asma no deben estar al aire libre	deben reducir el esfuerzo y evitar la exposición a fuentes de CO como el tráfico pesado; todos los demás deben limitar el esfuerzo	libre; todos los demás deben evitar el esfuerzo al aire libre	pesado al aire libre

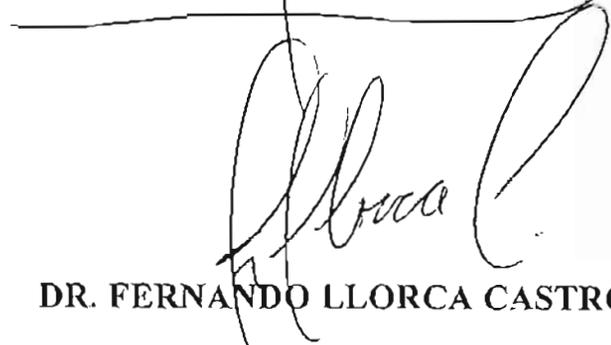
Artículo 15. Derogatorias. El presente reglamento deroga el Decreto Ejecutivo No. 30221-S del 18 de enero de 2002 “Reglamento sobre Inmisión de Contaminantes Atmosféricos”, publicado en La Gaceta No. 57 del 21 de marzo de 2002.

Transitorio Único. En un plazo de 3 meses a partir de la publicación del presente reglamento el Ministerio de Salud determinará el diseño base de la Red Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire.

Artículo 16. Vigencia. Rige a partir del mes de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los nueve días del mes de agosto de dos mil dieciséis.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA


DR. FERNANDO LLORCA CASTRO
MINISTRO DE SALUD




DECRETO EJECUTIVO N° 39957-MGP

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA

En uso de las facultades y atribuciones conferidas por los artículos 11, 140, incisos 3), 8) y 18) y 146 de la Constitución Política; numerales 11,25 inciso 1), 27, 28, 49 al 58 de la Ley General de la Administración Pública y el Manual sobre Normas Técnicas de Control Interno de la Contraloría General de la República.

CONSIDERANDO:

1°- Que el desarrollo de los sistemas de Información computarizados involucra una alta inversión de recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos, que se debe hacer en forma ordenada para un mejor aprovechamiento de los fondos públicos.

2°- Que la Contraloría General de la República, como Ente rector del Ordenamiento del Control y Fiscalización de la Hacienda Pública, ha dictado el Manual sobre Normas Técnicas de Control Interno relativas a los sistemas de información computarizados, cuya normativa es de acatamiento obligatorio por parte de las Instituciones que conforman la Hacienda Pública.

3°- Que el Ministerio de Gobernación y Policía, en acatamiento de lo dispuesto por la Contraloría General de la República, debe establecer un Órgano Colegiado, permanente, que oriente a la administración en el uso, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de información computarizados, cuyo funcionamiento estará sometido a controles propios de control interno y regulado por un conjunto de normas que ordenen su actuación.

Por Tanto,

DECRETAN:

**REGLAMENTO INTERNO DE LA COMISIÓN DE INFORMÁTICA
DEL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA**

CAPÍTULO I

Creación

Artículo 1º- **Constitución:** Créase la Comisión de Informática del Ministerio de Gobernación y Policía, denominada en lo sucesivo "*La Comisión*", como un grupo técnico-asesor en materia de informática, para la Administración Central de este Ministerio, Tribunal Administrativo Migratorio y Oficina de Control de Propaganda, en adelante denominadas "*Áreas de Atención*".

CAPÍTULO II

De la competencia

Artículo 2º- **Competencia:** La Comisión tendrá como función principal asesorar al máximo Jefe de la Cartera en los asuntos referentes a la adquisición, distribución, mantenimiento, manejo e inversión en materia de tecnología e Informática de los proyectos tecnológicos para la Institución y el país y, para lo cual, podrá solicitar dictamen técnico de los analistas de la Unidad de Informática, el cual no resultaría vinculante.

Artículo 3º- **Funciones y atribuciones de la Comisión:** La Comisión como órgano colegiado tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

1. Conocer y aprobar las prioridades en cuanto al desarrollo de Sistemas de Información, presentadas por la Unidad de Informática de este Ministerio, que tiendan a facilitar el trabajo de la Actividad Central, Tribunal Administrativo y la Oficina de Control de Propaganda.
2. Aprobar el Plan Estratégico de Tecnologías de Información y el plan anual operativo que deba desarrollar la Unidad de Informática del Ministerio, y conocer oportunamente su avance.
3. Estudiar y recomendar posibilidades para la contratación de Consultorías para el área informática, así como el apoyo solicitado por los grupos de trabajo.
4. Conocer del avance en el desarrollo de los sistemas que se encuentre elaborando la Unidad de Informática.
5. Recomendar sobre los convenios interinstitucionales e internacionales sobre la tecnología informática (*hardware, software, ir[formación y comunicaciones*).

CAPÍTULO III

De la organización

Artículo 4° - **Integración:** La Comisión estará integrada por las personas funcionarias que ocupen los siguientes cargos dentro del Ministerio de Gobernación y Policía:

Viceministro (a) o su representante quién presidirá la Comisión.

Oficial Mayor o su representante.

Jefatura de la Unidad de Informática.

Jefatura Unidad de Planificación Institucional.

Jefatura Departamento Financiero.

Artículo 5° - **Funcionamiento:** La Comisión funcionará por medio de sesiones ordinarias, extraordinarias y grupos de trabajo.

Artículo 6° - **Sesiones:** Las sesiones de la Comisión podrán ser ordinarias y extraordinarias, en este último caso, cuando por la urgencia e impostergabilidad de los asuntos a tratar así lo obliguen.

Las sesiones ordinarias deberán celebrarse, al menos, una vez al mes y deberán ser convocadas por la Presidencia, como mínimo, con ocho días hábiles de antelación, adjuntando el orden del día a tratar, la fecha, hora y lugar de reunión. Se permite incorporar en agenda otros puntos al momento de iniciar, previo voto de mayoría de los integrantes presentes.

Las sesiones extraordinarias deberán ser convocadas por la Presidencia, al menos, con veinticuatro horas de antelación, adjuntando el orden del día a tratar, la fecha, hora y lugar de la reunión. Por la naturaleza de dichas sesiones, no se admitirá la incorporación de otros puntos ajenos a los ya señalados en la convocatoria.

Artículo 7° - **Presidencia:** La Comisión sesionará bajo la dirección de la Presidencia y en su ausencia, presidirá la reunión la persona que designe, *ad hoc*, la Comisión.

Artículo 8° - **Quórum:** El quórum de formación y el de votación para las sesiones será la mitad más uno del total de los miembros. El número de estos se verificará en el lugar designado para llevar a cabo la sesión a su inicio. No se sesionará en forma ordinaria o extraordinaria si treinta minutos después de la hora fijada no hay quórum. En todos aquellos casos en que medie

el empate en la votación de algún asunto entre los miembros de la Comisión, la Presidencia tendrá en razón de su investidura, doble voto, para dirimir el conflicto existente.

Artículo 9° - **Asuntos pendientes. Excepción:** Preferiblemente, la Comisión debe tratar y resolver todos los asuntos contenidos en el orden del día. Excepcionalmente, cuando por alguna razón justificada la Presidencia tenga que levantar la sesión estando en discusión un asunto, éste y aquellos otros pendientes serán tratados en la sesión siguiente, debiendo incluirse en el artículo de Asuntos Varios como el número uno y consecutivos, y se respetará la precedencia en que esté cedida la palabra de las personas integrantes de la Comisión, para referirse a esos temas.

Artículo 10.- **Prioridad de un asunto:** En la tramitación de los asuntos regulares que conozca la Comisión dará prioridad a los asuntos en materia de inversión de tecnología informática.

Artículo 11.- **Personas invitadas:** La Comisión podrá recibir a personas funcionarias del Ministerio de Gobernación y Policía que muestren interés a tratar asuntos relacionados con la distribución, mantenimiento, adquisición o manejo de tecnología de información. La audiencia se concederá previa solicitud ante la Presidencia, la cual fijará el día y la hora de la reunión, sea en el marco de las sesiones ordinarias o extraordinarias.

Artículo 12.- **Ausencias y tardías:** Cuando por motivos propios de caso fortuito o de fuerza mayor, impiden a un integrante su presentación a sesión ordinaria, extraordinaria o sesión de trabajo, tendrá obligación de avisar a la Presidencia por la vía que estime más efectiva, previo a la hora de inicio de la sesión que corresponda, sobre la llegada tardía o la no asistencia a la sesión. La Presidencia transmitirá el aviso a la Comisión, para que conste en acta.

CAPÍTULO IV

De las funciones y atribuciones de las personas integrantes de la Comisión

Artículo 13.- **De la Presidencia:** Corresponde a la persona que ostente este cargo:

- A. Convocar a sesiones ordinarias, extraordinarias y a aquellas sesiones de trabajo.
- B. Presidir las reuniones de la Comisión.
- C. Elaborar y proponer el orden del día de las sesiones ordinarias, guardando un orden prioritario en procura del interés institucional y someterlo a aprobación de la Comisión inmediatamente después de comprobar el quórum para la sesión.

- D. Declarar abiertas las sesiones a la hora señalada y terminarlas después de haber tratado los asuntos que se dispusieron conocer. Cuando lo considere procedente, por motivos excepcionales, razonables, por conveniencia y oportunidad, podrá disponer la suspensión de la sesión.
- E. Dirigir las discusiones orientando el debate hacia los puntos fundamentales y velar porque se observe el orden debido y el respeto mutuo entre las personas participantes.
- F. Autorizar con su firma las actas en el libro respectivo.
- G. Velar por la ejecución de los acuerdos adoptados.
- H. Conceder permiso a los integrantes de la Comisión para ausentarse de las sesiones, siempre y cuando, se garantice el quórum requerido.
- I. Representar a la Comisión en reuniones, tanto a lo interno del Ministerio de Gobernación y Policía como con jerarcas o funcionarios de otras instituciones, convirtiéndose en el vocero con respecto a los planteamientos y propuestas elaboradas por el órgano colegiado, sin perjuicio de que por conveniencia se delegue esa representación para el caso concreto.
- J. Designar las sub comisiones necesarias para el estudio o realización de trabajos específicos, acorde con el programa de trabajo que se haya dispuesto, en un afán de hacer más efectiva la labor de la Comisión.
- K. Tendrá además todas aquellas otras funciones que le otorgue la Comisión, por mayoría simple de los miembros presentes en el acto.

Artículo **14.-De la Secretaría:** Corresponde a la persona que ocupe dicho puesto, lo siguiente:

- A. Comunicar, en su caso, por delegación de la Presidencia, a las personas integrantes, el orden del día de las sesiones ordinarias y extraordinarias con suficiente anticipación a la fecha de la reunión.
- B. Registrar en el libro respectivo las actas aprobadas por la Comisión, firmando al pie de ellas en conjunto con la Presidencia, como constancia de la fidelidad del registro.
- C. Notificar oportunamente los acuerdos que dicte la Comisión y la recepción de personas interesadas que conceda la Presidencia.

- D. Redactar correspondencia y firmar aquellas notas que le delegue la Presidencia.
- E. Organizar y mantener al día el archivo de la Comisión.
- F. Llevar la asistencia a las sesiones, dejando constancia de ello en las actas, así como las justificaciones, si las hubieren, de las ausencias y llegadas tardías.
- G. Llevar la minuta de lo tratado en las sesiones y redactar las actas, cuidando de dejar constancia clara y precisa de las deliberaciones, acuerdos y resoluciones tomadas.
- H. Cualquier otra función que le asigne la Comisión, por mayoría simple de la totalidad de los miembros presentes en el acto.

Artículo 15.- **De las personas integrantes:** Corresponde a las otras personas integrantes de la Comisión, lo siguiente:

- A. Asistir puntualmente a las sesiones ordinarias, extraordinarias y de trabajo y, en caso de no poder asistir por causa razonable, remitir a la secretaría la justificación correspondiente.
- B. Proponer a la Presidencia la inclusión de asuntos a tratar en el orden del día de las sesiones ordinarias y extraordinarias.
- C. Desempeñar las sub comisiones que la Presidencia designe e informar por escrito de los resultados en el plazo convenido oportunamente.
- D. Pedir a la Presidencia la palabra, para referirse a asuntos puestos en discusión y guardar el debido respeto al orden otorgado para tal ejercicio.
- E. Solicitar la revisión, revocatoria o modificaciones de los acuerdos de la Comisión.
- F. Dar su voto, positivo o disidente, sobre los asuntos que se sometan a su conocimiento. En casos de abstención de voto, deberán justificarlo en el acto ante los demás miembros de la Comisión para que resuelvan, por mayoría simple, si es de mérito acoger dicha posición.
- G. Formular proyectos, proposiciones y mociones que crean oportuna.
- H. Procurar y estudiar la información necesaria, consultar actas, libros, correspondencia referente a la materia informática, entre otras, a efecto de tener mejor criterio sobre los asuntos resueltos o que deben resolverse en las sesiones.

- I. Participar en todas aquellas actividades en que tenga interés el Ministerio en materia de informática.
- J. Llamar a cuentas a la Presidencia cada vez que, en el ejercicio de su cargo, inobserve injustificadamente aquellas actividades que la Ley, este Reglamento y los Principios de probidad y transparencia en el ejercicio de la función pública le otorguen.
- K. Solicitar a la secretaría que se hagan constar sus posiciones en el acta, cuando se considere necesario.
- L. Las demás facultades que la Comisión les otorgue mediante acuerdo, por mayoría simple de la totalidad de los presentes.

CAPÍTULO V

De los grupos de trabajo (Sub comisiones)

Artículo 16.- **Designación:** La Presidencia designará los Grupos de Trabajo (*Sub comisiones*) para realizar actividades, análisis y estudios de apoyo a Jerarcas de la Institución, que coadyuven a la forma de decisiones y a fomentar el desarrollo integral del Ministerio. Cada grupo de trabajo presentará un informe final a la Comisión quien lo conocerá y, previo a su aprobación, podrá recomendar cambios y ampliaciones a dicho documento, a efectos de que constituya información suficiente para la definición de las políticas a establecer en materia de informática.

Artículo 17.- **Coordinación:** Los grupos de trabajo (*Sub comisiones*) serán coordinados por la persona funcionaria que designe la Presidencia y serán las responsables ante la Comisión de la rendición de informes.

Artículo 18.- **Colaboración de personas técnicas-especialistas:** Para obtener mayores elementos de juicio en sus relaciones y recomendaciones, la Comisión y los grupos de trabajo (*Sub comisiones*) podrán contar con el apoyo de personas técnicas y especialistas en distintas materias afines a la de informática, así como pedir el asesoramiento que sea necesario, previa autorización expresa de los jerarcas del Ministerio.

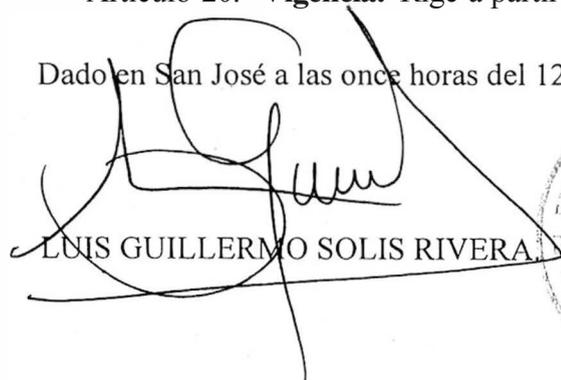
Artículo 19.- **Informes:** Los grupos de trabajo (*Sub comisiones*) presentarán sus informes escritos con sus respectivas propuestas y/o alternativas. Para eso finiquitarán los asuntos a su cargo a la mayor brevedad posible.

El plazo máximo para rendir un informe será de un mes. Si la naturaleza del caso lo amerita, de previo al vencimiento del término para la presentación del informe, de no encontrarse concluido, la persona coordinadora del grupo de trabajo, deberá manifestar el motivo del atraso a

la Comisión y solicitar una ampliación del plazo originalmente otorgado, el cual, no podrá exceder de un ples adicional.

Artículo 20.- **Vigencia:** Rige a partir de su publicación.

Dado en San José a las once horas del 12 de julio del 2016.


LUIS GUILLERMO SOLIS RIVERA.




GUSTAVO MATA VEGA
MINISTRO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA.



1 vez.—Solicitud N° 4988.—O. C. N° 28707.—(IN2016076794).