



LA GACETA

Diario Oficial

RICARDO SALAS ALVAREZ (FIRMA)
Firmado digitalmente por RICARDO SALAS ALVAREZ (FIRMA)
Fecha: 2021.06.07 15:09:19 -06'00'



La Uruca, San José, Costa Rica, martes 8 de junio del 2021

AÑO CXLIII

Nº 109

76 páginas

INSTITUCIONES DEL ESTADO

TOMEN NOTA

REQUISITOS

para el trámite de publicaciones en los Diarios Oficiales
La Gaceta y el Boletín Judicial

Todo documento que se presente en forma física (entiéndase papel) o digital (con firma digital) deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- ▶ Solicitud de publicación (impresa o digital).
- ▶ Certificación presupuestaria, impresa o digital, debidamente firmada, indicando el saldo disponible.
- ▶ Orden de compra o contrato SICOP.
- ▶ Documento 100% legible (letra clara, sin tachones).
- ▶ Nombre completo y cargo del responsable de la publicación como parte del texto a publicar.
- ▶ Firma del responsable del documento (firma digital o física).
- ▶ Sello cuando corresponda.
- ▶ El documento no debe incluir sellos y firmas dentro del texto a publicar.
- ▶ Presentar el respaldo digital del documento a publicar en formato de Word (.docx) o PDF editable.

Recepción de documentos
Pago de Crédito



LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO DEL MARCHAMO 2022

Expediente N.º 22.519

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La problemática alrededor del pago del marchamo no es reciente, pues a partir del año 2008, la manera en la que la administración realiza la actualización de los valores de los vehículos tiene como base una metodología bastante subjetiva, la cual se basa en valores de vehículos nuevos para efectos de determinar el valor de un vehículo usado. Esta manipulación de los valores de los vehículos ha derivado en el cobro excesivo de este impuesto y en un abuso de parte de la administración. Por este motivo, no es de extrañar que los costarricenses nos veamos más empobrecidos pagando el derecho de circulación más caro de Centroamérica y el impuesto a la propiedad de vehículos significativamente alto, que se lleva cada final de año el aguinaldo de muchas familias de nuestro país. De esta manera lo hace ver la siguiente publicación:

“A nivel centroamericano la diferencia de este impuesto es abismal. En Panamá el monto del marchamo es de \$29 dólares por año independientemente del año y del valor del vehículo, y aunque para cancelar el impuesto el propietario tiene previamente que pagar un seguro obligatorio, y hacer la revisión y pagar 1 \$ dólar en el municipio donde reside, el costo final es muchísimo más bajo que el que se paga en nuestro país. En Nicaragua el monto oscila entre 3, 4, y 5 dólares. En Honduras donde se paga según el cilindraje un carro menos de 2.500 cc paga 55 \$ dólares y por encima de ese cilindraje, cancela \$ 101 dólares. En Suiza el costo del marchamo es de 40 euros, o 46 francos suizos. En Barcelona va de 23 euros hasta 172 euros, según los diferentes cálculos fiscales. Muy similar en Madrid. En Alemania donde hay 58 millones de vehículos existe una calculadora, donde el ciudadano él mismo calcula su marchamo con base en diferentes variables, una de ellas, su contribución a menores emisiones y CO₂, por los cuales obtiene un beneficio en el pago. Por cierto, dicho sistema preveía su traslado a partir del 2109, al resto de los países de la Unión Europea. Hay países como en Brasil, en donde los propietarios pueden pagar el tributo en tractos. Aquí no, los costarricenses tienen que ir a los Bancos, y por supuesto, no todos, a pasar un tarjetazo para poder pagar, y si pagan, y lo ponen en el vehículo, y quitan el marchamo anterior, le imponen multa”¹.

Conforme a lo anterior resalta el hecho indudable de que nuestro país realiza un cobro por concepto de marchamo de los más altos de la región centroamericana y de algunos países de Europa, por ellos es importante ver con detalle, cuáles son los rubros que conforman el pago del marchamo:

Rubro	Porcentaje
Impuesto a la Propiedad de Vehículos	63,86
Seguro Obligatorio Automotor (SOA)	21,92
Aporte al Consejo de Seguridad Vial	5,70
IVA al SOA y timbre Fauna y Scout	4,70
Aporte al Consejo de Transporte Público	1,71
Parquímetros	1,42
Aresep	0,46
Infracciones a la Ley de Tránsito	0,23

Fuente: INS

Tal y como se aprecia el mayor componente del marchamo se lo lleva el Ministerio de Hacienda con un 63.86% y siendo que para este año alrededor de 1.560. 343 vehículos debieron haber pagado este impuesto, esto representaría una suma cercana a los 266 millones de dólares, o sea aproximadamente 1.500.000.000 millones de colones, con lo cual se podrían construir alrededor de 7 hospitales. Aunado a esto, el SOA, es decir, el INS (con un porcentaje del 21,92%) recibió unos 92 millones de dólares, o sea unos 512 mil millones de colones, en total la suma recaudada asciende a los 2.340.000.000 mil millones de colones, lo que bien podría costear la carretera San José-San Ramón.

Lo anterior nos lleva afirmar sin lugar a duda a que el cobro del marchamo recauda una suma muy cuantiosa, de la cual gran parte sale del bolsillo de los trabajadores que reciben su aguinaldo.

No obstante, ante la situación de desempleo que enfrenta el país, misma que se venía gestando desde años atrás y que se agravó con la llegada de la pandemia del COVID-19, hace que la proyección del desempleo para el año 2021 en Costa Rica se establezca en tasas altas, incluso todavía más preocupantes que en la mayoría del continente, prevé el Fondo Monetario Internacional (FMI).

La tasa proyectada para nuestro país es del 16%, solo superando lo esperado para Venezuela, que es cerrar el 2021 con un 58,4% de desempleo. Genera además una grave preocupación que 452 mil personas estén desempleadas, lo que representa una tasa de desempleo de un 18,5%.

Conforme a lo expresado por el señor Carlos Montenegro, Director Ejecutivo de la Cámara de Industrias, con respecto al desempleo en nuestro país:

“Si bien los resultados apuntan a un proceso de reducción de las tasas de desempleo y de subempleo, dicho proceso no pareciera ser lo suficientemente rápido y a ese ritmo, posiblemente hasta finales del 2023 se podrían alcanzar los niveles de desempleo que se tenían antes de la pandemia, los cuales, además, ya eran históricamente altos (12.5% en el primer trimestre del 2020)”,

Lo anterior es respaldado por el Fondo Monetario Internacional, que indica que el desempleo no bajará del 10% hasta el 2025, de acuerdo con sus estimaciones. En su documento donde se refieren al acuerdo de empréstito con Costa Rica, analizan múltiples aspectos, entre ellos el desarrollo de este indicador, en este consideran que al 2025 la tasa de desempleo de Costa Rica llegará a un 9,5%.

Según lo anterior, la situación de desempleo no tendrán una mejora sino hasta dentro de tres años, siendo por tanto evidentemente claro que muchos de los hogares de nuestro país no recibirán el aguinaldo correspondiente a este año, hecho por demás muy lamentable y siendo como se indicó anteriormente, el aguinaldo un instrumento habitualmente utilizado por la mayor parte de los trabajadores para el pago del marchamo, es muy probable entonces que por la precariedad económica de los hogares y el drenaje de recursos que han sufrido, que este año la morosidad se incremente y este impuesto confiscatorio no se pague.

Como resultado de la pandemia que afecta al país, el gobierno ha impuesto a lo largo del año una serie de restricciones a la libertad de los propietarios de vehículos automotores para circular. Incluso en la actualidad los propietarios de los vehículos solamente pueden circular un día alternando con restricción vehicular al siguiente.

Además, no debe pasarse por alto, que este impuesto se cobra por la utilización de las calles y autopistas que realizan los automotores. Ahora bien, durante lo que va del año por medio de decretos ejecutivos se ha restringido el uso del transporte y a modo de ejemplo me refiero a que, durante el mes de mayo, por doce días los dueños de vehículos se verán nuevamente afectados, debido a que solamente se permitirá el circular de manera alterna por número de placa par e impar, lo que lleva a que personas deban guardar sus automóviles.

Ello no es nuevo. Durante el año 2021 tuvimos escenarios muy parecidos que costaron muchos miles de colones a los propietarios de vehículos, sea por no poder ejercer su actividad de manera ordinaria, sea por forzarlos a movilizarse en otros vehículos, estando impedidos de utilizar el propio. Como resultado de esa situación que se mantiene aún hoy, las mismas condiciones que justificaron la reducción del pago de los derechos de circulación para el presente año continúan presentes en la sociedad y quizás agravadas por la acumulación de pérdidas a lo largo de los pasados catorce meses y que, por la lentitud e insuficiencia de las soluciones, es muy posible que se extienda a lo largo de todo el presente año.

Es prioritario que le brindemos soluciones a nuestros contribuyentes que les permita hacer frente a sus obligaciones desde la realidad de la situación financiera que vivimos y permitiendo que muchas de las familias no se vean impedidas de utilizar sus medios de transporte que en la mayoría de los casos y ante la situación de desempleo que golpea a nuestro país, son utilizados como medio de subsistencia en empleos informales.

¹ <https://www.elmundo.cr/opinion/pago-del-marchamo-un-impuesto-para-devolver-al-estado-el-aguinaldo/>

Durante el 2020 logramos la aprobación de una de las iniciativas que presentamos los diputados, para reducir el peso del cobro del impuesto por derechos de circulación mediante la aprobación de un transitorio IV a la Ley 7088, Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano, de 30 de noviembre de 1987, lo que se logró con la aprobación de la Ley N.º 9911 del 30 de octubre de 2020.

Por todas consideraciones antes indicadas, esta iniciativa al igual que la “Ley para el alivio en el pago del marchamo 2021”, Ley número 9911 del 29 de octubre del 2020, tiene como objetivo la reducción en un cincuenta por ciento de los vehículos particulares con un valor fiscal hasta de siete millones de colones (¢7.000.000,00) y carga liviana con valor fiscal hasta de quince millones (¢15.000.000,00) y para todos los vehículos de las categorías carga pesada, busetas y autobuses, turismo, maquinaria agrícola, renta car y servicio público, asimismo reduce veinticinco por ciento (25 %) a los vehículos particulares con un valor fiscal de siete millones de colones (¢7.000.000,00) hasta diez millones de colones (¢10.000.000,00), un quince por ciento (15%) a los vehículos particulares con un valor fiscal de diez millones de colones (¢10.000.000,00) y hasta quince millones (¢15.000.000,00)

En el caso de las naves, los buques y las aeronaves se mantiene el pago correspondiente al cien por ciento (100 %) del impuesto sobre la propiedad del año 2022.

A las motocicletas con un valor fiscal inferior a un millón de colones (¢1.000.000,00), se les exonera del pago del impuesto al valor agregado regulado por la Ley 9635, Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018, en el pago del marchamo 2022.

Entendidos, como lo hemos señalado, que las razones que justificaron aquella reforma continúan vigentes en la actualidad, y afectando también a un sector muy sensible del transporte público el servicio de taxi, decidimos presentar este proyecto de ley que viene a agregar un nuevo transitorio V a la ley indicada, reproduciendo el mismo contenido aprobado por la Asamblea Legislativa con la única variante de ampliar el alivio a los vehículos dedicados al servicio de taxi de la rebaja en el canon regulatorio del Consejo de Transporte Público (CTP) hasta un cincuenta por ciento, en virtud de la gravísima crisis que vive este grupo de prestadores de un importante servicio público, que se han visto sometidos a la competencia de varias plataformas de la llamada Economía colaborativa, que ha implicado la entrada en el mercado de miles de personas, que prestan básicamente el mismo servicio, pero sin arcar con los costos de seguros personales y de vehículos, revisiones técnicas periódicas semestrales. De hecho, esta situación se expresa con dramatismo, en la devolución que algunos de estos prestadores de servicios han hecho de las placas con las que trabajaban, ante el Consejo de Transporte Público ante la imposibilidad de competir en condiciones muy dispares.

Por lo demás, el resto de las deducciones aprobadas en el año 2021 son las mismas que pretendemos impulsar para el 2022, lo cual está más que justificado cuando vemos los reportes del Ministerio de Hacienda que indican que la recaudación continúa aumentando.

Un aspecto muy importante es que las reducciones dispuestas en el presente proyecto de ley, no le serán aplicables a ningún vehículo de cualquier tipo o motocicleta, ya sea propiedad personal o de cónyuges o convivientes de los miembros de los Supremos Poderes, el presidente de la República, los vicepresidentes, los ministros y viceministros, los diputados, los magistrados de la Corte Suprema de Justicia, los magistrados del Tribunal Supremo de Elecciones, el contralor y subcontralor de la República, el procurador y subprocurador General de la República, la defensora y defensora adjunta de los Habitantes, el superintendente General de Entidades Financieras (Sugef), el superintendente General de Valores (Sugeval), el superintendente General de Seguros (Sugese), el superintendente General de Pensiones (Supén), los jerarcas y miembros de las juntas directivas de los bancos del Estado y de las instituciones públicas, los alcaldes, vicealcaldes e intendentes.

Por las razones precedentes, solicitamos a los señores diputados (as) la aprobación del presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA
DE COSTA RICA

DECRETA:

**LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO
DEL MARCHAMO 2022**

ARTÍCULO 1- Se adiciona un transitorio V a la Ley 7088, Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano, de 30 de noviembre de 1987. El texto es el siguiente:

Transitorio V- El Ministerio de Hacienda reducirá el monto a cancelar por concepto de impuesto de la propiedad de los vehículos automotores correspondiente al año 2022, creado por el artículo 9 de la Ley 7088, Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano, de 30 de noviembre de 1987, respecto a los parámetros fijados en esa norma, a consecuencia de la emergencia nacional del COVID-19, declarada por el decreto N.º 42.227, de 16 de marzo de 2020, conforme se detalla a continuación:

a) A los vehículos particulares con un valor fiscal hasta de siete millones de colones (¢7.000.000,00) y carga liviana con valor fiscal hasta de quince millones de colones (¢15.000.000,00) y para todos los vehículos de las categorías carga pesada, busetas y autobuses, turismo, maquinaria agrícola, renta car y servicio público, se reducirá un cincuenta por ciento (50%) del monto indicado.

b) A los vehículos particulares con un valor fiscal de siete millones de colones (¢7.000.000,00) hasta diez millones de colones (¢10.000.000,00), se reducirá un veinticinco por ciento (25%) del monto indicado.

c) A los vehículos particulares con un valor fiscal de diez millones de colones (¢10.000.000,00) y hasta quince millones de colones (¢15.000.000,00) se reducirá un quince por ciento (15%) del monto indicado.

d) Las naves, los buques y las aeronaves deberán cancelar el porcentaje correspondiente al cien por ciento (100%) del impuesto sobre la propiedad del año 2022.

A las motocicletas con un valor fiscal inferior a un millón de colones (¢1.000.000,00), se les exonera del pago del impuesto al valor agregado regulado por la Ley 9635, Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018, en el pago del marchamo 2022.

Las exoneraciones dispuestas en el presente transitorio no serán aplicables a ningún vehículo de cualquier tipo o motocicleta, propiedad personal o de sus cónyuges o convivientes, así como aquellos registrados a nombre de personas jurídicas en las que tengan participación los miembros de los Supremos Poderes, el presidente de la República, los vicepresidentes, los ministros y viceministros, los diputados, los magistrados de la Corte Suprema de Justicia, los magistrados del Tribunal Supremo de Elecciones, el contralor y subcontralor de la República, el procurador y subprocurador General de la República, la defensora y defensora adjunta de los Habitantes, el superintendente General de Entidades Financieras (Sugef), el superintendente General de Valores (Sugeval), el superintendente General de Seguros (Sugese), el superintendente General de Pensiones (Supén), los jerarcas y miembros de las juntas directivas de los bancos del Estado y de las instituciones públicas, los alcaldes, vicealcaldes e intendentes.

De los recursos provenientes del pago del marchamo 2022, una vez aplicadas las rebajas referidas en este transitorio, se priorizará el financiamiento que requiere el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) para hacer frente a las obligaciones y ejecutar los programas de atención y mantenimiento de la red vial nacional.

La administración tributaria tomará las medidas técnicas y administrativas, a efectos de la aplicación de lo dispuesto en esta norma.

ARTÍCULO 2- Se adiciona un nuevo transitorio XII a la Ley 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, de 22 de diciembre de 1999. El texto es el siguiente:

Transitorio XII- A consecuencia de la emergencia nacional por la pandemia Sars-coV-2 (COVID-19), declarada por el decreto N.° 42.227, de 16 de marzo de 2020, a las tarifas del canon regulatorio que cobrará el Consejo de Transporte Público (CTP) para el año 2022, por los servicios al costo que realiza a los operadores de transporte público en cumplimiento del artículo 25 de la presente ley, se les aplicará una rebaja porcentual de la siguiente manera:

a) A los operadores (concesionarios o permisionarios) de rutas regulares, un dieciséis coma setenta y nueve por ciento (16,79%).

b) A los operadores permisionarios de servicios especiales en sus distintas modalidades, un dieciséis coma sesenta y tres por ciento (16,63%).

c) A los operadores (concesionarios o permisionarios de taxi y Servicios Estables de Taxi (Seetaxi), un cincuenta por ciento (50,00%).

En el caso del canon que deben cancelar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresp), se les aplicará una rebaja porcentual a todos los operadores de transporte público de un cincuenta por ciento (50%) sobre el canon establecido para el 2022.

Rige a partir de su publicación.

Dragos Dolanescu Valenciano Franggi Nicolás Solano

María Inés Solís Quirós David Hubert Gourzong Cerdas

Pablo Heriberto Abarca Mora Daniel Isaac Ulate Valenciano

Shirley Díaz Mejía Erick Rodríguez Steller

Diputados y diputadas

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—Exonerado.—(IN2021556016)

CERO TOLERANCIA A LA VIOLENCIA EN LAS CARRETERAS: REFORMA AL INCISO 1 DEL ARTICULO 2, ADICIÓN DEL ARTICULO 132 BIS, ADICIÓN DE UN INCISO I) AL ARTICULO 143, DE UN INCISO K) AL ARTICULO 151 Y DE UN INCISO C) AL ARTICULO 211 DE LA LEY N.° 9078 LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL DEL 26 DE OCTUBRE DEL 2012 Y SUS REFORMAS

Expediente N.° 22.518

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La movilización vial en nuestras carreteras genera diariamente colapsos viales debido a la cantidad de vehículos que transitan sobre estas. El congestionamiento vehicular genera innumerables consecuencias, no solo de tipo económico y ambiental, por ejemplo, con el incremento de la contaminación del aire, sino que incide directamente sobre la calidad de vida de las personas que se refleja en el aumento de consumo de combustible en los vehículos, la irritabilidad causada por la pérdida de tiempo y el aumento de estrés por conducir inmerso en una masa vehicular excesiva ¹.

Algunas personas se ven seriamente afectadas por los efectos emocionales que les producen la ansiedad y la tensión de encontrarse largos periodos de tiempo en una presa y que en muchas ocasiones su conducta se ve afectada por actos violentos que son generados por conductores que incurren en agresiones hacia otros conductores o entre conductores, todo lo cual ocurre sobre las vías terrestres.

La Ley N° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial del 26 de octubre del 2012 y sus reformas es omisa en su definición y específicamente, en la definición de accidente de tránsito, es decir, del acto en el que un conductor o varios conductores realicen actos violentos en las carreteras, y lo podemos ver en el inciso 1 del artículo 2, de dicho cuerpo normativo que indica lo siguiente:

¹ Thompson, Ian y Bull, Alberto (2001) La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Santiago de Chile: CEPAL. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/63811/S01060513_es.pdf, consultado el 15/04/2021.

“ARTÍCULO 2- Definiciones

Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:

1. Accidente de tránsito: acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones, al transitar por los lugares a los que se refiere el artículo 1 de esta ley. En el accidente de tránsito debe estar involucrado al menos un vehículo y producirse muerte o lesiones de personas y/o daños en los bienes a consecuencia de la infracción de esta ley. (...)”²

Como vemos en dicha definición, para que exista un accidente de tránsito debe mediar un vehículo, y como lo manifiesta el Juez Penal especialista en materia de tránsito, David Hernández Suárez³, como la ley es omisa en establecer la forma como deben actuar los oficiales de tránsito cuando se suceden este tipo de actos violentos, en muchas ocasiones por temor no intervienen o no acuden a estos llamados, lo cual ocasiona caos viales que interrumpen el tránsito en nuestras carreteras.

Constantemente, los medios de comunicación nos alertan de situaciones que se suscitan entre personas, cuando algún conductor detiene su vehículo y agrede a otras personas. Como ejemplo, el día 01 de marzo del año en curso⁴, un conductor enfurecido se baja de su automotor, agrede a otro, a la vista de los demás y su conducta ocasionó lesiones al otro conductor que incluso, podían llevar a la muerte.

Dichas conductas también pueden llegar a causar congestión vial, con los efectos por todos conocidos, desde consecuencias fatales como una ambulancia que lleve a un paciente en estado crítico, un camión de bomberos con un llamado para ir a detener un incendio, la llegada tardía de un niño que va camino al centro educativo, o un conductor que deba llegar a su lugar de trabajo, entre otras situaciones posibles.

Por estos motivos es que necesario regular este tipo de actos, y poder dotar a nuestra policía de tránsito de las facultades necesarias para poder intervenir y a la vez sancionar este tipo de conductas que vuelven más violentas nuestras calles, con lo cual, además, contribuimos con una cultura de paz en las carreteras. Se puede hacer una reseña de lo que contienen las normas que se proponen y reiterar por qué es necesario hacerlo.

Por las razones expuestas someto a la consideración de la Asamblea Legislativa el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

CERO TOLERANCIA A LA VIOLENCIA EN LAS CARRETERAS: REFORMA AL INCISO 1 DEL ARTICULO 2, ADICIÓN DEL ARTICULO 132 BIS, ADICIÓN DE UN INCISO I) AL ARTICULO 143, DE UN INCISO K) AL ARTICULO 151 Y DE UN INCISO C) AL ARTICULO 211 DE LA LEY N.° 9078 LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL DEL 26 DE OCTUBRE DEL 2012 Y SUS REFORMAS

ARTÍCULO 1- Se reforma el inciso 1 contenido en el artículo 2, de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial del 26 de octubre del 2012 y sus reformas, para que en lo sucesivo establezca lo siguiente:

² Asamblea Legislativa (2012) N° 9078. Ley de Tránsito por Vías Terrestres y Seguridad Vial, San José: Sinalevi. Disponible en: www.pgrweb.go.cr, consultado el 17/03/2021

³ Céspedes, Jorge Andrés. (2021) “Exjuez penal: ‘Hay que reformar la ley de tránsito para sancionar las agresiones en carretera y sus repercusiones’ San José: La Nación. Disponible en <https://www.nacion.com/sucesos/seguridad/exjuez-penal-hay-que-reformar-la-ley-de-transito/JVIBFIZQBHONGNA5TRCLPTBZI/story/>. Consultado el 22/03/2021.

⁴ Redacción, crhoy.com. (2021) Camionero arma pleito a manazos en media calle. San José: crhoy.com, Disponible en: <https://www.crhoy.com/nacionales/video-camionero-arma-pleito-a-manazos-en-media-calle/>. Consultado el 22/03/2021.

Artículo 2- Definiciones

Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:

1. Accidente de tránsito: acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones, al transitar por los lugares a los que se refiere el artículo 1 de esta ley. En el accidente de tránsito puede estar involucrado al menos un vehículo, **o tratarse de actos violentos como agresiones o peleas entre conductores o sus pasajeros** y que puedan producir muerte o lesiones de personas y/o daños en los bienes a consecuencia de la infracción de esta ley.

[...]

ARTICULO 2- Se adiciona el artículo 132 bis, se adiciona un inciso i) al artículo 143, se adiciona un inciso k) al artículo 151 y se adiciona un inciso c) al artículo 211 a la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial del 26 de octubre del 2012 y sus reformas.

a) Se adiciona el Artículo 132 Bis, cuyo texto dirá:

Artículo 132 Bis- Prohibición de obstaculización de vías terrestres por actos violentos

Es prohibida la obstaculización de las vías terrestres al propiciarse actos violentos de los conductores o sus pasajeros, cuando sus vehículos impidan la libre circulación de tránsito.

b) Se adiciona el inciso i) al artículo 143, cuyo texto dirá:

Artículo 143- Multa categoría A

Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (¢280.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

[...]

Al conductor, pasajero o peatón que inicie o participe en actos de violencia mientras circula por las vías terrestres y demás lugares que regula el artículo 1 de esta ley.

[...]

c) Se adiciona el inciso k) al artículo 151, cuyo texto dirá:

Artículo 151- Inmovilización del vehículo por retiro de placas

[...]

El retiro de placas se efectuará en los siguientes casos:

[...]

k) Cuando el conductor involucrado en actos violentos en vías públicas, desobedezca a la autoridad de tránsito, una vez que este último le solicite movilizar su vehículo, para proceder a regular la libre circulación por vías terrestres.

d) Se adiciona el inciso c) del artículo 211, cuyo texto dirá:

Artículo 211- Potestad de detención de personas

Las autoridades de tránsito procederán a detener a los conductores, peatones, pasajeros y cualquier otra persona que:

[...]

c) Impidiere, obstruya o dificultaré en alguna forma, el tránsito vehicular o el movimiento de los peatones debido a su participación en actos violentos y se niegue a acatar la orden de las autoridades policiales de movilizar el vehículo.

Rige a partir de su publicación.

Harllan Hoepelman Páez

Carmen Irene Chan Mora

Marulín Raquel Azofeifa Trejos

Ignacio Alberto Alpizar Castro

Jonathan Prendas Rodríguez

Diputados y diputadas

Nota: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

1 vez.—Exonerado.—(IN2021556017).

AUTORIZACIÓN AL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES PARA QUE DESAFECTE, DONE Y TRASPASE UN TERRENO PROPIEDAD DEL ESTADO A LA MUNICIPALIDAD DE PURISCAL PARA CONSTRUIR EL COMPLEJO MUNICIPAL CIUDAD SANTIAGO

Expediente N.º 22.510

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Encontrar los motivos y razones que le dan un valor agregado a este proyecto radica en dos puntos esenciales: 1) la necesidad existente y latente en el cantón y 2) el beneficio que significa en la

comunidad y en su proceso de desarrollo. Aunado a esto, es funcional en este proceso hacer un hincapié importante: la subutilización y gasto de mantenimiento que está acarreado este inmueble para el Ministerio de Obras Públicas.

Entrando en tema de la necesidad, es fundamental notar como Puriscal ha mantenido un proceso de crecimiento poblacional sin una planificación previa, lo que ha implicado un alto nivel de desorden vial, falta de organización en las zonificación y distribución; por lo que se ha venido desarrollando un esfuerzo integral por retomar el ordenamiento urbano en el distrito central, proceso reflejado en el trabajo de la Comisión Local de Plan Regulador.

Aunado a esto, es importante tomar en cuenta que actualmente el edificio municipal se encuentra alojado en la antigua Escuela Darío Flores Hernández, el que ha sido declarado patrimonio arquitectónico del país y que no reúne las condiciones para el día a día del sistema de oficinas y servicios de un municipio; al contrario, implica problemáticas continuas y el desaprovechamiento de todo su esplendor histórico y arquitectónico del cantón.

Dando paso al segundo punto y el más importante, el beneficio es amplio, partiendo de la última premisa sería el detonante de un proyecto valioso a nivel cantón de identidad cantonal, lo que permite desarrollar el actual inmueble en un centro histórico de Puriscal, con museo y casa de la cultura; sumado a esto, podemos remarcar un paso importantísimo en el ordenamiento de distrito que en sí mismo implica un modelo imitable de muchos otros cantones para el crecimiento y desarrollo.

Visualiza, este proyecto, un espacio en el que pueden desembocar varias instituciones de carácter público; en un lugar administrado por el municipio; estando por ejemplo, oficinas de Ministerio de Educación Pública, AyA, IMAS, Registro Civil y otras que brindan sus servicios en el cantón, pagando altos alquileres a terceros; siendo esta una fuente de recursos para la manutención de un espacio en el que los usuarios, principales beneficiados, puedan contar con varios servicios en conjunto, parqueo y la tramitología más simplificada.

Este mismo proyecto albergaría un tercer edificio de Hub Comunal, que promueva el teletrabajo y así una economía circular que tanto necesita Puriscal, que en los últimos años se ha convertido en un cantón dormitorio; siendo que uno de los grandes objetivos de esta administración y que se refleja en el Plan Cantonal de Desarrollo Humano, en el que la comunidad evidencia como principal necesidad las fuentes de trabajo y la activación de la economía en el cantón.

Es importante exponer como esto abre el casco central del distrito, el que se encuentra en un estado crítico y que ha llevado a solicitar un estudio integral de tránsito buscando minimizar la crisis vial actual; así, en conjunto este proyecto, junto al nuevo estudio y desarrollo de transitabilidad y el Plan Regulador, provee a Puriscal de un proyecto integral de ordenamiento y planificación cantonal.

A esto se puede agregar que en reunión virtual con el señor ministro, don Rodolfo Méndez Mata, se ha manifestado que actualmente el inmueble está subutilizado y que la anuencia de parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes nace de una búsqueda de eficiencia en el uso de los recursos públicos, actualmente el lugar está en proceso de deterioro y descuido, producto del desuso y cambio en la forma de trabajo del MOPT.

El desarrollo de los cantones con miras al futuro, pensando en las grandes ciudades en el mundo está basado en la ampliación de los espacios y en la concentración de servicios; este proyecto está diseñado para dar un modelo adaptable a muchos otros cantones y con una dirección completa hacia la comunidad, la simplificación de trámites y la forma de ser como Estado, más eficaces y ágiles en los proyectos hacia los ciudadanos.

Por todo lo anterior, someto a discusión de las señoras diputadas y los señores diputados el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA
DE COSTA RICA

DECRETA:

**AUTORIZACIÓN AL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES PARA QUE DESAFECTE, DONE Y
TRASPASE UN TERRENO PROPIEDAD DEL ESTADO A
LA MUNICIPALIDAD DE PURISCAL PARA CONSTRUIR
EL COMPLEJO MUNICIPAL CIUDAD SANTIAGO**

ARTÍCULO 1- Se desafecta del uso y dominio público la finca inscrita bajo matrícula dos uno ocho ocho seis siete - cero cero cero, naturaleza de terreno de plantel del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, situado en el distrito primero Santiago, cantón cuatro Puriscal; contando con los linderos: al norte con calle pública con un frente de 74,89 metros y Asociación Nacional de Educadores, al sur con Latinoamericana de Comercio y Bienes S. A. y en parte gruta de la Municipalidad de Puriscal, al este con Asociación Nacional de Educadores, calle pública con un frente de 53,86 metros y en parte gruta de la Municipalidad de Puriscal, al oeste con Latinoamericana de Comercio y Bienes S. A.; mide nueve mil novecientos diecisiete metros cuadrados, descrito por el plano catastrado número SJ uno nueve cuatro uno cuatro uno uno - dos cero uno seis.

ARTÍCULO 2- Se autoriza al Estado para que done y traspase un inmueble inscrito a nombre del Estado-Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cédula jurídica número dos-uno cero cero-cero cuatro dos cero cero ocho, a la Municipalidad de Puriscal, cédula jurídica número tres - cero uno cuatro - cero cuatro dos cero cinco siete. El bien inmueble propiedad del Estado-Ministerio de Obras Públicas y Transportes está inscrito bajo matrícula dos uno ocho ocho seis siete - cero cero cero, con naturaleza de terreno plantel del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, situado en el distrito Santiago, cantón Puriscal de la provincia de San José; contando con los linderos: al norte con calle pública con un frente de 74,89 metros y Asociación Nacional de Educadores, al sur con Latinoamericana de Comercio y Bienes S. A. y en parte gruta de la Municipalidad de Puriscal, al este con Asociación Nacional de Educadores, calle pública con un frente de 53,86 metros y en parte gruta de la Municipalidad de Puriscal, al oeste con Latinoamericana de Comercio y Bienes S. A.; mide nueve mil novecientos diecisiete metros cuadrados, descrito por el plano catastrado número SJ uno nueve cuatro uno cuatro uno uno - dos cero uno seis.

ARTÍCULO 3- El bien donado a la Municipalidad de Puriscal se destinará exclusivamente para que construya el Complejo Municipal Ciudad Santiago, para la prestación de servicios públicos y privados.

ARTÍCULO 4- La Notaría del Estado formalizará todos los trámites de esta donación, mediante la elaboración de la escritura correspondiente, la cual estará exenta del pago de todo tipo de impuestos, tasas o contribuciones. Además, queda facultada expresamente la Notaría del Estado para actualizar y corregir la medida, linderos y cualquier error, diferencia u omisión relacionados con los datos del inmueble a donar, así como cualquier otro dato registral o notarial, que sea necesario para la debida inscripción del documento en el Registro Nacional.

Rige a partir de su publicación.

Wagner Alberto Jiménez Zuñiga
Diputado

NOTA: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.
1 vez.—Exonerado.—(IN2021556019).

PODER EJECUTIVO

ACUERDOS

MINISTERIO DE EDUCACIÓN PÚBLICA

N° 40-2021 AC.—Doce de mayo del dos mil veintiuno

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y LA MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

Con fundamento en los artículos 140, inciso 2) y 146 de la Constitución Política de Costa Rica, 12 inciso a) del Estatuto de Servicio Civil, la Resolución N° 13359 de las diecinueve horas cincuenta y siete minutos del diecisiete de febrero del dos mil veinte, del Tribunal de Servicio Civil,

ACUERDAN:

Artículo 1°—Despedir con justa causa y sin responsabilidad para el Estado, a la servidora Marjorie Hidalgo Arias, mayor de edad, cédula de identidad N° 110380817, quien labora actualmente como Directora de Enseñanza General Básica 2 en la Escuela Kilómetro 7 de Golfito, Puntarenas, adscrita a la Dirección Regional de Educación de Coto del Ministerio de Educación Pública.

Artículo 2°—El presente acuerdo rige a partir del once de junio del dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—La Ministra de Educación Pública, Guiselle Cruz Maduro.—1 vez.—O. C. N° 4600043388.—Solicitud N° 270557.—(IN2021556123).

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR

N° 043-2021

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE COMERCIO EXTERIOR

Con fundamento en los artículos 50, 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los numerales 25, 27 párrafo primero y 28 párrafo segundo inciso b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978; la Ley de Régimen de Zonas Francas, Ley N° 7210 del 23 de noviembre de 1990; la Ley de Creación del Ministerio de Comercio Exterior y de la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, Ley N° 7638 del 30 de octubre de 1996; el Decreto Ejecutivo N° 34739-COMEX-H del 29 de agosto de 2008, denominado Reglamento a la Ley de Régimen de Zonas Francas; y

Considerando:

I.—Que mediante Acuerdo Ejecutivo N° 001-2018 de fecha 09 de enero de 2018, publicado en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 39 del 01 de marzo de 2018, a la empresa Fratelli Renzi Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-749207, se le concedieron los beneficios e incentivos contemplados por el artículo 20 de la Ley de Régimen de Zonas Francas y su Reglamento, clasificándola como empresa de servicios, de conformidad con el artículo 17 inciso c) de la citada Ley.

II.—Que mediante documentos presentados los días 08 de junio, 30 de setiembre, 24 de noviembre, 08, 09 y 17 de diciembre de 2020, y 16 de febrero de 2021, ante la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, en adelante PROCOMER, la empresa Fratelli Renzi Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-749207, solicitó la renuncia al Régimen de Zonas Francas.

III.—Que de conformidad con los artículos 53 ter y 53 quáter del Reglamento a la Ley de Régimen de Zonas Francas, PROCOMER debe verificar que la empresa que pretende renunciar haya cumplido con los requisitos correspondientes, así como también con las demás obligaciones previstas en la Ley N° 7210 y su Reglamento.

IV.—Que la Instancia Interna de la Administración de PROCOMER, con arreglo al Acuerdo adoptado por la Junta Directiva de la citada Promotora en la Sesión N° 177-2006 del 30 de octubre de 2006, conoció la solicitud de la empresa Fratelli Renzi Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-749207, y con fundamento en las consideraciones técnicas y legales contenidas en el Informe N° 52-2021 de la Dirección de Regímenes Especiales de PROCOMER, acordó recomendar al Poder Ejecutivo la respectiva aceptación de la renuncia, al tenor de lo dispuesto por la Ley N° 7210 y su Reglamento.

V.—Que la empresa Fratelli Renzi Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-749207, rindió en su oportunidad el depósito de garantía, el cual se encuentra vigente a la fecha.

VI.—Que se ha cumplido con el procedimiento de Ley. **Por tanto,**

ACUERDAN:

1°—Aceptar la renuncia al Régimen de Zonas Francas presentada por la empresa Fratelli Renzi Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-749207.

2°—Rige a partir de su notificación.

Comuníquese y publíquese.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veintiséis días del mes de marzo del año dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Comercio Exterior, Andrés Valenciano Yamuni.—1 vez.—(IN2021555740).