

### Alcance N° 28 a La Gaceta N° 139

**N° 35379-MOPT**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y LA MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades que les confieren los numerales 22; 140, incisos 3) y 18), y 146 de la Constitución Política; la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas; la Ley de Administración Vial, N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas; y la Ley General de la Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas.

*Considerando:*

1º—Que la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 del 24 de junio de 1971, en su artículo 2, inciso a), dispone que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene dentro de sus objetivos el de “planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos. Mantener las carreteras y colaborar con las Municipalidades en la conservación de caminos vecinales. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos.”... Así como manifiesta en su numeral 4 que el Ministerio constituirá, de manera permanente, la autoridad oficial única en todo lo relativo a los objetivos nacionales, entendiéndose que su autoridad se extiende a las actividades de cualquier orden que tengan relación o sean consecuencia de ellas.”

2º—Que aparejado a lo anterior, la Ley de Administración Vial, N° 6324 del 24 de mayo de 1979, en sus artículos 1 y 2 dispone que por la misma se regulará todo lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores y que su ejecución corresponde al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3º—Que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas recientes, en sus literales 1 y 2, se ha promulgado con el fin de regular la circulación, por las vías públicas terrestres de la Nación, de todos los vehículos con motor o sin él, de propiedad privada o pública, así como de las personas y los semovientes, que estén al servicio y uso del público en general; asimismo, la circulación de los vehículos en las gasolineras; en todo lugar destinado al estacionamiento público o comercial regulado por el Estado, en los estacionamientos privados de uso público de los centros y locales comerciales, en las vías privadas y las playas del

país. Expresando que “la ejecución de la misma compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes”.

En lo que resulta de particular y primordial interés, la referida Ley de Tránsito (N° 7331), según modificación aplicada mediante el texto de la Ley N° 8696 del 17 de diciembre de 2008, viene a disponer:

“Artículo 38 bis.—El Poder Ejecutivo podrá realizar restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente.

Para ello, deberá rotular claramente las áreas y los horarios en los cuales se limitará la circulación, mediante la correspondiente señalización vertical.”

4º—Que la Ley General de Caminos Públicos, N° 5060, del 22 de agosto de 1972 (artículo 2), en concomitancia con lo antes referido, manifiesta que “son propiedad del Estado todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos; existentes o que se construyan en el futuro”.

5º—Que San José, como capital de la República de Costa Rica, presenta las características comunes a la mayoría de las capitales del mundo y, particularmente de América Latina, no sólo en lo que respecta a un crecimiento hasta hace poco carente de planificación alguna sino, además, con una red vial que resulta insuficiente para posibilitar su acceso vehicular en forma irrestricta.

Así entonces, dentro del proceso de rescate de la Ciudad Capital, se requiere adoptar una pluralidad de acciones que propicien de manera efectiva el disfrute por parte de todos los habitantes de la República de los espacios urbanos en San José, trátense de plazas y establecimientos públicos como de negocios comerciales e instituciones prestatarias de servicios, bajo condiciones mínimas de seguridad vial.

Ahora bien, un reordenamiento vial dentro de la Ciudad Capital bajo criterios restrictivos en materia de circulación vehicular, no involucra o conlleva violación alguna a la libertad de tránsito, toda vez que dicha norma constitucional lo que tutela es la libertad de moverse por las vías públicas dentro del territorio de la República, no así el que deba necesariamente expresarse dicha libertad mediante el uso irrestricto de vehículos automotores, siendo que la expresión material de dicha “libertad pública” o derecho constitucional, se encuentra en la inexistencia de barreras o impedimentos para desplazarse los habitantes de la República, sin que para ello sea requisito ni tampoco elemento constitutivo, el hacerlo por medio de un vehículo automotor.

6º—Que con vista en la normativa legal antes dicha, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes —*emergente y prioritariamente*— ha analizado la situación del congestionamiento vial en el Área Metropolitana de San José, y según estudios aplicados por su Dirección General de Ingeniería de Tránsito, en conjunción con el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), siendo claro que existen grandes niveles de concentración de la flota vehicular en el Área Metropolitana de San José, sin que existan posibilidades reales a corto o mediano plazo para mejorar las condiciones de circulación (ancho de vías, tiempos de viaje y otros). A tal efecto, ténganse como sustento técnico de las presentes disposiciones normativas, los siguientes documentos:

a) Oficio 449.0609 de fecha 22 de junio del 2009 suscrito por el Ing. Eduardo Barquero S., Coordinador Consultoría GTZ del Programa MOPT-KfW;

b) Oficio DGIT-0626-2009 del 9 de julio del 2009 del Ing. Junior Araya Villalobos, Director General de Ingeniería de Tránsito, mediante el cual remite el estudio denominado “Evaluación del impacto producido por eliminar la restricción vehicular por número de placa en San José”.

7º—Que ante la concentración de la afluencia y circulación vehicular en el Área Metropolitana de San José, como está comprobado, se genera una evidente interrelación con manifestaciones tales como congestión vial, la salud pública (por el estrés generado por las congestiones), el ambiente y la seguridad vial, todo lo cual demanda por parte del Estado su intervención en la tutela de los derechos e intereses de las personas.

8º—Que mediante Decretos Ejecutivos Nos. 34577-MOPT del 18 de junio de 2008 y 34620-MINAET-MOPT del 4 de julio de 2008, se había determinado la regulación temporal de tránsito de vehículos, según sus números finales de placa, por el Área Central de San José. Procurándose así –entre otras cosas- aminorar la circulación de vehículos en el centro de la ciudad capital durante las horas de mayor congestión vial.

9º—Que mediante Voto N° 2009-009199 la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia dispuso acoger una Acción de Inconstitucionalidad planteada contra los Decretos Ejecutivos Nos. 34577-MOPT del 18 de junio de 2008 y 34620-MINAET-MOPT del 4 de julio de 2008; determinándose la anulación y/o revocación de ambos por considerar la Sala Constitucional que “los elementos que sostenían la razonabilidad y proporcionalidad de la medida están ausentes o han cambiado en su gravedad, de manera que la medida de restricción que antes resultaba constitucionalmente admisible según las circunstancias, en la actual coyuntura carece del soporte debido para poder afirmar que con ella se respeta el balance constitucionalmente exigido entre el sacrificio de los ciudadanos y las supuestas ventajas que se obtienen de la medida restrictiva, pues –se reitera- la razón que daba fundamento al Decreto impugnado ha desaparecido o al menos variado sustancialmente, dejándolo entonces sin sustento necesario para regular una libertad pública. De este modo, lo procedente es declarar con lugar la acción de inconstitucionalidad por esta infracción y eliminar los decretos impugnados del ordenamiento jurídico, siendo por consecuencia innecesario entrar a analizar los restantes argumentos del accionante”.

10.—Que el presente Reglamento no pretende limitar o restringir a los habitantes de la República su ingreso a la Ciudad Capital, ni menoscabar la libertad de tránsito, entendida ésta como el derecho que tiene todo habitante de la República para permanecer en cualquier punto del territorio nacional, así como para trasladarse, sino que lo que se procura es delimitar las condiciones bajo las cuales los vehículos automotores pueden ingresar a la Ciudad Capital, lo cual constituye una potestad del Estado cuyo ejercicio no implica lesión alguna al mencionado derecho de la libertad de tránsito, tal y como lo ha determinado la propia Sala Constitucional en diversas oportunidades.

En ese sentido ha dicho la Sala Constitucional, por ejemplo, mediante Resolución N° 2006-9572 de las 16:15 horas del 5 de julio del 2006 lo siguiente, en lo conducente:

“Cabe indicar que el Estado tiene la potestad de regular la circulación de los automotores por las vías públicas y establecer la señalización correspondiente, lo que tiene el correlativo deber para los conductores -tal y como lo establecen los artículos 78, 115 y 131 inciso g) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres- de observar y cumplir dichas regulaciones acerca de la conducción en las vías públicas. En general los alcances y específicas acciones sobre esta material vienen reguladas en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, en atención al interés público que para el Estado reviste esta materia, lo que a su vez legitima que se puedan crear reglas especiales para el uso de las vías públicas, incluso de algunas más restrictivas que las que rigen el ejercicio de los derechos fundamentales. Así, el Estado puede establecer regulaciones especiales sobre un sector o zona determinada, ... teniendo los particulares

obligación de someterse a tales especificaciones si quieren dedicarse al ejercicio de esa actividad. No estamos, en este caso, ante un caso en que se discuta simplemente si se ha respetado la libertad de tránsito de las personas, pues -como se dijo- las vías públicas son bienes dominiales sobre los que el Estado ejerce una regulación especialmente detallada, de modo que las personas que deban desplazarse por ellas se encuentran sometidas a un régimen de sujeción especial que las obliga a someterse a la regulación existente en esta materia. De todos modos, como ya ha señalado la Sala, la libertad de tránsito no es ilimitada, sino que su ejercicio debe someterse al cumplimiento de determinados requisitos que el Estado puede establecer tomando en consideración intereses de rango superior. Además, reiteradamente se ha mencionado que la libertad de tránsito y de movimiento que reconoce y tutela el Derecho de la Constitución “no protege el medio de transporte sino la libertad de todo habitante de la República de trasladarse libremente de un lado a otro del territorio nacional” (esto en sentencia número 2002-09506 de las quince horas con treinta y dos minutos del primero de octubre del dos mil dos). Así, por ejemplo, en sentencia número 1265-97 de las diez horas doce minutos del veintiocho de febrero de mil novecientos noventa y siete...”

11.—Que, asimismo, con el presente Reglamento no se impide o restringe la libertad de comercio y la libertad de trabajo ya que, en cuanto al primero, cuenta con distintas posibilidades para el abastecimiento de los productos (fuera de horario de restricción, pluralidad de vehículos, fines de semana, u otros) y en cuanto al segundo, se cuenta con diversos medios de transporte público para la movilización de las personas, incluyendo mediante ferrocarril, recientemente reactivado.

12.—Que por razones de oportunidad resulta imperativo e impostergable implementar la presente reglamentación para el establecimiento de la restricción vehicular en la Ciudad Capital en aras de descongestionar las vías públicas y dotar a los habitantes de la República de mejores condiciones de seguridad vial, así como favorecer una mayor fluidez en la circulación vehicular.

Así mismo, por razones de conveniencia, no puede permanecer el país funcionando anclado bajo criterios y concepciones arcaicas, que frenan no sólo su desarrollo económico sino, además, limitan los derechos de las personas a desplazarse por la ciudad capital en condiciones óptimas de seguridad vial, bajo un ambiente donde no se constituyan las presas vehiculares en un componente adicional que deteriore los estándares mínimos requeridos en materia de seguridad que demanda cualquier Ciudad Capital.

Por otra parte, el establecimiento de la restricción vehicular en los términos y condiciones que por este reglamento se disponen viene a ser congruente con el interés público concreto y específico, toda vez que dadas las características físicas que presentan las vías públicas que atraviesan la Ciudad Capital en cuanto a sus dimensiones y el incremento constante en la flota vehicular, deben adoptarse medidas que regulen el ingreso de los vehículos bajo un principio altamente democrático y de trato igualitario, donde el respeto a la dignidad de la persona humana sea, así mismo, elemento fundamental.

13.—Que la presente reglamentación procura humanizar la Ciudad Capital bajo un concepto dinámico que propicie la más expedita movilización vehicular por las vías públicas sin que se generen los actuales congestionamientos, a su vez generadores de toda clase de efectos negativos, a la vez que propicie mejores condiciones de calidad de vida dentro de San José.

14.—Que en los últimos días se ha incrementado gravemente el caos vial en la Ciudad de San José, percibiendo tanto los peatones como los conductores los efectos negativos de la inexistencia de un sistema razonable de restricción vehicular.

15.—Que a efecto de mejorar la circulación en torno al área perimetral de la zona en que se dispone aplicar la restricción vehicular, para facilitar la circulación expedita y una mejoría debida en los tiempos de viaje, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por sí y mediante el concurso del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), desarrolla actividades de mantenimiento y conservación vial, como son: la construcción de topics, nuevos proyectos de acceso, tales como el mejoramiento de la vía alterna (denominada como la carretera vieja) “Escazú – Santa Ana – Ciudad Colón- Orotina”, la “Radial Alterna entre Escazú y San José”, el Proyecto “San Francisco de Dos Ríos – Zapote”, “San Francisco de Dos Ríos – La Colina”, “MAG-Universal”, “Puente Intersección de Alajuelita”, la primera sección de la Concesión “San José – Caldera” y otras obras y labores similares.

16.—Que, por otra parte, con el no funcionamiento del transporte modal mediante ferrocarril de cargas y mercancías, se ha producido una masiva movilización vehicular por carretera, sobresaturando, así mismo, las vías públicas, inclusive dentro del Área Metropolitana.

17.—Que dada la inexistencia de mecanismos o instrumentos que impidan la importación de vehículos, se mantiene constante su importación y posterior venta dentro del país, lo cual repercute de manera directa en la capacidad vial, por cuanto el número de vehículos automotores aumenta anualmente, en tanto que la red vial dentro de la ciudad Capital con todas sus limitaciones físicas sigue siendo sustancialmente la misma, a lo cual debe agregarse la construcción y funcionamiento de vías exclusivamente peatonales o bulevares, de modo tal que deben aplicarse medidas técnicas razonables para ordenar el tránsito vehicular frente a un creciente congestionamiento vial, especialmente dentro del Área Metropolitana.

18.—Que, en ese sentido, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito se ha abocado a efectuar los estudios técnicos de rigor respecto a la situación vehicular en la Ciudad de San José, tomando en cuenta los efectos generados durante la restricción vehicular anterior y la situación caótica en el tránsito vehicular generada con posterioridad a su desaplicación mediante el informe técnico denominado “*Evaluación del Impacto Producido por Eliminar la Restricción Vehicular por Número de Placa en San José*” (oficio N° DGIT-0626-2009 del 9 julio de 2009), realizado en tiempo real y con datos reales en un área de estudio que incluyó los siguientes corredores viales: **Radial Guadalupe**: desde la intersección de calle 23 con avenida 9, Santa Teresita, hasta el cruce Moravia-Coronado y viceversa, **Corredor Avenida 10**: desde calle 42 hasta calle 16, **Corredor Avenida 8**: desde calle 16 hasta calle 42. Es el corredor que da salida a San José hacia el sur-oeste, incluyendo un sector de la avenida 2, **Corredor Pavas-Rotonda de la Hispanidad**: desde el intercambio de la Radial Pavas con la Carretera de Circunvalación, atravesando Paseo Colón, Avenida Segunda y la Radial San Pedro, **Corredor Rotonda de la Hispanidad-Pavas**: desde la rotonda de la Hispanidad hasta el intercambio de la Radial Pavas con la Carretera de Circunvalación, atravesando por la Radial San Pedro, Avenida Primera, Avenida Tercera y la Radial Pavas, **Corredor Calle 0**: desde la Avenida 24 hasta Avenida 7 y **Corredor Calle 1**: desde la Avenida 7 hasta la Avenida 24, concluyendo dicho informe técnico en lo que interesa, lo siguiente:

“1. Luego de la eliminación de restringir la circulación de vehículos de acuerdo con el número de placa se aumento en un 16% el tiempo de recorrido en los corredores analizados. La Calle 0 y la Avenida 8 fueron los corredores más afectados con cerca de 35% de incremento en los tiempos de recorrido, 2. El aumento en tiempo equivale a un monto anual cercano a los quinientos mil dólares (el costo del tiempo se hace utilizando el salario base de un Oficinista Generalista del Servicio Civil, para lo cual, el tiempo de las demoras se pasa a horas y se multiplica por el salario por hora del citado oficinista), 3. El movimiento vehicular por hora pico disminuyó, demostrando un mayor congestionamiento en las vías. 4. La demanda vehicular total aumentó hasta en un 19% en puntos determinados”.

En general, quedó demostrado que el movimiento vehicular fue negativo lo que se explica por la imposibilidad de movimiento que presentaron los vehículos en esos tiempos de análisis. Asimismo los tiempos de viaje en promedio para el cruce del área metropolitana central de San José (en la cual operaba la medida de restricción vehicular) se han visto afectados por un incremento en la afluencia y circulación vehicular; incremento que se ha fijado en un porcentaje de aumento en los tiempos de viaje del 16%, lo cual importa —en tiempo efectivo— un promedio de incremento de 17,5 minutos. Aumento que justifica y lleva a la recomendación técnica de reimplementar la medida de restricción vehicular, fundamentada ésta en la situación de realidad referida en este apartado. Llevándose un control cíclico sobre la operatividad de la medida aludida y de sus efectos.

19.—Que ha quedado técnicamente demostrado que con el cese de la anterior restricción vehicular, la circulación vehicular por “hora pico” fue negativo, lo que se explica por la imposibilidad de movimiento que presentaron los vehículos en esos tiempos de análisis. Asimismo, los tiempos de viaje en promedio para el cruce del área metropolitana central de San José (en la cual operaba la medida de restricción vehicular) se han visto afectados por un incremento en la afluencia y circulación vehicular; incremento que se ha fijado en un porcentaje de aumento en los tiempos de viaje del 16%, lo cual importa —en tiempo efectivo— un promedio de incremento de 17,5 minutos. Aumento que justifica y lleva a la recomendación técnica de reimplementar la medida de restricción vehicular, fundamentada ésta en la situación de realidad referida en este apartado. Llevándose un control cíclico sobre la operatividad de la medida aludida y de sus efectos.

20.—Que de acuerdo con lo estipulado en el artículo 136, inciso g) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993, según reforma introducida mediante Ley N° 8696, se impondrá una multa de un diez por ciento (10%) de un salario base mensual, correspondiente al “Auxiliar administrativo 1” que aparece en la relación de puestos del Poder Judicial, de conformidad con la Ley de Presupuesto Ordinario de la República, aprobada en el mes de noviembre anterior a la fecha en que se cometa la infracción de tránsito, sin perjuicio de las sanciones conexas, al conductor que infrinja las disposiciones relativas a la restricción vehicular.

En ese sentido, las disposiciones establecidas en el artículo 38 bis de esa misma Ley, referentes a las potestades otorgadas al Poder Ejecutivo en materia de reglamentación de la restricción vehicular entraron a regir a partir de su publicación el pasado 23 de diciembre del 2008, a tenor de lo dispuesto en el artículo 269 de ese cuerpo normativo.

21.—Ya que todos los conductores de vehículos automotores que circulan por las vías públicas del país están obligados a respetar la señalización para la circulación vehicular, inclusive en materia de restricción vehicular y en vista de que la referida Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, en su texto actualmente vigente, establece el imperativo para los conductores de acatar las disposiciones en materia de restricción vehicular, a la vez que posibilita la imposición de sanciones a los infractores, resulta pertinente la aplicación de la multa respectiva que, al momento de la comisión del hecho o infracción correspondiente, resultare aplicable, conforme lo establece el artículo 131, inciso g) de la Ley N° 7331 y, a partir del 23 de setiembre, de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 136, inciso g) de ese mismo cuerpo normativo conforme a la reforma introducida mediante Ley N° 8696.

22.—Que la Sala Constitucional mediante resolución 2009-09199 de las 09:05 horas del 12 de junio del 2009, con motivo de la Acción de Inconstitucionalidad que se promoviera en contra de los decretos números 34620-MINAE-MOPT y 34577-MOPT (Expediente 08-013287-0007-CO) determinó:

“Como se explicó más arriba, la razonabilidad y racionalidad de la medida de restricción vehicular fue analizada por la Sala anteriormente y se encontró que resultaba necesaria idónea y razonable, bajo las condiciones a las que el mismo Estado se ligó. No es sino posteriormente

que –amparado en un cambio de circunstancias- se alegó que dicha medida se había convertido en irrazonable y desproporcionada frente al estado de cosas actual. Al acogerse ésta última tesis y declarar la inconstitucionalidad de la medida, se deja reconocido entonces que la lesión constitucional no se origina con la promulgación del decreto sino que se produce luego, con el correr del tiempo, y debido al desajuste entre las condiciones de la medida y la realidad actual.”  
(...)

“VIII.- Conclusión.- Los Decretos Ejecutivos número 34620-MINAE-MOPT y 34577-MOPT impugnados no infringen el principio de reserva de ley porque encuentran sustento jurídico en el marco legal vigente, sin embargo, tanto la ausencia de realización de procesos de evaluación y medición del impacto de la restricción que esta Sala entendió en su momento como parte integrante de la razonabilidad la medida, como también la variación de la situación fáctica que sirvió en su momento para justificar concretamente su necesidad, hacen que la restricción en su diseño actual no pueda justificarse constitucionalmente frente a los precitados principio de razonabilidad y proporcionalidad.-”

Por tanto,

DECRETAN:

**Reglamento al Artículo 38 bis. de la Ley de Tránsito por  
Vías Públicas Terrestres, N° 7331, para la Regulación  
de la Circulación Vehicular mediante el Esquema  
Hora/Placa en el Centro de San José**

Artículo 1º—**Fundamento técnico.** El presente reglamento se fundamenta técnicamente en el informe denominado: “Evaluación del impacto producido por eliminar la restricción vehicular por número de placa en San José” elaborado por la Dirección de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, remitido mediante oficio N° DGIT-0626-2009 del 9 de julio del 2009.

Artículo 2º—**Obligatoriedad.** Las disposiciones del presente reglamento derivan y son directamente ejecutivas del texto expreso del numeral 38 bis de la Ley de Tránsito por Vías Terrestres, N° 7331, y son de acatamiento obligatorio para todas las personas físicas o jurídicas propietarias de vehículos automotores y para los conductores de los mismos, en cuanto a su uso y circulación en las vías comprendidas en el área descrita en el artículo tercero que a continuación se describe.

Artículo 3º—**Regulación horaria.** Durante los días de lunes a viernes, inclusive, y en el período comprendido entre las 06:00 horas y las 19:00 horas del respectivo día, no se permitirá el tránsito vehicular según el número final (último dígito) de la respectiva placa de circulación, de conformidad con el cuadro que a continuación se detalla:

**Día            Restricción circulatoria por día (06:00 a 19:00 horas) según  
último dígito de la placa para vehículos que no sean de  
carga con un peso superior al tipo C2+(6 toneladas)**

Lunes            Vehículos cuya placa finalice en 1 ó 2

Martes           Vehículos cuya placa finalice en 3 ó 4

Miércoles	Vehículos cuya placa finalice en 5 ó 6
Jueves	Vehículos cuya placa finalice en 7 ó 8
Viernes	Vehículos cuya placa finalice en 9 ó 0

Para los vehículos de carga con un peso superior al tipo C2+(6 toneladas), la restricción horaria se ha establecido y seguirá operando conforme las disposiciones del Decreto Ejecutivo N° 34583-MOPT del 19 de junio de 2008, publicado en *La Gaceta* N° 123 del 26 de junio del 2008.

Artículo 4º—**Área de regulación.** La restricción horaria a que se refiere el presente Reglamento aplicará dentro del área conformada por el Bulevar de Circunvalación (Ruta Nacional N° 39); la Radial La Uruca (Ruta Nacional N° 108) y la Carretera La Uruca-Calle Blancos (Ruta Nacional N° 100). La restricción en referencia incluye las rutas nacionales antes mencionadas y las rutas provenientes de estos sectores hacia el centro de San José y viceversa e, inclusive, la totalidad del área comprendida dentro de la delimitación territorial que se origina como resultado de la demarcación que establecen las rutas nacionales números 39, 100 y 108 antes descritas, ligadas entre sí.

Artículo 5º—**Plazo de vigencia de la restricción vehicular y monitoreo.** La restricción vehicular referida en el presente Reglamento, tendrá como fecha de vigencia a partir de su publicación y hasta el 31 de marzo del año 2010, inclusive, fecha esta última prevista por la Administración para la conclusión mayoritaria de los proyectos de infraestructura vial citados en la parte considerativa del presente reglamento.

Durante el lapso de vigencia de la restricción vehicular en referencia, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito mantendrá un monitoreo periódico, conforme lo establece el artículo 8º del presente Decreto, con el fin de corroborar los efectos positivos del sistema, sugerir las medidas correctivas del caso y detectar, así mismo, cualquier otra situación de interés público en materia de seguridad vial que se genere como resultado de la aplicación de la restricción vehicular.

Artículo 6º—**Excepciones a la restricción para circular entre las 06:00 y 19:00 horas.** La restricción para circular en el centro de San José entre las 06:00 y 19:00 horas según lo determina el presente decreto, no se aplicará a los vehículos policiales, a los vehículos destinados al control del tráfico, a las ambulancias, a los vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos, a los vehículos de servicio público taxis según Ley N° 7969, a los vehículos de los servicios regulares de transporte público (autobús, buseta, microbús) o especiales (transporte de trabajadores, turismo o transporte de estudiantes autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes) en el transporte remunerado de personas regulados mediante Ley N° 3503 que cuenten con placa de servicio público, a los vehículos conducidos por personas con discapacidad o destinados a su transporte que cuenten con la debida identificación, a los vehículos dedicados exclusiva y públicamente a la atención de emergencias o para dar mantenimiento a los servicios públicos, así como a las motocicletas y motobicicletas.

Artículo 7º—**Control de la restricción vehicular.** Corresponderá a la Dirección General de la Policía de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ejercer las labores de control para el cumplimiento de las medidas restrictivas descritas en el presente Decreto.

Artículo 8º—**Demarcación, rotulación, señalización y medición de impacto.** Será competencia de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito demarcar, rotular y señalar conforme lo establece el artículo 38 bis de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, en forma nítida, perfectamente



visible, diferenciada (respecto a otras señales de tránsito) y razonablemente continua, el área sujeta a restricción vehicular, así como la sanción aplicable a los infractores.

Asimismo, con el propósito de llevar los controles necesarios a fin de ponderar cíclica y debidamente la operatividad y efectos de la medida de restricción vehicular que nos ocupa, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito realizará semestralmente los estudios de control y valoración de impacto que la medida presente en cuanto a la reducción de concentración de circulación vehicular y tiempos de viaje en la zona en que se aplique la medida de restricción. Dichos informes deberán emitirse durante los meses de enero y julio de cada año y serán de acceso público.

Artículo 9º—**Sanciones.** De acuerdo con lo estipulado en el artículo 136, inciso g) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993, según reforma introducida mediante Ley N° 8696, publicada en el Alcance N° 55 a *La Gaceta* N° 248 del 23 de diciembre de 2008, se impondrá una multa de un diez por ciento (10%) de un salario base mensual, correspondiente al “Auxiliar administrativo 1” que aparece en la relación de puestos del Poder Judicial, de conformidad con la Ley de Presupuesto Ordinario de la República, aprobada en el mes de noviembre anterior a la fecha en que se cometa la infracción de tránsito, sin perjuicio de las sanciones conexas, al conductor que infrinja las disposiciones relativas a la restricción vehicular.

Artículo 10.—**Desaplicación temporal.** Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que por vía de resolución administrativa disponga, cuando así lo estime pertinente por razones de oportunidad, conveniencia o interés público, la desaplicación temporal de la restricción vehicular que por este Reglamento se establece para la Ciudad Capital, durante los días de fin y principio de año, semana santa o vacaciones escolares de quince días, así como con motivo de cualquier otro evento o fecha que así se justifique.

Artículo 11.—**Transitorio.** A los conductores que circulen por las vías públicas y no acaten las señalizaciones del tránsito, inclusive en materia de restricción vehicular, les serán aplicables las multas establecidas en el artículo 131 inciso g) en relación con el artículo 78 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993, mientras no entre a regir el nuevo sistema de multas definido en la Ley N° 8696, publicada en el Alcance N° 55 a *La Gaceta* N° 248 del 23 de diciembre de 2008.

Artículo 12.—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los trece días del mes de julio del año dos mil nueve.

Publíquese.—ÓSCAR ARIAS SÁNCHEZ.—La Ministra de Obras Públicas y Transportes, Karla González Carvajal.—1 vez.—(O. C. N° 93071).—(Solicitud N° 12075).—C-pendiente.—(D35379-62455).