



REGULACION Y COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

UNIDAD TÉCNICA DE APOYO
COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA
JUNIO 2018

CONTENIDO

PRESENTACIÓN	5
I. ASPECTOS INTRODUCTORIOS	9
A. NORMAS DE COMPETENCIA VRS. REGULACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS.	9
1. REGULACIÓN Y POLÍTICA DE COMPETENCIA COMO ALTERNATIVAS.....	9
2. COMPETENCIA COMO COMPLEMENTO DE LA REGULACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS ...	11
B. SECTORES EXCLUIDOS DE LA NORMATIVA DE COMPETENCIA	12
1. MONOPOLIOS DEL ESTADO.....	13
2. CONCESIONARIO DE SERVICIO PÚBLICO EN VIRTUD DE UNA LEY	15
3. AGENTES QUE REALIZAN ACTOS AUTORIZADOS POR LEY ESPECIAL	16
II. NECESIDAD DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	17
III. SOBRE EL MERCADO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHÍCULAR	19
IV. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y LEGAL DEL SERVICIO DE REVISIÓN TECNICA VEHICULAR.....	20
A. ANTECEDENTES DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	20
B. OTORGAMIENTO A UNA ÚNICA EMPRESA DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	23
C. SOBRE RITEVE S Y C S.A. Y EL SERVICIO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	25
D. DATOS RELEVANTES DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL 2017	28
V. NATURALEZA JURIDICA DEL SERVICIO	30
VI. CRITERIOS EMITIDOS POR LA COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA.....	35
VII. SOBRE EL INTENTO DE ABRIR EL MERCADO DEL AÑO 2012.....	39
VIII. LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE RTV A PARTIR DEL 2022.....	42
A. SOBRE LA PROMULGACIÓN DE LA LEY Nº 9078 Y LA POSIBILIDAD DE QUE OTRAS EMPRESAS PRESTEN EL SERVICIO A FUTURO	42
B. POSICIÓN DE INSTITUCIONES ENCARGADAS DEL TEMA SOBRE LA LEY Nº 9078	45

C.	CONDICIONES ACTUALES EN LA PRESTACION DEL SERVICIO	48
IX.	LA RTV EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL.....	51
A.	OPERACIÓN GUBERNAMENTAL CONTRA OPERACIÓN PRIVATIZADA	51
B.	PROGRAMAS CENTRALIZADOS CONTRA PROGRAMAS DESCENTRALIZADOS	52
C.	CASO DE ESPAÑA	54
D.	CASO DE CHILE	57
E.	CASO DE BUENOS AIRES, ARGENTINA	58
F.	CASO DEL ESTADO DE MÉXICO, MÉXICO	59
G.	CASO DE COLOMBIA	60
H.	CASO DE ALEMANIA	61
I.	CASO DE REINO UNIDO	62
X.	CONSIDERACIONES FINALES. POSIBILIDAD DE INTRODUCIR COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RTV	65
XI.	CONCLUSIONES.....	67
XII.	BIBLIOGRAFÍA.....	69

PRESENTACIÓN

Desde el año 2009, Costa Rica ha venido realizando acciones a fin de adherirse a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (en adelante OCDE). Estas acciones se han intensificado en años recientes, especialmente a partir de mayo del año 2013 cuando el Consejo de Ministros de dicha organización acordó revisar la situación de Costa Rica con el fin de tomar una decisión a efectos de iniciar discusiones para la adhesión del país.

La OCDE es un foro en el que los gobiernos trabajan conjuntamente para compartir experiencias y buscar soluciones a los problemas comunes de los países. Su misión es promover políticas que mejoren el bienestar económico y social de las personas. Asimismo, produce indicadores sociales, económicos y ambientales que sirven como herramientas para la toma de decisiones e identifica las mejores prácticas gubernamentales en áreas como el crecimiento económico balanceado y sostenible, el empleo y la educación; el comercio y la inversión; la innovación; la transparencia fiscal; la gobernanza pública y la lucha contra la corrupción, entre otras.

Además de los beneficios que traerían para el país el conocimiento y la capacidad analítica de la organización, se considera también el potencial que ofrece para profundizar las relaciones comerciales de Costa Rica con las economías más avanzadas de Europa, Asia y América.

Para prepararse para ser invitados a ingresar a la OCDE, en conjunto con la secretaria de ese organismo, el país elaboró un plan de acción en una serie de áreas temáticas estratégicas dentro de las cuales se encuentra el tema de política de competencia. El plan abarca tres áreas de trabajo principales:

- a) La participación del país en el Comité de Competencia de la organización, lo que permite compartir experiencias en la discusión y análisis, entre pares, de las mejores prácticas en la aplicación del Derecho de Competencia a nivel internacional.*
- b) La adopción de instrumentos jurídicos de la organización.*
- c) La realización de estudios y revisión de políticas públicas, con el objetivo de apoyar al país en el mejoramiento y acercamiento de las políticas nacionales a las mejores prácticas de la organización.*

El presente estudio tiene como fin atender lo dispuesto en el instrumento jurídico C (79)155/FINAL que se refiere a la “Recomendación del Consejo en Política de Competencia y Sectores Excepcionados o Regulados” en el cual se sugiere a los gobiernos de los países miembros:

- 1. Realizar, con la participación de las autoridades de competencia, revisiones de los regímenes regulatorios y de las exenciones de las leyes de prácticas comerciales restrictivas para considerar:*

- A) Si las razones iniciales o circunstancias que dieron lugar a reglamentación, o aspectos particulares de las mismas, siguen siendo válidas en las condiciones contemporáneas;*
- B) la medida en que esos regímenes reglamentarios o aspectos particulares de los mismos han alcanzado sus objetivos, y los verdaderos costos sociales, económicos y administrativos, en comparación con los beneficios, de alcanzar esos objetivos por medio de la reglamentación;*
- C) si los mismos objetivos podrían efectivamente alcanzarse en condiciones contemporáneas mediante la operación de la competencia sometida a control bajo las leyes de prácticas comerciales restrictivas o por formas de intervención gubernamental que restrinjan la competencia en menor grado;*
- 2. Al llevar a cabo los exámenes mencionados en el párrafo 1 supra, se tendrá en cuenta la experiencia de otros países en los que se hayan alcanzado políticas específicas en relación con los sectores regulados con una reducción de la regulación o con una aplicación más amplia de las políticas de competencia y la competencia Leyes;*
- 3. Cuando los exámenes mencionados en el párrafo 1 indiquen que la reglamentación sigue siendo deseable para lograr políticas públicas o cuando se trata de empresas públicas, considerar si una mayor competencia y una mayor aplicación de leyes de prácticas comerciales restrictivas, coherentes con los objetivos de la política reguladora, serían útiles En el alivio de los efectos adversos que pueden resultar de la regulación extensa. Más específicamente, deben:*
- A) Conciliar, en la medida de lo posible, los regímenes reglamentarios existentes con su política de competencia y las leyes de prácticas comerciales restrictivas;*
- B) Asegurar que las exenciones explícitas o implícitas de las leyes de prácticas comerciales restrictivas no sean más amplias de lo necesario para alcanzar los objetivos de interés público de los esquemas reguladores;*
- C) Exento de la aplicación de las leyes de competencia únicamente aquellas actividades restrictivas de las empresas de las industrias reguladas que sean necesarias o expresamente aprobadas por las autoridades competentes como deseables o necesarias para lograr los propósitos del régimen regulador;*
- 4. Conceder a las autoridades de competencia poderes adecuados para impugnar prácticas abusivas, incluidas las discriminaciones injustas y las denegaciones de trato, por monopolios o cárteles aprobados por las autoridades competentes, en particular cuando tales comportamientos superen los fines para los que se adoptó el régimen reglamentario;*
- 5. Hacer esfuerzos para detectar acuerdos no-archivados o no aprobados que, aunque legales si han sido notificados o aprobados por las autoridades competentes, no han sido notificados y aprobados; y tratar dichos acuerdos con arreglo a normas de prácticas comerciales restrictivas apropiadas;*
- 6. Proporcionar los medios adecuados de consulta y coordinación de las acciones entre las autoridades reguladoras y las autoridades de competencia para que éstas puedan tener un*

impacto positivo en la formulación y aplicación de esquemas y políticas reguladoras en relación con las cuestiones;

Según se señala en esta recomendación, los sectores económicos regulados por las autoridades públicas y que están total o parcialmente eximidos de las prácticas comerciales restrictivas representan una proporción significativa de la producción nacional de los países miembros, por lo que éstos han empezado a reexaminar la necesidad particular de determinados Reglamentos o exenciones y, cuando sea factible, confiar más en la competencia y en la aplicación de las leyes de prácticas comerciales restrictivas. Lo anterior por cuanto consideran que la regulación debe desplazar las leyes sobre la competencia o las prácticas empresariales restrictivas sólo en la medida necesaria para lograr objetivos de política pública que no pueden obtenerse únicamente mediante la competencia.

Así el estudio que a continuación se presenta pretende hacer un análisis de cada uno de los puntos antes enumerados en relación con el servicio de la revisión técnica vehicular. De tal forma que se presenta un análisis de la normativa que rige al sector, una delimitación del servicio que se encuentra exceptuado o regulado, una descripción de su estructura de mercado y una comparación con la forma en que otros países han estructurado el sector bajo estudio.

Todo ello con el único fin de brindar herramientas a las autoridades públicas a fin de tomar decisiones que puedan llevar a mejorar la regulación y si es del caso, eliminarla total o parcialmente a fin de que los beneficios de la competencia puedan llegar a los consumidores.

I. ASPECTOS INTRODUCTORIOS

A. NORMAS DE COMPETENCIA VRS. REGULACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS.

El objetivo de este apartado es destacar la relación que existe entre las actividades de regulación de los servicios públicos y de los monopolios del Estado y las actividades relacionadas con la promoción y la defensa de la competencia en los mercados. Dichas relaciones pueden ser de distintos tipos, presentándose situaciones en las cuales la regulación y la defensa de la competencia son alternativas para resolver un problema, y situaciones en las cuales son actividades complementarias.

1. REGULACIÓN Y POLÍTICA DE COMPETENCIA COMO ALTERNATIVAS

El ejercicio del poder monopolístico es sin duda uno de los mayores problemas para el funcionamiento eficiente de un mercado. Si en un mercado opera una única empresa que puede decidir libremente los precios y las condiciones de oferta de su producto o servicio, la lógica de maximización de sus propios beneficios la llevará casi con seguridad a elegir precios más elevados, una menor calidad y/o variedad y cantidades más pequeñas de las que serían socialmente óptimas.

Existen dos tipos básicos de intervención pública para resolver el problema generado por la existencia de poder monopolístico en los mercados: a) la regulación directa de precios, cantidades y otras variables relacionadas con la provisión del bien o servicio de que se trate y b) la regulación indirecta a través de las normas de protección y defensa de la competencia.

La regulación directa le permite al Estado intentar resolver el problema reemplazando al sector privado en la toma de decisiones; si un monopolista privado tiene incentivos para cobrar precios más altos y menores cantidades que lo eficiente, un regulador pretende en cambio, inducir un equilibrio de mercado con precios menores y cantidades mayores.

Cuando se aplican normas de promoción y defensa de la competencia, se trata de que las empresas, ante la presencia de un mayor número de competidores, no encuentren conveniente fijar precios elevados ni proveer bienes de baja calidad por temor a que los consumidores las reemplacen por otras empresas que ofrecen el mismo bien o servicio a un precio más bajo o con una calidad mayor.

Ambos tipos de intervención pública tienen ventajas y desventajas para controlar el poder de mercado. La ventaja de regulación directa es que resuelve el problema de raíz, ya que la cantidad, la calidad y el precio que la autoridad fija son los que el Estado considera adecuados. La mayor desventaja de este tipo de regulación, sin embargo, es su costo, puesto que exige la creación de estructuras jurídicas específicas dentro del propio Estado que deben operar con un criterio que, en cierto sentido, es artificial, puesto que no deben propender a la maximización de los beneficios de la empresa que regulan sino a la maximización de los beneficios sociales agregados. En algunos casos

esto último puede implicar que las empresas reguladas tengan pérdidas, y que dichas pérdidas deban ser subsidiadas por los contribuyentes, o bien, que por la consideración a los costos para la fijación de tarifas, las empresas no se vean incentivadas a innovar y a ser más eficientes, es decir, que la regulación no refleje beneficios reales para los usuarios.

La regulación indirecta a través de normas de promoción y defensa de la competencia, en cambio, permite el ahorro de los costos asociados con la regulación directa, al no requerir la creación de empresas públicas ni de agencias regulatorias específicas, ni genera la necesidad de subsidiar actividades para lograr precios bajos, ni pretende que las empresas tomen decisiones contrarias a su interés particular. Lo que hace es simplemente crear un ambiente propicio para que existan varios proveedores de los distintos bienes y servicios, para que dichos proveedores no se pongan de acuerdo entre sí acerca de los precios que van a cobrar o de otras variables competitivas relevantes, y para que tampoco intenten excluir del mercado a otras empresas o impedirle su acceso al mismo.

La pregunta que surge entonces es, ¿en qué casos resulta más conveniente utilizar una regulación directa, y en qué casos es preferible no regular y utilizar en cambio una política de promoción y defensa de la competencia? Un elemento básico a tener en cuenta para responder dicha pregunta es la posibilidad de que en el mercado bajo análisis exista competencia. En un mercado con características de monopolio natural¹ es, en general, preferible el uso de la regulación directa o de la creación de empresas públicas. Pero si no es este el caso las políticas de promoción y defensa de la competencia pueden operar como herramientas para ayudar a que dicha competencia resulte más efectiva para evitar los excesos derivados de la posible existencia de poder monopolístico.

De tal forma que la característica de monopolio natural de los servicios públicos es la que justifica en la mayoría de los casos la existencia de una regulación directa de los precios en la mayoría de los países del mundo. No obstante, aún en estos mercados, puede haber sectores que sí puedan ser competitivos. Es decir, aunque se esté en presencia de un monopolio natural, aquellas actividades que admitan varios operadores deberían regirse por los principios de la libre competencia.

Finalmente, la opción entre regulación y defensa de la competencia, puede depender de factores distintos de la existencia o no de monopolios naturales. Puede ser que el Estado prefiera regular los precios y las características de los bienes y servicios por razones ligadas con el impacto que tienen sobre la economía, o con la necesidad prioritaria que ciertos bienes tienen para amplios sectores de la población. En esas circunstancias, la alternativa a la regulación puede ser la existencia de un sistema de impuestos (que disuadan la oferta de productos que se quieren combatir) y subsidios (que favorezcan la oferta de bienes o servicios cuya provisión se quiere fomentar).

¹ Se define el monopolio natural como un mercado en el cual es más eficiente, desde el punto de vista de los costos de proveer el bien o servicio bajo análisis, que exista una sola empresa.

2. COMPETENCIA COMO COMPLEMENTO DE LA REGULACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

Si bien la regulación y la competencia son básicamente formas alternativas de resolver los problemas generados por el ejercicio del poder monopólico en los mercados, la competencia también puede verse como un elemento complementario de la regulación de ciertos sectores e industrias. Las formas en las cuales la competencia puede formar parte de un esquema regulatorio son variadas. Una posibilidad es permitir que en ciertas actividades reguladas exista concurrencia de varias empresas, que si bien se encuentran limitadas para competir en las variables determinadas por el regulador (por ejemplo, el precio) sí pueden hacerlo en otras que permanecen desreguladas (por ejemplo, la localización, los servicios de posventa, etc.).

Otra posibilidad es permitir que exista *“competencia por comparación”*, es decir, que distintos segmentos de la misma actividad estén abastecidos por distintos monopolistas, pero que todos ellos sean regulados de la misma manera. Tiene su mayor importancia cuando se trata de actividades organizadas con base a *“monopolios locales”*. Si existen distintas empresas que tienen la concesión del mismo servicio en áreas diferentes, o en rutas diferentes dentro de la misma área, pero todas ellas se hallan sujetas a la misma regulación, entonces la autoridad reguladora puede comparar el desempeño relativo de dichas empresas y establecer un sistema de premios y castigos que favorezca a las empresas más eficientes y penalice a las menos eficientes.

Por último, puede existir también *“competencia por el monopolio”*, es decir, mecanismos por los cuales la regulación le adjudica el monopolio a una empresa después de pasar por un proceso en el cual compite con otras compañías interesadas. En este caso se ha determinado que la prestación del servicio resulta más conveniente que esté en manos de una sola empresa, por ello es importante que la competencia se desarrolle en el proceso anterior de selección, para que existan amplias posibilidades de participación. La *“competencia por el monopolio”* se produce esporádicamente cada vez que la Administración decide licitar una concesión de un servicio público. Para que dicha competencia por el monopolio sea más efectiva, es importante que la misma busque replicar del modo más cercano posible lo que sería una competencia real por la captación de los clientes.

Uno de los métodos para lograr eso es que quien se presente a la licitación no compita con base al monto que deberá pagar al concedente por adquirir el derecho de concesión, sino por el monto que le cobrará a los usuarios por el servicio público que preste. A través de mecanismos como esos, quien gana el derecho a prestar un servicio público es aquél que ofrece la menor tarifa al público por el mismo servicio, y dicha oferta, si se produce en condiciones de competencia efectiva, hace que el que gane la licitación sea en general la empresa capaz de prestar el servicio al menor costo.

B. SECTORES EXCLUIDOS DE LA NORMATIVA DE COMPETENCIA

La Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, N°7472, estableció en su origen, esto es en el año 1994 en el que fue emitida, el ámbito de aplicación del capítulo tercero de la norma, que se refiere a Promoción de la Competencia, como el siguiente:

“Artículo 9.- Campo de aplicación

La normativa de este capítulo se aplica a todos los agentes económicos, con las salvedades y las previsiones indicadas en este capítulo.

Se exceptúan de la aplicación de la normativa de este título:

a) Los agentes prestadores de servicios públicos en virtud de una concesión, en los términos que señalen las leyes para celebrar las actividades necesarias para prestar esos servicios, de acuerdo con las limitaciones establecidas en la concesión y en las regulaciones especiales.

b) Los monopolios del Estado creados por ley, mientras subsistan por leyes especiales para celebrar las actividades expresamente autorizadas en ellas, en áreas como: seguros, depósitos bancarios en cuenta corriente, o a la vista, destilación de alcohol, y comercialización para consumo interno, distribución de combustibles y los servicios telefónicos, de telecomunicaciones, de distribución eléctrica y de agua.”

El que un agente económico esté excluido de la normativa de competencia, en los términos del artículo 9 antes citado, significa que no podrían ser sancionados por prácticas monopolísticas absolutas y/o relativas establecidas en los artículos 11 y 12 de la ley, ni estarían obligados a cumplir con el trámite de notificación obligatoria previa de concentraciones. Esta aclaración resulta importante porque se ha malentendido que el estar sometido a la normativa de competencia, significa el estar sometido a competencia aun cuando una norma o regulación especial haya eliminado esa posibilidad.

Con la apertura de los mercados de: depósitos bancarios en cuenta corriente o a la vista a mediados de los 90's, y los servicios de seguros y de telecomunicaciones en el año 2008, el texto del artículo 9 fue modificado de la siguiente forma:

“Artículo 9.- Campo de aplicación

La normativa de este capítulo se aplica a todos los agentes económicos, con las salvedades y las previsiones indicadas en este capítulo.

Se exceptúan de la aplicación de la normativa de este título:

a) Los agentes prestadores de servicios públicos en virtud de una concesión, en los términos que señalen las leyes para celebrar las actividades necesarias para prestar esos servicios, de acuerdo con las limitaciones establecidas en la concesión y en las regulaciones especiales.

b) Los monopolios del Estado creados por ley, mientras subsistan por leyes especiales para celebrar las actividades expresamente autorizadas en ellas.”

(Así reformado por el artículo 73 de la ley N° 8642 del 4 de junio de 2008).

En el año 2012 con la reforma implementada mediante la Ley N° 9072, se hizo un esfuerzo por convencer a los señores diputados de la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación de la normativa, que pasó a ser:

“Artículo 9.- Campo de aplicación.

La normativa de este capítulo se aplica a todos los agentes económicos, a excepción de los concesionarios de servicios públicos en virtud de una ley, de aquellos que ejecuten actos debidamente autorizados en leyes especiales y de los monopolios del Estado, todos ellos en los términos y las condiciones que establezca su normativa.”

(Reformado por el artículo 1° de la Ley N° 9072 del 20 de setiembre de 2012 publicada al Alcance N. 148 de La Gaceta N. 193 de 5 de octubre de 2012.)

Así, en la actualidad resultan ser tres categorías de agentes económicos los que están exceptuados de la aplicación de la normativa de competencia en los términos del artículo 9 antes citado, los que se analizan a continuación con mayor detalle. Adicionalmente, es necesario indicar que el artículo 72 de la Ley N° 7472 establece en su párrafo final que *“La presente Ley no será aplicable a las municipalidades tanto en su régimen interno, como en sus relaciones con terceros.”* De tal forma que los gobiernos locales se encuentran exceptuados no sólo de la normativa de competencia sino de la referente a la protección de los derechos de los consumidores.

Es importante aclarar que tal como lo establece la norma, la interpretación de la Comisión para Promover la Competencia en relación con la norma antes citada es siempre restrictiva, esto significa por ejemplo, que un monopolio del Estado se encuentra excluido de la normativa de competencia única y exclusivamente en los bienes o servicios en los cuales una ley le otorga ese carácter. Así, a la largo de su historia, ha investigado y/o sancionado a: empresas dedicadas al transporte aéreo de pasajeros en su relación con las agencias de viajes, a compañías de electrificación rural respecto a la negativa de acceso a su red de posteo, a la Fábrica Nacional de Licores en relación con la comercialización de bebidas alcohólicas, entre otros.

1. MONOPOLIOS DEL ESTADO

Si bien desde su origen la Ley cita como monopolios del Estado varios mercados, lo cierto es que la legislación costarricense sólo establece claramente como monopolios a algunos de estos, tal es el

caso de la destilación de alcohol² y la comercialización de combustibles³. Otros son más bien concesionarios que resultaron exclusivos, ya sea porque la normativa o la realidad así lo han determinado. Sirva como ejemplo el caso del Instituto Costarricense de Electricidad que, de acuerdo con el voto de la Sala Constitucional, ante una consulta de la Asamblea Legislativa indicó:

“3) EL ICE ES UN CONCESIONARIO Y NO FUE CONSTITUIDO COMO UN MONOPOLIO DE DERECHO. *El ICE no fue constituido constitucional o legalmente -formalmente- como monopolio de derecho. En cuanto a su régimen constitucional no se trata de una de las instituciones autónomas creadas o reguladas por la Constitución como el caso de la CCSS, el PANI y los Bancos Comerciales del Estado. En cuanto a su régimen legal, debe resaltarse que a través un decreto de facto o Decreto-Ley, esto es, un acto con valor de ley de carácter pre-constitucional dictado por la Junta Fundadora de la Segunda República, se creó el ICE (Decreto-Ley No. 449 de 8 de abril de 1949). De la lectura de las normas legales que conforman el régimen infraconstitucional del ICE, se desprende que esa institución posee una concesión legislativa especial. Lo anterior no supone que se haya dispuesto por ley la creación de un monopolio de derecho. Sobre el particular, cabe resaltar que de conformidad con el artículo 46 constitucional la regla de la constitución económica es la libertad de empresa y la libre competencia, por lo que la excepción calificada es la creación de monopolios. En efecto, de conformidad con dicha norma, es de interés público la acción del Estado encaminada a impedir toda práctica o tendencia monopolizadora y para establecer nuevos monopolios a favor del Estado o de las Municipalidades, se requiere la aprobación por parte de dos tercios de la totalidad de los miembros de la Asamblea Legislativa, lo que no se dio en el caso concreto del ICE. El conjunto de leyes que le conceden una concesión al ICE no establecen, expresamente, un monopolio de derecho. (...)*” Sala Constitucional, Sentencia 04569 del 26 de marzo de 2008.

² La Fábrica Nacional de Licores (FANAL) ostenta el monopolio en la producción, elaboración y comercialización de alcohol etílico para fines licoreros, según lo establece el artículo 443 del Código Fiscal de 1850, en cuanto dispone:

“Artículo 443- Son artículos estancados, el aguardiente, el alcohol y toda bebida alcohólica preparada en el país, cualquiera que sea el procedimiento usado para obtenerla y el nombre con que se le designe. De lo anterior se exceptúan la cerveza, los vinos elaborados mediante fermentación natural de frutas cuyo contenido alcohólico no exceda de un doce por ciento (12%), y las preparaciones alcohólicas mezcladas con sustancias alimenticias como huevo, leche, azúcar y maicena, siempre que estos productos estén sometidos a una reglamentación especial. El Ministerio de Economía, Industria y Comercio regulará la elaboración de alcohol y será el organismo responsable de emitir las políticas de desarrollo de esta actividad, de conformidad con el siguiente esquema sectorial:

a) La producción y el uso de alcohol etílico para fines licoreros e industriales y la elaboración de rones crudos para el consumo nacional y para la exportación, corresponderán a la Fábrica Nacional de Licores, la cual regulará esta actividad de acuerdo con la legislación vigente.”

³ La Ley que establece el monopolio a favor del Estado para la importación, refinación y distribución de petróleo, combustibles, asfaltos y naftas, N°7356 establece:

“ARTÍCULO 1.- La importación, refinación y distribución al mayoreo de petróleo crudo y sus derivados, que comprenden combustibles, asfaltos y naftas, para satisfacer la demanda nacional, son monopolio del Estado.

ARTÍCULO 2.- El Estado concede la administración de ese monopolio a la empresa pública Refinadora Costarricense de Petróleo Sociedad Anónima (RECOPE S.A.), para el desempeño de las actividades descritas en el artículo anterior, en tanto su capital accionario pertenezca en su totalidad al Estado.”

2. CONCESIONARIO DE SERVICIO PÚBLICO EN VIRTUD DE UNA LEY

Una concesión es el otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una Administración Pública a una empresa, que puede ser pública o privada. Por su parte, el servicio público se refiere a las prestaciones o servicios de interés comunitario o esencial para la satisfacción de necesidades colectivas, brindados por el Estado o por medio de particulares mediante la figura de ley, permiso o concesión (gestión directa e indirecta), cuyas características, en general son:

1. Principio de la licitación (libre concurrencia, igualdad de participación, publicidad, eficiencia).
2. No otorga derechos subjetivos sobre el servicio público (la titularidad siempre es el Estado), sólo se reconoce el derecho subjetivo a ejercer la actividad de conformidad con los términos concesionados.
3. No opera el silencio positivo, se requiere de acto administrativo expreso de la Administración concedente.
4. La potestad tarifaria es intrínseca.

El artículo 5⁴ de la Ley de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, N°7593, establece el conjunto de servicios que regula dicha institución, sin embargo, dicho listado no es completo por cuanto otras normas y desarrollos jurisprudenciales, han ido agregando otros servicios a dicha lista.

Es importante señalar que luego de la reforma del año 2012, la excepción de los concesionarios de servicios públicos se restringe exclusivamente a aquellos a los cuales una ley les otorga tal característica, tal como es el caso del ICE antes expuesto. Lo anterior se desprende claramente de la discusión del proyecto en el seno de la Asamblea Legislativa, tanto en Plenario como en la

⁴ **Artículo 5. Funciones.** En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

- a) Suministro de energía eléctrica en las etapas de generación, transmisión, distribución y comercialización.
 - b) Los servicios de telecomunicaciones cuya regulación esté autorizada por ley.
 - c) Suministro del servicio de acueducto y alcantarillado, incluso el agua potable, la recolección, el tratamiento y la evacuación de las aguas negras, las aguas residuales y pluviales, así como la instalación, la operación y el mantenimiento del servicio de hidrantes.
 - d) Suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, dentro de los que se incluyen: 1) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados a abastecer la demanda nacional en planteles de distribución y 2) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados al consumidor final. La Autoridad Reguladora deberá fijar las tarifas del transporte que se emplea para el abastecimiento nacional.
 - e) Riego y avenamiento, cuando el servicio se presta por medio de una empresa pública o por concesión o permiso.
 - f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.
 - g) Los servicios marítimos y aéreos en los puertos nacionales.
 - h) Transporte de carga por ferrocarril.
 - i) Recolección y tratamiento de desechos sólidos e industriales.
- (...)"

Comisión de Asuntos Económicos –a través de una moción vía artículo 154 del Reglamento de dicha institución que llevó nuevamente el proyecto a esa instancia.

Por su parte, la COPROCOM así lo ha manifestado en diversas resoluciones, tal como el Voto N° 05-2015 de las dieciocho horas con cincuenta minutos del veintisiete de enero del dos mil quince, que señala:

“El representante legal de la empresa investigada señala que de conformidad con lo establecido en el artículo 9 de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, se encuentra exentos de la aplicación de la normativa de competencia. Lo anterior, al indicar que su condición es de concesionario de servicio público en virtud de una ley, ya que en el artículo 1 de la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores se establece la figura del concesionario y se dispone que el transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras públicas y Transporte.

*Así las cosas, se le reitera a la empresa sancionada que la reforma realizada a la Ley N°7472, a través de la Ley N°9072, vigente a partir del 5 de octubre de 2012, varió las excepciones a la normativa de competencia vigente, **de manera que si bien antes estaban excluidos "los agentes prestadores de servicios públicos en virtud de una concesión" con la reforma sólo quedaron excluidos, en el tema que nos atañe, "los concesionarios de servicios públicos en virtud de una ley" . Por lo anterior, el legislador deja claro que hay una diferenciación entre el agente prestador del servicio público en virtud de una concesión y aquel que adquiere tal condición en virtud de una ley.**”*

3. AGENTES QUE REALIZAN ACTOS AUTORIZADOS POR LEY ESPECIAL

Leyes especiales permiten que algunos sectores puedan realizar actos, convenios o acuerdos que constituyen prácticas anticompetitivas en los términos de la Ley N°7472, no obstante, dada la jerarquía de las normas, no resultan sancionables por la Comisión para Promover la Competencia dado la autorización legal que ostentan para su realización. Tales son los casos de las Conferencias Marítimas, la Liga Agrícola de la Caña de Azúcar, CONARROZ, entre otras.

En otros casos, como el de los colegios profesionales, han sido sentencias de la Sala Constitucional los que han dispuesto su exclusión de la aplicación del capítulo de Competencia de la Ley N°7472.

La Comisión para Promover la Competencia ha manifestado reiteradamente su posición consistente con las mejores prácticas y estándares internacionales en cuanto a la eliminación de todas las exenciones a la ley de competencia, tanto en términos de sectores como en cuanto al tipo de personas que llevan a cabo la actividad (tales como monopolios legales, gobiernos municipales, cooperativas, asociaciones empresariales, asociaciones profesionales, entre otras).

II. NECESIDAD DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

La contaminación del aire es especialmente preocupante debido a que las personas están expuestas constantemente a los contaminantes y, por las características propias de la atmósfera, no es posible aplicar algún método físico, químico o biológico que elimine los gases y partículas nocivas. Por lo tanto las estrategias para mejorar la calidad del aire se enfocan en controlar y reducir la emisión de estos contaminantes.

El sector de los transportes es responsable de aproximadamente el 25% de las emisiones globales de carbono. Así, el esfuerzo para la estabilización de las concentraciones de gases del efecto invernadero⁵ también incluye necesariamente las diferentes medidas para control y mejoría de la eficiencia energética del transporte motorizado.

Por otra parte, a nivel mundial, los vehículos de transporte individual representan al menos el 95% del parque automotor total destinado al transporte de personas, el restante 5% corresponde al transporte público, como por ejemplo autobuses estándar, autobuses, microbuses y taxis, lo que indica que existe una clara preferencia por el uso del transporte individual sobre el transporte colectivo. En consecuencia, los vehículos de uso individual generan diariamente más toneladas de monóxido de carbono (CO)⁶, hidrocarburos no quemados (HC)⁷, óxidos de nitrógeno (NOx)⁸ y dióxido de azufre (SO₂)⁹ que el transporte público.

Los vehículos en malas condiciones mecánicas, además de emitir más cantidad de contaminantes, son más propensos a causar un accidente ya sea con otros vehículos o con peatones. El Observatorio de Movilidad Urbana¹⁰ reporta que durante el año 2007, en las principales áreas metropolitanas de América Latina y el Caribe, se presentaron entre 4,2 y 15,8 defunciones por cada mil habitantes con motivo de accidentes de tránsito. Estas cifras son más elevadas que las reportadas para ciudades europeas (3 defunciones/ 1.000 habitantes).

⁵ Un gas de efecto invernadero (GEI) es un gas atmosférico que absorbe y emite radiación dentro del rango infrarrojo. Este proceso es la fundamental causa del efecto invernadero. Los principales GEI en la atmósfera terrestre son el vapor de agua, el dióxido de carbono, el metano, el óxido de nitrógeno y el ozono

⁶ El Monóxido de carbono es resultado del proceso de combustión y se forma siempre que la combustión es incompleta, es un gas tóxico, incoloro e inodoro

⁷ Hidrocarburos no quemados. Aunque no son directamente dañinos, son los mayores contribuyentes para el smog y la contaminación del ozono. Los hidrocarburos en la atmósfera reaccionan con el sol y se rompen para formar otros componentes químicos que irritan los ojos, las fosas nasales, garganta y pulmones.

⁸ Los óxidos de nitrógeno en concentraciones pequeñas, pueden causar irritaciones en los ojos, nariz y pulmones, así como dolores de cabeza. En altas concentraciones pueden provocar bronquitis y agravar otras enfermedades relacionadas con los pulmones. Una vez en la atmósfera, reaccionan con el oxígeno para formar ozono (el cuál es también tóxico para respirar) y smog.

⁹ El dióxido de azufre es el principal causante de la lluvia ácida ya que en la atmósfera es transformado en ácido sulfúrico

¹⁰ Ente del Banco de Desarrollo de América Latina que apoyan y asesora, a través de la generación de conocimiento y el análisis sectorial, a los distintos gobiernos nacionales en materia de políticas públicas y en la difusión de buenas prácticas en las ciudades latinoamericanas.

La Organización Mundial de la Salud ha venido orientando la adopción de niveles cada vez más bajos de contaminación del aire para garantizar la salud de la población en áreas urbanas congestionadas. Es necesario, por lo tanto, que se desencadenen políticas públicas consistentes, con miras al control efectivo de las emisiones y seguridad de los vehículos.

La experiencia internacional muestra que los programas de inspección vehicular obligatoria son parte de las principales estrategias para mejorar la calidad del aire, y con costo reducido, lo que refleja el mejor costo beneficio entre las medidas posibles.

Las condiciones mecánicas inadecuadas de los vehículos, que muchas veces pasan desapercibidas por los conductores, pueden hacer que éstos emitan hasta 10 veces más contaminantes de lo aceptable y se involucren en accidentes evitables si estuviesen en buenas condiciones mecánicas. La inspección vehicular busca básicamente inducir a los ciudadanos a mantener las condiciones muy cercanas a las del automóvil nuevo, pues el que estén desreguladas y el desgaste, con el uso continuo, comprometen los avances tecnológicos y los beneficios obtenidos con los programas de control de emisiones y de elementos de seguridad de los vehículos nuevos implementados en las últimas décadas.

Además de verificar los niveles de emisión de gases, partículas y ruido, la inspección vehicular identifica alteraciones en las condiciones originales de los vehículos, impidiendo prácticas indeseadas, como la retirada de los catalizadores, de los silenciadores o la violación de la calibración de la bomba de inyección en vehículos diésel.

Las inspecciones periódicas también controlan con eficiencia el ruido excesivo de los vehículos, que es uno de las principales molestias en ambientes urbanos, causadas por la alteración o deterioro del tubo de escape.

Inspeccionar periódicamente el parque automotor también inhibe la baja calidad de servicios de mantenimiento vehicular y de piezas de repuesto, así como la adulteración de combustible. El programa de inspección vehicular ofrece aún más seguridad a los ciudadanos en la compra de vehículos usados, tanto del punto de vista del estado mecánico como de la legitimidad de la documentación. Las inspecciones permiten a los gestores de tránsito y del medio ambiente acompañar las estadísticas de las condiciones mecánicas del parque automotor, por modelo y categoría del vehículo, suministrando informaciones importantes para la definición de políticas públicas para la reducción de la contaminación e importante retroalimentación para fabricantes de vehículos en relación a problemas y fallas sistemáticas de sus modelos.

Las informaciones estadísticas de fallas generan, en algunos países, publicaciones anuales sobre el desempeño mecánico de los modelos de vehículos de la flota circulante, utilizadas como la guía más importante de los consumidores en el momento de adquirir vehículos usados.

III. SOBRE EL MERCADO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHÍCULAR

El mantenimiento de vehículos en buen estado genera mayores beneficios sociales que particulares, ya que contribuye a reducir el número de accidentes y produce incrementos menores de contaminación. Estos beneficios externos o externalidades económicas positivas no son tenidos habitualmente en cuenta por los usuarios al determinar su nivel de gasto en el mantenimiento del vehículo, con lo que podrían no ser aprovechados por la sociedad en su totalidad si se dejase actuar exclusivamente a los mecanismos de mercado.

La existencia de un fallo de mercado es una condición necesaria para la intervención del sector público, pero no suficiente. La intervención pública, incluso cuando necesaria, podría ser desproporcionada o ineficiente, pudiendo alcanzarse los mismos objetivos sociales de forma menos costosa para el interés general.

Conceptualmente, tal y como ha sido diseñado la prestación del servicio de RTV a partir del año 2022, se puede enmarcar dentro de los mercados de servicios de certificación. *“En estos mercados:*

- *los demandantes obtienen, voluntariamente o por imperativo legal, un certificado acerca de la calidad u otras cualidades de los productos o servicios certificados.*
- *los certificados son emitidos por operadores que actúan en el marco de la denominada infraestructura para la seguridad y calidad industrial, bajo distintos grados de supervisión por parte de la Administración.*
- *Por lo general, los certificadores deben estar acreditados por una agencia independiente y deben conducir el proceso de certificación siguiendo unas pautas regladas.”¹¹*

La certificación proporcionada por el servicio de RTV resulta obligatoria para los propietarios de vehículos, por lo que la demanda viene condicionada y determinada por la regulación. La obligatoriedad es reforzada por la existencia de un régimen sancionador en caso de incumplimiento.

Así, la demanda del servicio de RTV tiene como elementos clave la propia demanda de vehículos, el tamaño del parque automovilístico y sus características (edad y tipos de vehículos). Como ya se indicó anteriormente, el parque automotor es de aproximadamente 1,3 millones de vehículos, de los cuales aproximadamente el 64% son automóviles, 13% carga liviana, 12% motocicletas y el resto fueron otros vehículos como taxis, buses, cabezales, camiones y remolques. La edad promedio de los vehículos que asistieron a revisión periódica en el año 2017 es de 16 años.

Existen además en el país 3 modalidades de RTV: previa a la inscripción del vehículo, periódica que varía en su frecuencia según el tipo de vehículo y su edad y sorpresiva.

¹¹ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. IPN/CNMC/018/16. Proyecto de Real Decreto por el que se Regula la Inspección Técnica de Vehículos y se Establecen Normas Generales de Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos. Pág. 9.

IV. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y LEGAL DEL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

A. ANTECEDENTES DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

El Acuerdo Centroamericano Sobre Circulación por Carreteras, ratificado por nuestro país mediante Ley N°. 3148 del 6 de agosto del año 1963, contiene la primera disposición legal relacionada con la revisión técnica de vehículos en el país. Lo anterior por cuanto el artículo 25 de dicho cuerpo normativo, trata de las revisiones técnicas de los vehículos de transportes públicos y de ciertas clases de vehículos para el transporte de mercancías, y es específico en establecer la competencia del Estado para ello, al señalar:

“1. Los vehículos automotores utilizados para el transporte de personas o carga así como sus remolques o semi-remolques, deberán pasar revista técnica ante las autoridades competentes, periódicamente y cuando la necesidad lo imponga, para comprobar que se hallan en buenas condiciones mecánicas y en estado satisfactorio de conservación y que siguen ajustándose a las disposiciones del Capítulo I del presente Título y en especial a lo dispuesto en el Artículo 22 de este Capítulo. De todas maneras, estos vehículos deberán pasar revista periódica por lo menos una vez al año.

2. La fecha en que se llevó a cabo cada revista a petición de los propietarios de los vehículos deberá figurar en la tarjeta de circulación para que los servicios de policía puedan comprobar, cuando proceda, que las revistas se han pasado oportunamente.”

Así, las leyes de tránsito emitidas luego de dicha norma contenían disposiciones relacionadas con este servicio:

A. **Ley de Tránsito, N° 5322, del 27/08/1973**

“Artículo 26.- No podrá circular legalmente por las vías públicas el vehículo que no reúna los siguientes requisitos:

a) (...);

b) Portar los comprobantes de haber sido aprobado en el correspondiente examen de revisión general;

(...)”

“Artículo 27.- El permiso de circulación sólo se conferirá a los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas de seguridad y demás requisitos que determine esta Ley y sus Reglamentos. Lo anterior será comprobado por la Dirección General de Tránsito mediante examen de revisión general. Este examen se hará por lo menos una vez al año por expertos de esa Dirección.

Artículo 28.- *Todo vehículo debe presentarse para su revisión cuando se publique convocatoria para ese efecto o cuando por razones justificadas sea requerido por las autoridades de tránsito.”*

B. Ley de Tránsito, N°5930 del 13/09/1976

“Artículo 25.- *El permiso de circulación sólo se extenderá a los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas de seguridad y demás requisitos que determinen esta ley y sus reglamentos.*

Lo anterior será comprobado por la Dirección General de Tránsito, mediante examen de revisión general u ocasional. Este examen se hará por lo menos una vez al año por expertos de esa Dirección.

Para este efecto las revisiones generales se llevarán a cabo en cada una de las cabeceras de provincia y regiones importantes, a juicio de la Dirección General de Transporte Automotor, con excepción de las correspondientes al área metropolitana. Esto no rige para los vehículos dedicados al transporte remunerado de personas.

Artículo 26.- *Los vehículos, inclusive los contemplados en el artículo 29 de esta ley, deben presentarse para su revisión cuando se publique convocatoria para ese efecto o cuando, por razones justificadas, sean requeridos por las autoridades de tránsito.”*

C. Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N°7331 del 19/04/1993

“ARTICULO 19.- *La tarjeta de derechos de circulación sólo se extenderá a los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, las de seguridad y los demás requisitos que determinen esta Ley y su Reglamento.*

Lo anterior será comprobado por la Dirección General de Transporte Público y por la Dirección General de la Policía de Tránsito, de forma conjunta o independiente, mediante una revisión general o parcial del vehículo. Este examen se realizará:

a) Como mínimo cada seis meses, para los vehículos dedicados al transporte público de personas.

b) Como mínimo una vez al año, para todos los vehículos automotores cuyo año modelo sea superior a cinco años.

c) Por lo menos una vez cada dos años, para los vehículos automotores cuyo modelo sea igual o inferior a cinco años.

Lo anterior, sin perjuicio de realizar, en cualquier momento y en cualquier vía pública del territorio nacional, la revisión del cumplimiento de cualquiera de los aspectos dispuestos en el artículo 31 de la presente Ley.

Para este efecto, las revisiones generales se llevarán a cabo en cada una de las cabeceras de las provincias, en las cabeceras de cantones que por su posición geográfica así lo amerite y en

las regiones importantes, a juicio de la Dirección General de Transporte Público, con excepción de las revisiones correspondientes al Área Metropolitana y de las que se realicen en las vías nacionales.”

De conformidad con las manifestaciones dadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes¹² (MOPT), durante ese lapso en el que dicha institución realizaba directamente la revisión técnica vehicular, surgieron numerosas críticas tanto por la insuficiencia y deficiencia de los equipos con que se disponía, como en cuanto a diversa índole de irregularidades que ocurrían.

Cabe señalar que a partir del año 1994 con la emisión del decreto ejecutivo N°23025-MOPT y posteriormente con el N°23831-MIRENEM-MOPT se establecieron las primeras disposiciones para el control de la emisión de gases de vehículos, que además permitían que dicho control fuera realizado por talleres privados luego de una autorización por parte del MOPT.

Estas disposiciones fueron posteriormente fortalecidas con leyes N°7447 Ley para la Regulación y el uso Racional de la Energía y N° 7554 Ley Orgánica del Ambiente. Finalmente una reforma a la Ley N° 7331 mediante la Ley N° 7721 del 9 de diciembre de 1997 permitió la realización de una revisión técnica más completa al incluir, además de la revisión de las condiciones mecánicas y las de seguridad, las relacionadas con los gases contaminantes. Adicionalmente dicha reforma autorizaba a talleres que cumplieran determinados parámetros a brindar esa revisión. Así lo establece el artículo 19 antes citado luego de la reforma:

"Artículo 19.- La tarjeta de derechos de circulación sólo se extenderá a los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, las de seguridad, las de emisiones contaminantes y los demás requisitos que determinen esta Ley y su Reglamento. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes comprobará estos requisitos mediante la revisión técnica de vehículos, parcial o total.

Se entenderá por revisión técnica de vehículos la verificación mecánica del estado del vehículo y de sus emisiones contaminantes, según lo establece la presente Ley. Ambas verificaciones podrán efectuarse a la vez o en forma separada y por lo menos con la siguiente periodicidad:

- a) Cada seis meses para los vehículos automotores dedicados al transporte público de personas.*
- b) Una vez al año para los vehículos automotores, cuyo año de fabricación sea superior a cinco años, excepto los mencionados en el inciso a).*
- c) Una vez cada dos años para los vehículos automotores, cuyo año de fabricación sea igual o inferior a cinco años, salvo los mencionados en el inciso a).*

¹² Información tomada del oficio N°20174778 del 20 de octubre del 2017, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y vía pública del territorio nacional, podrá verificarse el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 31, 33, 34, 35, 36 y 37 de la presente Ley.

Para este efecto, las revisiones totales o parciales se realizarán en los lugares que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes determine y autorice, mediante concurso público, conforme a los parámetros objetivos y generales que establezca el Reglamento, el cual deberá promover la incorporación del mayor número posible de oferentes, sin detrimento de las revisiones que deben ejecutarse en las vías públicas.

En coordinación con el Ministerio de Educación Pública, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá promover y apoyar la incorporación de los colegios técnicos profesionales al programa de revisión de vehículos referido en este artículo."

Así se inició un proyecto de contratación de talleres particulares para que asumieran a partir de entonces, no la revisión técnica como tal, sino una parte de ésta, a saber el control de gases y emisiones contaminantes, conocido como "ecomarchamo", en aras de mejorar el control de emisiones contaminantes de los vehículos que circulan por las vías públicas y como consecuencia de la obligación constitucional para el Estado de tutelar un ambiente ecológicamente sano y equilibrado, de conformidad del artículo 50 de la Constitución Política.

A tal efecto, previo procedimiento de contratación, se seleccionaron aproximadamente ochenta talleres particulares en diversas regiones del país para que se hicieron cargo del antes referido control de emisiones de contaminantes.

Sin embargo, aunque un grupo de talleres cumplió con sus responsabilidades, hubo otro grupo en donde se generaron diversas irregularidades, principalmente por su acentuada parcialidad, la poca confiabilidad en la veracidad de sus resultados, y algunas otras deficiencias que condujeron a procedimientos administrativos para su cierre¹³.

B. OTORGAMIENTO A UNA ÚNICA EMPRESA DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

De acuerdo con la información remitida por el MOPT, tomando en cuenta las deficiencias en la inspección vehicular a cargo del Estado, a lo cual se sumó el no óptimo resultado brindado por los talleres particulares con motivo del "ecomarchamo", agregándose el volumen de la flota vehicular y su dispersión geográfica, la inconveniencia de que los talleres dedicados a la reparación vehicular sean así mismo los encargados de la revisión técnica por el evidente conflicto de intereses, la necesidad de que se ejerza un control directo sobre el encargado de la revisión técnica y otra serie de diversos aspectos que luego se mencionarán, es que la Administración determinó la necesidad de un esquema de contratación diferente en donde la revisión técnica integral, es decir, tanto la revisión técnica como el control de emisiones de gases y partículas contaminantes, fuere sacado a

¹³ Ídem.

licitación pública internacional, dados los altos costos de inversión en equipo, terrenos y personal que iba a demandar con el fin de que una única empresa la asumiera.

De esta forma, en 1998, el MOPT a través de la Proveeduría Nacional del Ministerio de Hacienda promovió el Concurso Público Internacional No. 2-98 para la prestación de la revisión técnica integral de la flota vehicular, destacando que en tal licitación se dio la participación de varios consorcios.

Sobre los motivos para optar por un proveedor único, la Dirección de Transporte Público del MOPT, mediante oficio número 980032 del 18 de febrero de 1998, y con ocasión de aclaraciones al cartel que se sacó a licitación, expresó en lo que interesa:

"(...) Por la naturaleza propia de una "Revisión integrada de Vehículos", no es usual ni recomendable adjudicar o contratar ese tipo de servicio en partes o fracciones por muchas razones...1. Se perdería la integridad de estos servicios, entendiendo como integral, la revisión de todos los aspectos mecánicos, de seguridad, chasis y emisiones, en un solo lugar. 2. Se complicaría totalmente el control y la auditoría de éstos servicios, ya que si se adjudica parcialmente se tendría que controlar y auditar diversos tipos de talleres, según sea la revisión realizada en cada uno de ellos. 3. Al fraccionar la Revisión Técnica en varios servicios también afectaría negativamente la tarifa porque... para cada prueba, cada taller cobraría lo necesario para recuperar la inversión y generar utilidades...al final el usuario pagaría más dinero que lo que cancelaría en un solo lugar en donde se realice la Revisión Integral. 4. Fraccionar este servicio en varias especialidades, significaría que el usuario, en vez de presentar su vehículo en una estación, debería presentarlo en varias...5) Sería administrativamente inconveniente tener que unir las certificaciones de revisiones parciales, para finalmente entregar un solo certificado al usuario."

El 29 de mayo de 2001 se suscribió el correspondiente contrato entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público y el Consorcio Riteve S y C; refrendado por la Contraloría General de la República el 28 de junio de 2001 mediante nota N° 7188-2001¹⁴.

El MOPT, en su oficio, recuerda que la revisión técnica de la flota vehicular es una actividad o servicio del Estado, el cual mediante el respectivo concurso delega a una empresa, siendo ésta inicialmente Consorcio Riteve S y C, para que a partir del 26 de abril del 2004, mediante adenda N°1, lo sea, RITEVE SYC, S.A., quien se haga cargo del servicio, debiendo aclararse eso sí, que no se trata de un servicio público propiamente dicho, sino de un servicio o actividad de interés público, que puede delegarse en particulares por medio de los procesos de contratación administrativa dispuestos en

¹⁴ Información tomada de la resolución de las nueve horas del día quince de junio del dos mil doce, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

nuestra normativa. Cabe adelantar que esta posición contrasta con la desarrollada por Tribunales de Justicia en relación con dicho servicio y que se expondrá más adelante.

De acuerdo a los términos contractuales y licitatorios, se estableció como plazo inicial de ejecución de la contratación diez años, prorrogables. Dicho plazo fue contado a partir de la fecha efectiva de inicio de operaciones por parte del contratista, siendo que la contratista inició el 15 de julio de 2002.

C. SOBRE RITEVE S Y C S.A. Y EL SERVICIO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

La implementación de la Revisión Técnica Vehicular (RTV) como un procedimiento obligatorio para todo propietario de vehículo ha sido una medida trascendental en materia de tránsito, adoptada en muchos países. La RTV es un procedimiento en el cual los vehículos se someten a una verificación y evaluación de su estado general, así como el funcionamiento de cada una de sus partes.

El objetivo de esta inspección es asegurar que los vehículos que circulan por nuestras calles presenten las condiciones óptimas para hacerlo de forma segura, tanto para sus ocupantes como para el resto de las personas que utilizan las vías. Con esto, se busca reducir el riesgo de accidentes de tránsito por fallas mecánicas o, en caso de sufrirlo, evitar consecuencias mayores por la ausencia de los dispositivos de seguridad con que debe contar el vehículo. Durante esta revisión, los propietarios de los vehículos pueden ser notificados sobre desperfectos que, en otras circunstancias, son difíciles de percibir y, con ello, hacerse responsables de su oportuna corrección.

En el país y desde el año 2002 este servicio es prestado por la empresa Consorcio Riteve S y C, por una concesión otorgada por el Estado, que ha sido prorrogada hasta el año 2022. En el año 2004 mediante adenda al contrato pasó a hacerse cargo del servicio Riteve S y C, empresa que hasta hace pocos meses pertenecía a Inversiones Finisterre una compañía con sede en Galicia¹⁵, España, especializada en la inspección técnica de vehículos.

Recientemente, la empresa Applus+, una de las compañías líderes mundiales en inspección, ensayos y certificación, acordó los términos para la compra del 80% de las acciones de Inversiones Finisterre. *“Con esta adquisición el Grupo incrementa su presencia en España y entra en el mercado de Costa Rica. Applus+ actualmente opera 25 programas en 9 países, habiendo realizado 16 millones de inspecciones en 2016. Esta adquisición, sumada a los tres nuevos programas que empezarán a operar en el corto plazo, elevará la cifra a 30 programas en 11 países.”*¹⁶ Entre esos países se

¹⁵ En Galicia, la operación se gestiona a través de la compañía Supervisión y Control, S.A., fundada en 1987, la cual opera en exclusividad en la región mediante 25 estaciones y 10 unidades móviles, con cerca de 500 empleados. La concesión expira en diciembre de 2023 y puede ser renovada en periodos de 4 años hasta el año 2037 de acuerdo al contrato concesional. Ver en:

[http://www.applusautomotive.com/es/new/applus+_acuerda_la_adquisici%C3%B3n_de_una_participaci%C3%B3n_mayoritaria_en_inversiones_finisterre,_compa%C3%B1%C3%ADa_dedicada_a_la_inspecci%C3%B3n_t%C3%A9cnica_de_veh%C3%ADculos_\(itv\),_con_operaciones_en_espa%C3%B1a_y_costa_rica_-1340264465750](http://www.applusautomotive.com/es/new/applus+_acuerda_la_adquisici%C3%B3n_de_una_participaci%C3%B3n_mayoritaria_en_inversiones_finisterre,_compa%C3%B1%C3%ADa_dedicada_a_la_inspecci%C3%B3n_t%C3%A9cnica_de_veh%C3%ADculos_(itv),_con_operaciones_en_espa%C3%B1a_y_costa_rica_-1340264465750)

¹⁶ *Ibíd*em

encuentra Estados Unidos (control de emisiones de vehículos), Dinamarca, Finlandia, Irlanda, España, Canadá, Chile, Uruguay, Ecuador y Andorra.

Debe destacarse que en la nota de prensa publicada en la página web de Applus+ Automotive se indica: *“Los actuales propietarios, incluyendo el accionista minoritario en Costa Rica, permanecerán en el accionariado, facilitando así la transición, continuidad y expansión del negocio. Existe un acuerdo por el cual se establece un mecanismo para la potencial compra del 20% restante de la compañía a partir de julio de 2022 sujeto a que se produzcan **determinados eventos**.”*¹⁷

Riteve S y C cuenta en el país con 13 estaciones fijas y 4 unidades móviles, con aproximadamente 400 empleados en total. Las estaciones fijas se encuentran ubicadas en Alajuela, Cartago, Heredia, San José Norte, San José Sur, Guápiles, Puntarenas, Pérez Zeledón, San Carlos, Cañas, Liberia, Limón y Nicoya. Las estaciones móviles cubren las siguientes zonas:

- **Norte:** Upala, La Fortuna, San Rafael de Guatuso, Santa Rosa de Pocosol.
- **Central:** Parrita y Buenos Aires.
- **Sur:** Ciudad Neilly, Palmar Norte y San Vito de Coto Brus.
- **4:** San Marcos de Tarrazú y Turrialba.

La RTV incluye 5 etapas que son:

1. **Inspección visual y alineador al paso.** El alineador al paso es un equipo electromecánico instalado en el suelo, con una alfombra montada sobre roles y sensores, que al paso del vehículo sobre ella registra automáticamente en la computadora si hay desvío o deriva y de cuánto es. Si un vehículo presenta una desviación significativa, eso ocasiona constantes problemas de maniobrabilidad al conductor, por tanto, en trayectos largos provoca también fatiga extrema, aspectos que, en ambos casos, pueden propiciar accidentes.
2. **Prueba de emisiones.** Requiere de un analizador de gases que consiste en una caja que, como su nombre lo indica, contiene analizadores de gases en la parte interna. A través de una sonda conectada al escape del vehículo, los gases ingresan a esta caja, de donde se envía la información a la computadora, la cual registra automáticamente los niveles de dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO) y de hidrocarburos (HC).

Para realizar la prueba de control de emisiones contaminantes a los autos con motor de diésel se utiliza el opacímetro, equipo que se coloca en la salida del escape del vehículo y está conectado a una computadora. Este sistema registra automáticamente el porcentaje de opacidad del humo que se emite, es decir, cuán oscuro es ese humo. Si un vehículo presenta altos porcentajes de opacidad, se debe a que su sistema de inyección de combustible no funciona adecuadamente y, con ello, aumenta la contaminación.

¹⁷ Ibídem

3. **Prueba de suspensión.** En la que se utiliza el banco de suspensión, que comprende dos placas instaladas en el suelo de la estación, conectadas a motores eléctricos, que realizan movimientos para activar el sistema de suspensión del vehículo y simular condiciones a las que se enfrentan normalmente en una carretera, tanto en condición estática como dinámica; es decir, primero se pesa detenido y luego se pesa durante el movimiento que provocan las placas. El peso en ambas situaciones debería ser el mismo, a esto se le llama eficacia. Simultáneamente, el equipo lanza la información de las dos placas a la computadora, para marcar así el porcentaje de eficacia en cada eje.
2. **Prueba de frenos y regloscopio.** Para revisar el funcionamiento del sistema de frenos de un vehículo, además de las inspecciones visuales y al tacto de algunos de los componentes, se utiliza el frenómetro: es un equipo electromecánico, compuesto por una computadora y un motor eléctrico. Dicho motor está instalado en el suelo de la estación, conectado a dos pares de rodillos. Con este sistema, se registran los resultados de la prueba automáticamente en la computadora, junto a datos como la fecha, hora e, incluso, a través de un código personal, el nombre del inspector que la aplica, sin que esta información pueda ser alterada. El frenómetro sirve para medir la eficacia (relación de la fuerza de frenado de todas las llantas del vehículo respecto a su peso) y el desequilibrio (diferencia en la fuerza de frenado entre dos llantas del mismo eje.)
3. **Detector de holguras e inspección en fosa.** Esta etapa permite al inspector observar, desde abajo, todo el sistema de suspensión del vehículo, mientras el detector de holguras está funcionando. Un detector de holguras tiene dos placas instaladas en el suelo de la estación, conectadas a un sistema electrohidráulico, que simula distintas situaciones de conducción, como curvas de dirección y curvas de nivel. De esta manera, se revisa visualmente que las barras tensoras, las rótulas y los demás componentes no presenten desgastes excesivos o fijaciones incorrectas. Si ocurre algún desperfecto de los mencionados, el conductor y los pasajeros del vehículo estarían expuestos a que las piezas se desprendan sorpresivamente en carretera, o que el vehículo no tenga el agarre necesario al frenar de emergencia (aun cuando los frenos y las llantas estén en buen estado). Ante este riesgo de accidentes lamentables, se califican distintos defectos, tanto leves como graves, según cada caso y su magnitud.

Las tarifas del servicio de revisión técnica vehicular son establecidas en la actualidad por la ARESEP. Cabe indicar que desde el 2004, Riteve operó sin incrementos, aunque reiteradamente planteó solicitudes de ajuste ante la Aresep. El ente regulador los rechazó en todas las ocasiones con el argumento de que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) era la institución responsable de crear un modelo de cálculo de tarifas.

De acuerdo con información periodística¹⁸, la Aresep consideraba que la Ley de Tránsito les daba la responsabilidad de crear metodologías y resolver tarifas en servicios donde existan varios

¹⁸ Ver: “Revisión técnica vehicular costará ₡10.920 desde este mes” en: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/revison-tecnica-vehicular-costara-c-10-920-desde-este-mes/C23JAAJOJNBRFA4KRCCB7QSRIQ/story/>

operadores; sin embargo, en el caso de la revisión técnica, en la cual solo hay un operador, correspondía al MOPT la determinación de dicho modelo.

Si bien ese Ministerio aprobó una metodología en la sesión ordinaria N° 37-2004 del 27 de mayo de 2004, esta nunca se publicó en La Gaceta, contrariando lo dispuesto en la cláusula 9.4 del contrato.

Así, en enero de 2012, Riteve reclamó ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) del Banco Mundial, que desde el año 2004 no se le reajustaban los montos que cobra por el servicio de revisión técnica vehicular.¹⁹ La queja fue formalizada al amparo del Acuerdo para la promoción y protección recíproca de inversiones entre la República de Costa Rica y el Reino de España, exigiendo una indemnización por 261 millones de euros.

Cinco años después, el tribunal arbitral responsable del caso emitió su fallo en favor del Estado costarricense, pues se determinó que los reclamos presentados incumplieron requisitos de admisibilidad de conformidad con el acuerdo internacional de inversión invocado.

El Tribunal consideró también que acciones legales planteadas compartían una misma causa fundamental y perseguían los mismos efectos que en el juicio interpuesto por Riteve en la vía contencioso-administrativa en Costa Rica. Por ello, al haber sido conocidas en jurisdicción nacional, no procedía que la controversia se presentara de nuevo en un proceso internacional. En aquel proceso judicial, concluido en diciembre de 2012, también resultó victorioso el Estado.

La situación cambió el 21 de diciembre de 2016, fecha en que mediante decreto N° 40136-MOPT, publicado en el Alcance N° 14 a La Gaceta N° 15 del 20 de enero de 2017, se establece el llamado "Modelo Tarifario para el Ajuste de Tarifas del Servicio de Revisión Técnica Vehicular (RTV) a cargo de Riteve SyC S. A. y disposiciones complementarias para su aplicación". Ese documento contempla el análisis de las solicitudes de ajuste ordinario de las tarifas del servicio que la empresa someta en adelante a la Aresep.

En la actualidad las tarifas del servicio de revisión técnica vehicular son las siguientes:

- Automóviles ¢ 12.160
- Motocicletas ¢ 8.010
- Taxis ¢ 13.125
- Carga Liviana (menor 3,5 ton) ¢ 12.160
- Carga Pesada (mayor 3,5 ton) ¢ 16.015
- Equipo especial (grúas y maquinaria de obras) ¢ 16.015
- Buses (bus, buseta y microbús) ¢ 16.015
- Agrícolas ¢ 7.375

D. DATOS RELEVANTES DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL 2017²⁰

En el mes de abril de 2018 fueron presentados los resultados de la Revisión Técnica Vehicular (RTV) correspondiente al periodo 2017. Durante ese año Riteve realizó 1.142.184 inspecciones primeras

¹⁹ Ver: "Riteve pierde arbitraje contra el Estado costarricense por ajuste de tarifas" en: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/riteve-pierde-arbitraje-contra-el-estado-costarricense-por-ajuste-de-tarifas/3SZABBCRDVF5LINBRDZGWZKVSQ/story/>

²⁰ Ver en: <https://www.rtv.co.cr/riteve-presento-las-cifras-del-2017/>

periódicas, de las cuales 64% fueron de automóviles, 13% de carga liviana, 12% de motocicletas y el resto fueron otros vehículos como taxis, buses, cabezales, camiones y remolques.

Entre los aspectos más relevantes se mantiene que más de la mitad de los vehículos que realizaron RTV aprobaron en primera inspección, con una tasa de aprobación del 53,4%, además en re inspección aprobó el 76,4%.

Las motocicletas, transporte de ruta y de turismo tuvieron la tasa más alta de aprobación con el 66%, mientras que los cabezales la más baja con 26%.

Dada la tasa de aprobación y tomando en cuenta que, de quienes aprobaron el 58% lo hicieron en el mes que les correspondía, se concluye que la mayoría de la población tiene arraigada la cultura y sobre todo, comprende los alcances de la inspección técnica a tiempo, no obstante, siempre hay una parte que evade este procedimiento. En 2017 fueron más de 118 mil vehículos los que no realizaron RTV.

La edad promedio de los vehículos que asistieron a revisión periódica es de 16 años, siendo los de transporte de turismo, ruta y las motocicletas los más jóvenes 6 y 7 años correspondientemente y los remolques y semirremolques los más antiguos con 26 años.

Las tres principales causas de rechazo en el 2017 fueron:

1. Exceso de emisiones contaminantes.
2. Desequilibrio en el frenado.
3. Desgaste de las llantas.

Entre los vehículos que asistieron a revisión periódica, 41.949 presentaron algún defecto grave de identificación. 242 casos fueron remitidos a las autoridades para su debida investigación, de los cuales 203 fueron al OIJ.

Otros datos de interés es que el 75% del parque vehicular atendido en Riteve tiene motores gasolina, 23% diésel, y apenas un 0.03% son eléctricos y 0.05% híbridos.

Por otra parte, en 2017 ingresaron al país 144.479 vehículos. De los cuales, 45% de ellos automóviles y 42% motocicletas. El 76% fueron vehículos nuevos y el 24% usados. El 94% de las motocicletas que ingresaron fueron nuevas, mientras que en el otro extremo, el 92% de los remolques y semirremolques que ingresaron son usados.

La edad promedio de los vehículos usados que ingresaron es de 9,7 años. Siendo las motocicletas las más nuevas y los remolques y semirremolques los más antiguos. De todos estos ingresos al país, el 85% fueron vehículos gasolina, 13% diésel y estadísticamente 1% de otras fuentes de energía.

V. NATURALEZA JURIDICA DEL SERVICIO

De lo antes expuesto es posible concluir, a tenor de lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N°7472, que se refiere a las excepciones a la aplicación del capítulo de competencia, que el servicio de la revisión técnica vehicular no se constituye en una de éstas y, por lo tanto, se encuentra sometido a la regulación antimonopolio. Lo anterior por cuanto se trata de una concesión otorgada, no por una ley como lo exige la normativa para constituirse en una excepción, sino por el ente público responsable de velar por la prestación de ese servicio. Se trata eso sí de un servicio regulado por las disposiciones de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078, por las disposiciones cartelarias y el contrato, ello en razón de la concesión.

Cabe destacar que conforme a lo aportado al expediente, el MOPT considera que el servicio de revisión técnica vehicular no corresponde con un servicio público. No obstante, como se verá más adelante, las resoluciones emitidas por los Tribunales de Justicia del país sí le otorgan ese carácter.

Por otra parte, es necesario referirse a lo señalado por los Tribunales de Justicia en el país, ante los cuestionamientos que durante mucho tiempo rodearon la prestación del servicio de revisión técnica integrada vehicular, en relación a su naturaleza jurídica monopolística creada por el Estado en favor de un tercero privado. No obstante, la Sala Constitucional, atendiendo diversos recursos y acciones de inconstitucionalidad, ha señalado al respecto:

“V.- CONFUSIÓN DEL CONTRATO ADMINISTRATIVO PARA PRESTAR UN SERVICIO PÚBLICO CON UN MONOPOLIO. En el planteamiento del presente amparo subyace una confusión entre el contrato administrativo celebrado para la "prestación de servicios para la creación y funcionamiento de estaciones para la revisión técnica integrada vehicular" con un monopolio. Los servicios públicos, que siempre son de titularidad pública y, por consiguiente, deben ser brindados por un ente público o sus órganos, pueden ser gestionados por éstos de forma directa o indirecta. Lo gestión directa de un servicio público se produce cuando el ente público y sus órganos cuentan con suficientes recursos o medios humanos, financieros, presupuestarios, materiales y tecnológico para prestárselo a la colectividad inmediato y directamente, sin ningún tipo de intermediación, organizándolo y desplegando el giro que requiera o demande para satisfacer las necesidades públicas. En ocasiones, los entes públicos y sus órganos, a pesar de ser las titulares de un servicio público, no tienen la capacidad de gestión y de inversión suficiente para brindarlo, sea por carencias de orden presupuestario o limitaciones de recursos y medios, en tales situaciones, se puede recurrir al contrato administrativo de prestación de servicios o a la concesión de servicio público para que sea un particular quien lo preste. Ahora bien, para lograr que un sujeto de Derecho privado brinde un servicio público a través de una concesión o un contrato de prestación de servicios, el ente público titular de éste debe abrir, por Imperativo constitucional (artículo 182 de la Constitución Política), un procedimiento administrativo de contratación denominado licitación pública, el cual garantiza la libre concurrencia, participación, Igualdad de todos los potenciales y eventuales oferentes, así como la transparencia y publicidad del proceso; pero, sobre todo, su objetivo es que el ente público escoja la mejor oferta que se formula desde un punto de visto financiero y técnico. Una vez adjudicada la licitación pública, cuyo objeto es lo prestación o gestión de un servicio público, debe formalizarse el respectivo contrato, transfiriéndole,

*temporal o provisionalmente —por el tiempo equivalente a la duración del contrato-, uno serie de potestades públicas, sin que el ente público pierda, nunca, la titularidad del servicio, tanto que posee amplias potestades de fiscalización y supervisión y puede rescindir o resolver el contrato de prestación de servicios o rescatar, unilateralmente, la concesión de servicio público, asumiendo las eventuales responsabilidades de orden patrimonial frente al contratante o concesionario, cuando estime que no se presta de forma eficaz y eficiente o el objeto contractual no se cumple a cabalidad. **Es evidente que un contrato administrativo de prestación de servicios o de concesión de servicios públicos no supone la constitución de un monopolio**, puesto que, de ser así se caería en el absurdo jurídico de sostener que, absolutamente, todos los contratos celebrados por los entes públicos para el suministro de bienes, la construcción de obras públicas, la concesión o gestión interesado de un servicio público, etc. implicarían la constitución de un monopolio, con los consecuentes efectos nocivos y contraproducentes para la eficaz y eficiente gestión administrativa, la protección del interés general y la satisfacción adecuada y oportuna de las necesidades de la colectividad.(...)”²¹ (Lo resaltado no corresponde al original).*

De la misma manera, podemos transcribir otra sentencia de la Sala Constitucional relacionada con el presente asunto y que copiamos en lo que interesa:

*Sobre la Jurisprudencia reiterada de esta Sala en cuanto al contrato con Riteve SyC S.A., -Pese a la falta de legitimación del recurrente, no está de más indicar que los reparos hechos por éste contra la concesión de la revisión técnico vehicular ya fue debidamente analizado en lo vía de amparo en distintas oportunidades. Al efecto cabe citar entre otras, las resoluciones número 4099-02 de las 10:27horas del 3 de mayo del 2002,5219-02 de las 15:54 horas del 29 de mayo del 2002, 5399-02 de las 10:45 horas del 31 de mayo del 2002. Específicamente en la sentencia número 2002-04099 de las 10:27 horas del 3 de mayo del 2002, donde esta Sala consideró que si el recurrente estaba disconforme con los criterios técnicos por los que se estimó necesario adjudicar a un solo concesionario la prestación del servicio público es un aspecto que excede los fines y naturaleza del amparo, **asimismo que se está en presencia de un servicio público que, por su naturaleza, el Estado presta en condiciones de monopolio.** Concretamente se expresó lo siguiente:*

"Los hechos que sirven de sustento a este recurso ya fueron objeto de pronunciamiento en esta Sala, al dictar la sentencia número 2001-07830 de las once horas con quince minutos del diez de agosto del dos mil uno, en la cual se consideró:

*“III. Finalmente, el recurrente plantea su disconformidad con el hecho que la Administración haya determinado centralizar el programa de control de emisión de gases y partículas contaminantes, al haberse adjudicado —mediante concurso público internacional— al consorcio RITEVE SYC la prestación de dicho servicio público, del que se hará cargo de manera integrada en todo el territorio de la República. Esta Sala ya tuvo oportunidad de analizar dicha contratación, ello en el amparo número 00-007339-007-CO, oportunidad en que **esta Sala no observó que existiesen roces de constitucionalidad con el mismo, y, por el contrario, estimó que existía un derecho subjetivo a favor de dicho consorcio en virtud de la adjudicación antes indicada.** En este sentido, mediante sentencia número 2000-10469 de las diez horas veinte minutos del veinticuatro de noviembre del dos mil consideró:*

«..IV.- Sobre el asunto sub examine: De lo expuesto en el considerando III sobre la jurisprudencia constitucional en tratándose de los procedimientos de contratación

²¹ Sentencia número 2005-05895 de las 14:57 horas del 18 de mayo de 2006 de la Sala Constitucional; en ese mismo sentido puede verse la sentencia 17326 de las 17:44 horas del 29 de noviembre del 2006.

administrativa, se concluye que lo omisión atribuible al Ministerio de Obras Públicas y Transportes de cumplir con la suscripción del contrato correspondiente a la Licitación Pública Internacional 02-98 transgrede la doctrina de los actos propios, así como los principios constitucionales reconocidos por los numerales 11, 27, 34 39, 41, 45, 46 y 182 de la Constitución Política En mérito de lo anterior, lo procedente es que la Administración —**en acatamiento del ordenamiento jurídico- proceda a lo inmediata formalización del contrato con la suscripción del documento correspondiente, en los términos que del cartel de la licitación pública internacional # 02-98 y la oferta del Consorcio, a fin de lo cual se le otorga un plazo perentorio de treinta días hábiles...**» (...)

Como no existe motivo para variarse criterio vertido en aquella oportunidad, resultan aplicables las consideraciones anteriormente transcritos al supuesto que nos ocupa, en consecuencia, el amparo debe desestimarse."

Dicho pronunciamiento es desde luego conteste con el hecho de que, en la especie, estamos en presencia de un servicio público que, por su naturaleza, el Estado presta en condiciones de monopolio y que los particulares solo pueden asumir por vía de concesión pública."

Asimismo, la situación que se impugna fue analizada mediante acción de inconstitucionalidad contra el Contrato de Prestación de Servicios para la Creación y Funcionamiento de Estaciones para la Revisión Técnica Integrada Vehicular donde se alegó la existencia de un monopolio privado favor del Consorcio Adjudicatario, se resolvió lo siguiente:

"Por lo expuesto, no obstante, las objeciones que el accionante formula, habiendo la Sala discutido el tema con anterioridad, y no existiendo razones para variar lo ya resuelto, lo procedente es rechazar de plano la acción; como en efecto se dispone:" (resolución 02-6503) Así, es claro que, esta Sala ya ha tenido la oportunidad de analizar la situación que se plantea en este recurso y no se han advertido roces de constitucionalidad en lo dispuesto en ese contrato. **Sin embargo, con el objetivo de dejar por sentadas las diferencias entre una concesión de servicio público y un monopolio privado se hacen las siguientes precisiones.**

IV- Las concesiones para la prestación de un servicio público no constituyen un monopolio privado. -Toda concesión pública es un contrato administrativo efectuado por la Administración con el objetivo de "delegar" en un tercero, sea la prestación de un determinado servicio que le correspondería prestar al mismo Estado, o sea la construcción de una obra pública, pero que por ciertas razones de oportunidad o conveniencia decide solicitar la colaboración a los sujetos particulares. Una de las particularidades de una concesión de servicios públicos es que, quien resulte adjudicatario debe reunir ciertas características personalísimas. No pudiendo, dicho adjudicatario ceder o traspasar o terceros esa concesión. Esto es así porque justamente fueron esas características particulares del adjudicatario las que pesaron a la hora de efectuar la escogencia entre todos los que participaron en lo licitación pública. **Por otro lado, en cuanto a la decisión de elegir un solo adjudicatario, la Administración Pública tiene la potestad para hacerlo conforme a sus competencias constitucionales y de acuerdo a criterios de oportunidad y conveniencia que no corresponden a esta Jurisdicción analizar. En cuanto al titular del servicio público, es la Administración quien conserva la titularidad del servicio público, aunque sea finalmente un tercero particular el que lo presta. Por eso es que decir que una concesión para lo prestación de un servicio público es un monopolio privado tendría un doble contrasentido, tanto de parte del hecho de que sea "privado" porque el Estado, sujeto público, es el verdadero titular del servicio concesionado; como de parte del hecho de que sea un "monopolio" porque no se trata de una situación de mercado ni de la prestación de servicios privados,**

sino de una situación dentro del ámbito público para la prestación de un servicio público.²²
(Lo resaltado no corresponde al original).

El oficio 20174778 del MOPT, nos trae a colación, una serie de resoluciones de los tribunales, en concordancia con la Sala Constitucional, y con motivo de distintos procesos contenciosos administrativos y que se transcriben en lo conducente:

*“(...) Respecto al argumento de que la revisión técnica de vehículos constituye una actividad privada de interés público que funciona en régimen de autorización y no de concesión, debemos indicar que se trató de una tesis bien estructurada desde el punto de vista jurídico, que sigue un orden lógico, desarrollando la figura de la autorización como mecanismo para otorgar esa actividad o particulares. No obstante, esa aparente armonía de los argumentos planteados en su momento por miembros del denominado Movimiento Cívico Nacional en sede administrativa y que ahora son esbozados por los actores, **parten de una falsa premisa que es precisamente que la revisión técnica de vehículos es una actividad privada de interés público**, que requiere de un simple permiso, como podría ser el funcionamiento de una farmacia o de una escuela privada, que son actividades privadas pero que revisten un interés público por tratarse de actividades relacionadas con la salud y la educación, respectivamente. Son actividades **que cualquier ciudadano o empresa pueden realizar, en el tanto y cuanto cumplan con una serie de requisitos que establece el ordenamiento jurídico** (...) **Decimos que quienes han planeado ese argumento parten de una premisa falsa porque la revisión técnica de vehículos no es una actividad privada de interés público**, como se ha planteado, pues no estamos ante la apertura de una farmacia o ante una autorización para portar armas de fuego. **Se trata en realidad de una actividad pública del ejercicio del Poder de Policía de la Administración, una actividad eminentemente administrativa**(...)”²³ (la negrita y el subrayado no es del original).*

El Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Segundo Circuito Judicial, en sentencia de primera instancia número 2290-2012, al respecto indicó:

“(...) no cabe duda de que la titularidad de la revisión técnica integrada (emisión de gases y condiciones mecánicas) es del Estado, atribuida en concreto al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, como una potestad de control y fiscalización en los que se refiere a la protección de los intereses públicos relacionados con la seguridad de los habitantes, la conservación del medio ambiente y en general el resguardo de la integridad y salud humana como valores fundamentales de primer orden (artículo 21 y 50 de la Constitución Política). Ergo, se debe concluir que la revisión técnica vehicular integrada no es una actividad económica...la revisión técnica vehicular es una potestad pública, y por su naturaleza no es susceptible de ser desarrollada libremente en el mercado. (...)”

De esta manera, a pesar de los muchos cuestionamientos que respecto al tema se ha ventilado, se puede arribar, a que la naturaleza jurídica que ha definido la Sala Constitucional, y demás tribunales,

²² Sala Constitucional Sentencia número 04190 del 20 de abril del 2005.

²³ Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Segundo Circuito Judicial. Sentencia N°238-2013-II

sobre la prestación del servicio de revisión técnica vehicular, es que estamos en presencia de un contrato administrativo para prestar un servicio público, que emana de las potestades de la Administración Pública, cuyo fundamento es el deber que tiene éste de preservar la vida y el medio ambiente ecológicamente equilibrado, y que por ese motivo no es susceptible de ser desarrollada libremente en el mercado.

Es preciso hacer algunas acotaciones en relación con lo señalado por los Tribunales de Justicia que si bien deben respetarse, no necesariamente se comparten. La Sala Constitucional, desde un punto de vista estrictamente legal, considera que el servicio de la revisión técnica vehicular no constituye un monopolio privado, ya que el titular del servicio siempre será el Estado. No obstante, aunque éste último mantenga la titularidad del servicio, lo cierto es que si un ciudadano costarricense debe llevar su vehículo a la revisión técnica vehicular, en la actualidad, solamente puede hacerlo ante la empresa seleccionada por la Administración para prestar ese servicio. En términos económicos un monopolio se define como aquella situación en la que un bien o servicio, que no tiene sustitutos cercanos, es ofrecido por una sola empresa en el mercado.

Como ya se indicó en la parte introductoria de este documento, al otorgar una concesión para la prestación de un servicio público, la Administración debe decidir la forma en la que permite que se preste ese servicio. Así, el servicio puede ser prestado por la misma Administración o bien puede otorgarlo en concesión, sea en competencia o en monopolio, pero en cualquiera de esos casos la decisión tiene que ser adecuadamente justificada en relación con las fallas del mercado y en razón del interés público.

En este caso en particular, resulta claro que aunque evidentemente el Estado mantiene la titularidad del servicio, lo cierto es que este fue otorgado en su momento en concesión a una única empresa, decisión que fue justificada en: integralidad del servicio, facilidades de control, para no afectar negativamente la tarifa, para evitar que el usuario debiera acudir a varios lugares para lograr la certificación, entre otros. No obstante, los razonamientos del MOPT se basan en la posibilidad de que varias empresas ofrecieran cada una servicios distintos y un conductor debiera acudir a varias para obtener la revisión. Al parecer no se realizó en su momento un estudio que analizara la conveniencia o no de que varias empresas ofrecieran la revisión técnica vehicular de manera integral y que compitieran entre ellas para ofrecer el servicio.

VI. CRITERIOS EMITIDOS POR LA COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA

La Comisión para Promover la Competencia fue consultada en varias oportunidades en relación con el tema de la adjudicación a una única empresa de la prestación del servicio de revisión técnica vehicular, precisamente por la consideración de que se estaba constituyendo un monopolio; así como sobre proyectos de ley que pretendían regular la actividad.

En efecto, es posible revisar lo resuelto por este órgano en los siguientes acuerdos:

- Artículo sexto del acta de la sesión ordinaria No. 38-2001 de del día 06 de noviembre del 2001 en relación con una petición de nulidad absoluta presentada contra el procedimiento administrativo de licitación pública internacional N° 02-98: Creación y Funcionamiento de Estacionamientos de Revisión Técnica Integrada de Vehículos.
- Artículo quinto del acta de la sesión ordinaria No. 36-2004 del día 12 de octubre del 2004, respecto a nota remitida por el señor Alex Solís, en ese entonces Contralor General de la República y su solicitud al Ministerio de Obras Públicas y Transporte de que se declarara la nulidad del contrato suscrito con Consorcio Riteve S & C.
- Artículo décimo del acta de la sesión ordinaria No. 08-2006 del 07 de marzo del 2006, sobre el proyecto de ley No. 15.888, "Apertura del Monopolio de RITEVE y Regulación de la Revisión Técnica Vehicular en Costa Rica"
- Artículo quinto del acta de la sesión ordinaria No. 03-2008 del 22 de enero del 2008, sobre la consulta interpuesta por la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos de la Asamblea Legislativa, sobre el texto sustitutivo del proyecto de reforma parcial de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, No. 7331, del 13 de abril de 1993 y normas conexas, Expediente Legislativo No. 16.496. Específicamente, sobre la moción No. 123 del Diputado Mario Quirós Lara, tendiente a modificar el artículo 19 de dicha Ley.
- Artículo quinto del acta de la sesión ordinaria No.08-2011 del 22 de febrero del 2011, en relación con notas periodísticas en relación con la no renovación del contrato a RITEVE por parte del Gobierno y la posibilidad de que se haga un concurso permitiendo la participación de nuevas empresas en la prestación del servicio de revisión técnica vehicular.

Por cuanto resume el criterio reiterado de la COPROCOM, interesa destacar el siguiente criterio:

1. "(...)"
2. *Es labor de la Comisión el promover que en los mercados no existan restricciones para que el mayor número de agentes económicos puedan ofrecer sus productos, para beneficio del consumidor y de la eficiencia del mercado. Sin embargo, esta Comisión también reconoce*

que existen circunstancias muy particulares bajo las cuales un mayor número de agentes puede llevar a mayores precios y a ineficiencias en el mercado.

- 3. En relación con el tema consultado, resulta indispensable que, antes de suscribir un contrato de servicios entre el Estado y terceros interesados, se debe analizar cuál es la naturaleza del servicio.*
- 4. En ese sentido, existen servicios que por su naturaleza sólo pueden ser prestados por un sólo agente económico, lo que se define como un mercado con características de monopolio natural. Esto es, un mercado en el cual las condiciones del mismo son tales que una sola empresa produce a más bajos costos que varias empresas por existir economías de escala (son los ahorros en los costos promedios unitarios decrecientes para la cantidad que demanda el mercado). Esto es así porque existen ciertas industrias que operan con costos fijos muy elevados y costos variables muy bajos, lo que hace que el costo unitario sea decreciente. En consecuencia es más eficiente que una sola empresa abastezca a este mercado en lugar de dos o más empresas al mismo tiempo, es decir, una sola empresa puede ofrecer precios o tarifas más bajas que si existen más empresas. Ejemplo: la transmisión eléctrica.*
- 5. En los mercados con características de monopolio natural, al ser más eficiente que una empresa ofrezca el bien o servicio, la Administración debe realizar un proceso de licitación de manera que se pueda introducir competencia antes de otorgar el servicio o concesión.*
- 6. Por otra parte, los mercados de bienes o servicios que no tienen las características antes señaladas, se consideran competitivos, de tal manera que debe permitirse la entrada de todos los agentes económicos que reúnan los requisitos mínimos que la Administración establezca. De este modo se va a generar competencia entre los diferentes agentes prestatarios de esos servicios, lo cual va a generar que los usuarios tengan más y mejores opciones.*
- 7. Es por lo anterior que resulta indispensable determinar si el servicio de revisión técnica reviste características de monopolio natural o de si puede ser un mercado competitivo.*
- 8. Para ello es necesario evaluar si la entrada de dos o más empresas puede llevar a ofrecer una mejor tarifa, dadas las características y estándares de calidad que la ley exige, en relación con equipos, instalaciones, facilidades de acceso y parqueo, mano de obra calificada, normas mínimas de seguridad y eficiencia del servicio, entre otros. Se debe así considerar si podrá otra u otras empresas ofrecer el servicio de revisión técnica con las características que exigen la Ley por la misma tarifa²⁴, y si podrán hacer las inversiones necesarias en equipo e infraestructura sin tener una certeza del número de revisiones que van a efectuar al año.*
- 9. Al respecto se debe señalar que otras empresas realizan en la actualidad revisiones técnicas con equipos sofisticados, y aun cuando no se conoce si cumplen todos los*

²⁴ De ser un monopolio natural, al existir competencia RITEVE tampoco podría prestar el servicio por la misma tarifa, dado que se le reduciría el número de revisiones técnicas anuales.

estándares que se le exigen al concesionario actual, las tarifas cobradas por estas empresas tienden a ser más elevadas.

10. Otros aspectos importantes que se deben considerar son los siguientes:

- a) La conveniencia de que talleres que prestan el servicio de reparación también ofrezcan el servicio de revisión técnica, lo anterior porque estas empresas podrían tener incentivos para encontrar fallas en los vehículos.*
- b) De considerarse adecuada la apertura de la prestación del servicio a un mayor número de empresas, se debe decidir si la tarifa se mantiene regulada. Si el mercado es competitivo, la tarifa resultante tendería a ser más baja sin necesidad de regulación. Si el mercado tiene características de monopolio natural, con o sin regulación, la tarifa tendería a ser más alta.*
- c) Por otra parte, se debe considerar que si la tarifa se encuentra regulada, de existir varias empresas, podrían considerar competir para obtener una mayor cantidad de usuarios, siendo más permisivos en la revisión, lo que se convierte en un incentivo perverso que iría en contra del fin que se persigue con la revisión técnica.*
- d) No menos importante resulta considerar que, desde el punto de vista de los costos, el costo de la supervisión se encarece con un mayor número de empresas prestando el servicio, dadas las actividades que debe ejercer la Administración para verificar que con el servicio que se presta se alcancen el fin que se persigue de proteger la salud humana, la seguridad y el ambiente con el estricto cumplimiento de estándares de calidad.*

11. Finalmente, sólo un estudio especializado con el detalle de los costos tanto de la prestación del servicio como de la supervisión de éste, podría determinar si el servicio de revisión técnica se presta más eficientemente, esto es a un precio más bajo y cumpliendo los objetivos de control de la Administración, con una o más empresas.” (Artículo quinto del acta de la sesión ordinaria No. 03-2008 del día 22 de enero del 2008)

Así como lo indicado en el artículo quinto del acta de la sesión ordinaria No.08-2011 del 22 de febrero del 2011, en que señala:

“(…) este órgano también reconoce que existen condiciones particulares bajo las cuales un mayor número de agentes resulta en mayores precios y en ineficiencias en el mercado, situación conocida como monopolio natural. Esta condición se da en general cuando las economías de escala en relación con el tamaño del mercado llevan a que un solo agente puede producir a costos unitarios más bajos que dos o más empresas. Es por esta razón que la Comisión para Promover la Competencia ha señalado a las autoridades encargadas del servicio de revisión técnica vehicular que antes de suscribir un contrato de servicios con terceros interesados, se debe analizar si este servicio presenta las condiciones para ser

considerado un monopolio natural, en cuyo caso la forma de introducir competencia en el mercado es mediante un proceso de licitación por parte de la Administración.

Esta Comisión también ha señalado otros aspectos importantes que se deben resolver si se autoriza a más de una empresa a realizar la revisión técnica vehicular:

- a. El mercado presenta un incentivo a hacer la revisión menos estricta para atraer una mayor cantidad de clientes. La competencia por la permisividad en la revisión se daría sobre todo en las áreas en que se traslapan las zonas de atracción de cada competidor. Este incentivo se acentúa si se mantiene regulada la tarifa del servicio.*
- b. El costo en que incurre el Estado en supervisar el cumplimiento de los estándares de calidad aumenta con el número de empresas que prestan el servicio.*
- c. Si la empresa autorizada para la revisión técnica es un taller mecánico, se da un incentivo para señalar fallas inexistentes, sobre todo si se encuentra en una zona en que no hay traslape con otro competidor.*

Al Ministerio de Obras Públicas y Transportes o al órgano competente de realizar la licitación del servicio le corresponde analizar el mercado y determinar la forma en que este se prestará de manera tal que se obtenga el fin que se persigue en las mejores condiciones para los usuarios.

Adjuntar a las notas antes solicitadas los criterios ya externados en el pasado por esta Comisión respecto al servicio de la revisión técnica vehicular.

VII. SOBRE EL INTENTO DE ABRIR EL MERCADO DEL AÑO 2012

El 17 de diciembre de 2008, de conformidad a la Ley No. 8696, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres No. 7331 y sus reformas, estableciendo que la competencia sobre la materia de revisión técnica vehicular, recaía en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la correspondiente supervisión de COSEVI. Así, se modificó la redacción del artículo 19 de dicha norma para que se leyera de la siguiente manera:

*“Artículo 19. Solo se autorizará la circulación de los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, las de seguridad y las de emisiones contaminantes, así como los demás requisitos que determinen esta Ley y su Reglamento. **El MOPT comprobará estos requisitos, mediante la revisión técnica de vehículos, que estará bajo la supervisión del Cosevi.** La comprobación se realizará, de conformidad con los incisos a), b) y c) del presente artículo.*

Se entenderá por revisión técnica de vehículos, la verificación mecánica del estado del vehículo y de sus emisiones contaminantes, según la presente Ley. Ambas verificaciones se efectuarán a la vez por lo menos con la siguiente periodicidad:

a) Cada seis (6) meses para los vehículos automotores dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas; para los vehículos de carga pesada con un peso máximo autorizado (PMA) de diez toneladas o más, así como para los vehículos remolques y semirremolques que transporten materiales peligrosos o explosivos. Ningún vehículo automotor dedicado al transporte público de personas; remolque y semirremolque así como los vehículos remolques y semirremolques que transporten materiales peligrosos o explosivos podrán circular, si no aprueban la revisión técnica, hasta que cumplan dicho requisito.

b) Una vez al año, para los demás vehículos automotores, cuyo año de fabricación sea superior a cinco (5) años, excepto los mencionados en el inciso a) de este artículo.

c) Una vez cada dos (2) años para los vehículos automotores cuyo año de fabricación sea igual o inferior a cinco (5) años, salvo los mencionados en el inciso a) de este artículo.

Sin perjuicio, de lo anterior, en cualquier momento y vía pública del territorio nacional, las autoridades podrán verificar el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 32, 34, 35, 36, 37 y 38 de la presente Ley.

Para este efecto las revisiones se realizarán en los centros de servicio de revisión técnica integral de vehículos de las empresas que el MOPT adjudique por medio del Cosevi, mediante concurso público, de conformidad con la Ley de contratación administrativa. Se promoverá el mayor número posible de prestadores del servicio a los propietarios de vehículos obligados a la revisión técnica, sin detrimento del cumplimiento, por parte de los adjudicados, de las normas de calidad técnica y de servicio (...) (El destacado no es del original)

Por lo anterior, y según se desprende del oficio DE-2017-2450 del 27 de octubre del 2017, suscrito por la Directora Ejecutiva del COSEVI, se indica que esa autoridad (COSEVI), asume la función de fiscalización del Contrato a partir de enero del 2009, y comienza a trabajar en la propuesta de un “nuevo cartel, el cual proponía una ruptura del monopolio y procuraba la participación de dos o tres prestatarias del servicio de revisión técnica vehicular”.

Por su parte el MOPT, bajo la dirección del señor Francisco Jiménez, en cumplimiento del artículo 19 de la ley supracitada, emite la resolución 000333, de las trece horas con treinta y seis minutos del nueve de mayo del dos mil once, en la cual valorando la conveniencia del interés y servicio público y considerando la apertura del servicio de revisión técnica vehicular por parte de varios contratistas, resuelve:

*“POR TANTO,
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
RESUELVE:*

- 1. Este Ministerio adopta la decisión de no prorrogar el contrato de prestación de servicios para la creación y funcionamiento de estaciones para la revisión técnica integrada vehicular, suscrito en fecha 29 de mayo del 2001, refrendado por la Contraloría General de la República el 28 de junio del 2001 según oficio 7168-2001.*
- 2. De conformidad con lo establecido en el inciso ch) del artículo 9 de la Ley de Administración Vial N°6324 y sus reformas y en los artículos 19 y 20 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331 reformado por la Ley N° 8696 del 17 de diciembre del 2008; instar al Consejo de Seguridad Vial para que se avoque a cumplir con todos los trámites necesarios, para promover con arreglo a las disposiciones de la Ley de Contratación Administrativa, el concurso que corresponda para promover y adjudicar el mayor número posible de prestadores del servicio de revisión técnica integral de vehículos. (...)”*

No obstante, la cláusula “4.2. PRORROGA” del contrato que se había firmado con la empresa concesionaria, establecía que el plazo del contrato podría ser prorrogado, y que la eventual decisión de no prorrogarlo debía ser comunicada al contratista con no menos de seis meses de anticipación a la fecha en que comenzaría a regir la prórroga, decisión que debía estar sustentada en un Informe técnico -informe que no se presentó²⁵. La empresa recurrió la resolución dictada y bajo la dirección de un nuevo jerarca ministerial, se tomó la decisión de revocar la resolución 000333, como más adelante se dirá, y aplicar el párrafo final de dicha cláusula 4.2, en cuanto que *“de no producirse esta comunicación, se entenderá que el contrato queda prorrogado por otro periodo de igual duración.”*

Por su parte, antes del dictado de la resolución de revocatoria por parte del MOPT, al que hace alusión el párrafo anterior, la empresa Riteve S y C, S.A, el veintiséis de mayo del dos mil once, ante la notificación de la resolución 000333 que se le había efectuado a esa empresa, ésta última, ya había presentado el oficio 052501-2011, en el que solicitaba el informe técnico del COSEVI, a que hace referencia la cláusula 4.2 del contrato, indicando, que de continuar con la determinación de no prorrogar el contrato, el Estado costarricense perdería lo estipulado en las cláusulas 12.6 Sobre la donación de activos: equipos, terrenos e instalaciones, como también la cláusula 3.2.13 sobre cesión de las instalaciones de RTV en Puntarenas, Liberia, Limón centro , Pérez Zeledón y San Carlos para las sedes Regionales del MOPT y COSEVI, y la 3.2.14 sobre calibrar periódicamente la línea de inspección del Poder Ejecutivo.

²⁵ Información tomada de la resolución de las nueve horas del día quince de junio del dos mil doce, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte

Es así como la Dirección Ejecutiva del COSEVI, emite un informe, en el que manifiesta que durante el primer periodo de ejecución del contrato, la empresa RITEVE SYC, S.A. no registraba ninguna sanción impuesta por procedimiento administrativo ordinario sancionatorio, ni ningún otro incumplimiento con los términos del contrato²⁶, y por considerar de interés público asegurar la continuidad del servicio de revisión técnica vehicular, por la incidencia comprobada que éste tiene en la seguridad vial y la protección del ambiente²⁷, el MOPT, arriba a la decisión, mediante resolución de las nueve horas del quince de junio del dos mil doce, revocar la decisión de no prorrogar, dejando sin efecto lo resuelto mediante resolución 000333 arriba citada, y se procede a prorrogar el plazo contractual por un periodo igual, comenzando el 15 de julio del 2012.

De tal manera que en Costa Rica la prestación del servicio para la creación y funcionamiento de estaciones de revisión técnica integrada vehicular se encuentra bajo **concesión exclusiva** en favor de la empresa RITEVE SYC, S.A. y con plazo contractual que rige hasta el próximo 15 de julio del 2022.

²⁶ Ídem

²⁷ Ídem

VIII. LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE RTV A PARTIR DEL 2022

A. SOBRE LA PROMULGACIÓN DE LA LEY N° 9078 Y LA POSIBILIDAD DE QUE OTRAS EMPRESAS PRESTEN EL SERVICIO A FUTURO

Es importante destacar que con la promulgación de la Ley N° 9078 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, publicada en el alcance 165 de la Gaceta 207 del 26 de octubre del 2012, que deroga Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Ley N° 7331 del 13 de abril de 1993, en la sección V del capítulo primero de la Ley, se reguló lo concerniente a la Inspección Vehicular, apuntando en lo que interesa, los artículos 2, 24, 25, 26, 27, 28 y 29 de la Ley de rito, dado que al efecto establecen todo un nuevo sistema de prestación de dicho servicio, y que da lugar, a que éste, al vencimiento del contrato en el julio del 2022, sea prestado por varias empresas, al indicar:

“ARTÍCULO 2.- Definiciones.

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

29. Centros de inspección técnica vehicular (CIVE): ente estatal o privado destinado a la inspección técnica-mecánica de vehículos automotores y a la revisión del control de emisiones.

ARTÍCULO 24.- Obligatoriedad de la IVE

La IVE comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y su manual de procedimientos.

*Solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan las condiciones citadas, así como los demás requisitos que determinen esta ley y su reglamento. El resultado satisfactorio de **las pruebas realizadas por los CIVE** se acreditará con la confección y entrega de la tarjeta de IVE, así como la calcomanía adhesiva de aprobación, documentos cuyas características serán establecidas por el Cosevi.*

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y en cualquier vía pública las autoridades de tránsito podrán verificar, mediante procedimiento técnico y con el equipo necesario, el cumplimiento de las disposiciones de esta sección.

En el caso de equipo especial, de acuerdo con la calificación que establezca el MOPT, únicamente estarán obligados a la verificación de las características del fabricante para efectos de su inscripción inicial. Lo anterior sin perjuicio de los controles aleatorios que puedan establecerse con posterioridad.

Los vehículos de colección, los históricos o los diseñados para competencia deportiva podrán circular de acuerdo con las disposiciones reglamentarias respectivas, las cuales seguirán las mejores prácticas internacionales.

En la actividad de inspección vehicular no se permitirá la manipulación ni el desprendimiento de ninguna pieza o componente de los vehículos; tampoco, ningún tipo de reparación o modificación, con el fin de asegurar la total independencia y objetividad del servicio.

ARTÍCULO 25.- Autorización de los CIVE

Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley.

ARTÍCULO 26.- Restricciones de los CIVE, sus propietarios o representantes

Las empresas autorizadas no podrán tener relación directa o indirecta con actividades tales como:

a) Importación, distribución, comercialización o reparación de vehículos y de repuestos para vehículos.

b) Transporte público, transporte de carga o similares.

Se entenderá que existe conflicto de interés, cuando los titulares del servicio o sus socios tengan participación, directa o indirecta (como socios, directivos, gerentes o administradores) en cualquiera de las actividades antes citadas.

Ningún funcionario del MOPT ni de sus órganos podrá ser propietario de un CIVE. Dicha prohibición se hace extensiva a su cónyuge y parientes por consanguinidad o afinidad hasta el tercer grado inclusive, todo sin perjuicio de lo establecido en la Ley N° 8422, Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública, de 6 de octubre de 2004, y sus reformas.

ARTÍCULO 27.- Requisitos del CIVE

Para la prestación de servicios, los CIVE deberán cumplir, como mínimo, los siguientes requisitos:

a) Contar con un sistema de gestión de calidad que garantice el cumplimiento de estándares adecuados en la prestación del servicio y la competencia técnica de la empresa autorizada para tal efecto.

b) Estar acreditado ante el Ente Costarricense de Acreditación (ECA) de acuerdo con la Ley N.º 8279, Sistema Nacional para la Calidad. Dicha acreditación deberá mantenerse durante la vigencia del convenio. En caso de que se le suspenda de forma permanente la acreditación al CIVE, el Cosevi procederá a revocar, de inmediato, la autorización para realizar la IVE.

c) Contar con personal técnicamente calificado para efectuar las pruebas y operar el equipo correspondiente.

d) Contar con las instalaciones físicas adecuadas para alojar los equipos y mantenerlos en condición de operar, atendiendo las disposiciones establecidas en la Ley N.º 7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, sus modificaciones, su reglamento y su interpretación.

e) Contar con seguros y pólizas de riesgo por daños personales o materiales, durante la prestación del servicio y para las instalaciones.

f) Contar con los protocolos de mantenimiento de instalación y equipo, además de los protocolos de calibración del equipo, la contratación de personal técnico, de entrenamiento y formación continua y de auditorías internas y externas de calidad.

g) Brindar, al Registro Nacional, la información que se requiera para la inscripción de vehículos y el registro de las modificaciones de sus características.

El incumplimiento de estos requisitos descalificará a la empresa solicitante o prestataria del servicio de la IVE, esto siguiendo el debido proceso conforme a los artículos 214 y 308 de la Ley N.º 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978, y sus reformas.

ARTÍCULO 28.- Fiscalización de los centros de IVE

Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, **fiscalizar todas las empresas autorizadas para realizar la IVE.**

ARTÍCULO 29.- Tarifas por el servicio de la IVE

Corresponderá a la Aresep realizar los estudios técnicos y determinar el modelo tarifario que se utilizará para fijar las bandas tarifarias que definan el monto mínimo y máximo que podrá cobrar un CIVE, por la inspección y la reinspección vehicular. (...)” (La negrita y el subrayado no son del original).

ARTÍCULO 30.- Periodicidad de la IVE

La IVE se efectuará por lo menos con la siguiente periodicidad:

- a) Cada seis meses para los vehículos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas.
- b) Cada seis meses para los vehículos tipo cisterna que transporten materiales peligrosos y explosivos.
- c) Una vez al año para los vehículos de carga pesada, remolques pesados y semirremolque, salvo los mencionados en el inciso b).
- d) Una vez al año para los demás vehículos automotores, cuyo año modelo sea superior a cinco años, excepto los mencionados en los incisos a) y b) de este artículo.
- e) Una vez cada dos años para los vehículos automotores cuyo año modelo sea igual o inferior a cinco años, salvo los mencionados en los incisos a) y b) de este artículo.

Del texto de la Ley se colige, que el legislador previó, alguna apertura de mercado en la prestación de servicios de Revisión Técnica Vehicular, tratando de buscar, no solo que los usuarios tengan una gama de opciones, sino preservando el sistema de calidad y fiscalización que requiere esa actividad, para proteger los bienes jurídicamente relevantes, al establecer una serie de requisitos de ley, para optar por una autorización para la prestación del servicio.

Sin embargo, la normativa nace con algunas restricciones importantes al proceso de competencia y libre concurrencia, tales como:

1. **Necesaria acreditación previa.** La exigencia de acreditación es una barrera de entrada que, debería fundamentarse en criterios de necesidad (adecuación a la realización del objetivo que persiguen) y proporcionalidad (que no vayan más allá de lo estrictamente necesario). Por lo que debería demostrarse que el sistema de acceso elegido es el idóneo frente a otros

menos restrictivos.²⁸ Como puede verse más adelante, algunos países han optado por esquemas que permiten un mayor número de opciones para los consumidores, que pueden inclusive llegar a abaratar el servicio.

2. *Fijación de tarifas por parte de ARESEP.* Si bien en un principio esta puede ser una opción deseable, se debería haber previsto que ante la posibilidad de la existencia de competencia efectiva pueda llegarse a la liberalización de los precios, tal como lo han hecho otros países.

B. POSICIÓN DE INSTITUCIONES ENCARGADAS DEL TEMA SOBRE LA LEY N° 9078

Si bien las autoridades de las diferentes instituciones involucradas a tenor de la Ley N°9078 (MOPT, COSEVI, ARESEP, órganos fiscalizadores), tienen plena conciencia de los cambios que se han efectuados en la legislación, y de la voluntad de ese legislador, en cuanto al espíritu de dichas modificaciones, el Ministerio de Obra Públicas y Transportes, mediante oficio 20174778 del 20 de octubre del 2017, recibido en la Dirección el 26 de octubre de los corrientes, enfáticamente entre muchos criterios indica su posición respecto de la conveniencia de mantener la modalidad actual de prestación del servicio bajo concesión, al respecto indica:

“(…) el propósito esencial que se persigue con la revisión técnica es coadyuvar en la seguridad vial, como bien jurídico esencial, y que por tanto, no parece razonable, conveniente u oportuno que dicha revisión técnica -y que es una competencia del Estado- se delegue en una pluralidad de sujetos, a quienes resulta más difícil controlar y cuyos costos operativos se incrementarían, particularmente en equipo, frente a un número entonces menor de vehículos que atender al distribuirse el mercado entre distintos prestatarios, si se siguiera esta hipótesis, con el agravante de que los costos operativos serían mayores en áreas del territorio nacional donde la afluencia vehicular comparativamente es menor.

Obsérvese que a pesar de los años que lleva operando el actual prestatario de la revisión técnica —Riteve SyC Sociedad Anónima-, aun así existe un número de propietarios de vehículos que evaden cumplir con la revisión técnica y circulan sin cumplir con dicho requisito técnico-legal, utilizando para ello diversas maniobras, o, en su caso, procuran valerse de algunos dispositivos en procura de obtener valores diferentes a los que presentan realmente tales automotores, bien sea en cuanto a sus condiciones mecánicas o en materia de emisión de contaminantes.

Si la revisión técnica de la flota vehicular estuviera distribuida entre varias empresas, amén de los altos costos operativos por adquisición de equipo, la afectación sería mayor y desigual para los distintos prestatarios, generando reclamaciones eventualmente, cuando no una desmejora en la calidad del servicio, situación que podría afectar en forma negativa el impacto general que tiene el servicio de revisión técnica sobre el control de las emisiones vehiculares y su aporte a la seguridad vial y el medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado. De ahí que la revisión técnica deba ser brindada por una única empresa.

²⁸ En España se hace referencia a la posibilidad de la “Declaración Responsable”, que se puede definir como un “Documento firmado por el solicitante, que acompaña a la instancia principal normalmente en el inicio de un expediente para el ejercicio de una actividad empresarial o profesional, en el que declara, bajo su responsabilidad, que cumple con todos los requisitos exigidos por la normativa sectorial”.

La antes mencionada Dirección General de Transporte Público de este Ministerio por oficio número 980048 del 10 de marzo de 1998 dirigido a la Proveduría Nacional, indicó lo que copiamos en lo conducente:

“Asimismo, es absolutamente falsa la creación de un monopolio particular...la Revisión Técnica Vehicular es una competencia propia del Estado que le compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, lo cual ha sido un monopolio del Estado para evitar el abuso del derecho en este tipo de servicio. Consecuentemente, los artículos de la Ley de Tránsito que el recurrente cita lo que buscan es la mayor participación para la adjudicación del servicio, pero esto no obsta para que la Administración se lo pueda adjudicar a un solo concesionario o a varios. La práctica en el resto del mundo es que se le conceda a un único prestatario dado que es más fácil controlar a uno solo que a veinte prestatarios, hecho que podría prestarse a anomalías por parte de estos prestatarios, lo cual atentaría contra el principio de eficiencia que debe privar en los servicios públicos (véase artículos 4 de la Ley de Contratación Administrativa y el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública”

Por su parte, la División de Desarrollo Institucional de la Contraloría General de la República mediante oficio 04163 (DI-AA-1142) del 15 de abril del 2002, respondiendo gestiones interpuestas por diversas empresas indicó lo que copiamos en lo que interesa:

“Al permanecer la titularidad de la prestación del servicio licitado como una potestad estatal, específicamente del MOPT, se refuerza el hecho de que no nos encontramos ante un régimen monopolístico, dado que, más allá de la obligación de la Administración de velar por una prestación de servicio por parte del contratista de acuerdo con los parámetros contratados, ésta podría eventualmente retomar dicho servicio dentro de su esfera jurídica, sin menoscabo de las causales, procedimientos y eventuales indemnizaciones, que para tal efecto establece el ordenamiento jurídico.”

Sobre esta misma tesitura podemos agregar lo expresado por el entonces Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ingeniero Rodolfo Silva Vargas ante la Comisión Especial Investigadora sobre Concesiones Públicas y Contratos con el Estado de la Asamblea Legislativa, Acta No. 26 del 6 de julio del 2004, la cual señala en lo conducente:

“Se investigó en ese tiempo bastante la experiencia en otros países... En Argentina, por ejemplo, toda la provincia de Córdoba, que es enorme, tiene una empresa o grupos de empresas, pero es diferente de lo que tiene Buenos Aires o cualquier otra provincia, lo mismo pasa en España, que Cataluña tiene su sistema de revisión, Madrid tiene su sistema, etcétera. De modo que estas regiones de Argentina o de España son, en algunas formas comparables con Costa Rica. Pero sí, hubo dos razones principales para pensar en la conveniencia de un adjudicatario: razones de rentabilidad y de control y de que hubiera un común denominador de los procedimientos, herramientas y metodología para hacer la revisión, fueron los que llevaron a considerar un solo adjudicatario: razones de control y rentabilidad.”

En resumen, la determinación del Estado de autorizar a un tercero -vía procedimiento de contratación- para que brinde el servicio de revisión técnica integral de toda la flota vehicular del país, tiene como arista esencial que NO se trata de una actividad comercial sino de una facultad inherente al Estado, ya que de por medio se encuentra la tutela de un bien jurídico esencial como es la seguridad vial y bajo esta óptica, la empresa que resulte autorizada se limita a ejercer dicha actividad por el periodo contractual respectivo, pero sin

que pueda invocar para sí un derecho subjetivo más allá del lapso contractual correspondiente y sus eventuales prórrogas.

Por otra parte, tomando en cuenta las características de la flota vehicular de nuestro país, ampliar el número de prestatarios de la revisión técnica causaría más problemas que soluciones, por cuanto no todas las regiones del país presentan una igual rentabilidad, y los costos operativos (equipo, terrenos, personal, etc.) afectarían la tarifa y la calidad del servicio, amén de las dificultades sobrevenientes para poder ejercer el control cuando es más de un operador o prestatario.

De ahí que existen criterios de razonabilidad (cfr. art. 16 Ley General Administración Pública), de la Contraloría General de la República y de la propia Sala Constitucional, entre muchos otros, coincidentes en cuanto a que en materia de revisión técnica no puede hablarse de un monopolio particular: el Estado sigue siendo el titular de la revisión técnica. (...)

(...) En cuanto a este tema se ha generado un equívoco. La revisión técnica vehicular, tal y como apuntamos en el apartado anterior, no es una actividad mercantil que requiere autorización del Estado, sino una atribución del Estado una competencia que le es inherente, una obligación suya, y que ningún sujeto privado puede realizar si no es por medio de la contratación respectiva.

La revisión técnica no es un asunto de "mercado" por cuanto, según apuntáramos supra, se **encuentra de por medio la tutela de un bien jurídico esencial cual esta seguridad vial.** Y cuando hablamos de "seguridad vial" nos referimos a la integridad física de las personas (peatones, conductores, acompañantes, etc.) así como la salvaguarda de otras vidas, bienes y cosas.

De manera tal que no es el criterio del "mercado" el que debe regir las decisiones del Estado en materia de revisión técnica sino el de la tutela de la seguridad vial. (...)

Por otro lado, desde el punto de vista del **control** que debe efectuar el Estado sobre el prestatario de la revisión técnica, al ser un único operador, ha sido más fácil por parte del Órgano Fiscalizador controlar oportunamente la calidad en el ejercicio de la revisión técnica, así como girarle en el momento oportuno las reglamentaciones pertinentes para el ejercicio de dicha actividad.

Finalmente, al contar el actual prestatario con una red de estaciones de revisión técnica en distintos puntos del territorio de la República, garantiza el acceso de los propietarios de vehículos a las estaciones más cercanas a su domicilio, sin tener que desplazarse hasta las capitales de provincia.

En resumen, en la actualidad no sólo el modelo operativo de la revisión técnica bajo el cual funciona el prestatario autorizado resulta congruente con las necesidades del país y los requerimientos del ordenamiento jurídico en materia de la tutela de bienes jurídicos esenciales como los ya apuntados supra sino que, inclusive, **nuestros propios tribunales han señalado que la revisión técnica vehicular por su propia naturaleza no es susceptible de desarrollarse libremente en el mercado.** (...)

Por consiguiente, respetuosamente, me permito solicitar a su estimable persona así como al grupo de trabajo que actualmente prepara los estudios dentro del proceso de adhesión de nuestro país a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) que por las razones expuestas en el presente documento se excluya a la revisión técnica de las actividades comerciales cuya desregulación se procura a los efectos de favorecer la competencia, al quedar demostrado que, en la especie, la revisión técnica no es susceptible de incluirse dentro de las actividades de mercado ya que su titular exclusivo es el Estado y encontrarse de por medio la tutela de bienes jurídicos esenciales, como han destacado nuestros tribunales. (...) resulta jurídicamente inviable la apertura de este "mercado" (dado

que no es una actividad mercantil sino una atribución del Estado), contractualmente inoportuno y materialmente inconveniente.”

No obstante, la posición aquí transcrita que posee la autoridad del MOPT, la Autoridad de Servicios Públicos (ARESEP), mediante oficio 872-RG-2017 del 20 de octubre del 2017, el señor Regulador General, manifestó en lo que interesa:

*“(…) Se concluye entonces que hasta tanto se encuentre vigente el contrato, solo se contará con un único operador y eventualmente, una vez que este cumpla con su plazo y de mantenerse las condiciones legales descritas en la Ley 9078, **el mercado será abierto a distintos proveedores** y será ese el momento oportuno para hacer los estudios técnicos que determinen el monto de una tarifa bajo esa tesitura.”*

En igual sentido que el Aresep, el COSEVI, expresamente manifiesta:

“La Administración tiene clara la obligatoriedad de abrir la actividad una vez vencida la prórroga de 10 años, aprobada en el 2012.

*En este sentido, ya se está trabajando en la confección del Cartel de Licitación para el año 2022, el cual, efectivamente promoverá la apertura del servicio de revisión técnica vehicular.
(…)*

Octava: El tema de la apertura a más de un prestatario de la revisión técnica vehicular, ya se encuentra definido en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.

Por lo tanto, no es tema de discusión lo relativo a mantener la modalidad de un solo proveedor privado, considerando una posible baja de las tarifas o por algún otro beneficio para el usuario final, así como para garantizar la continuidad del servicio.” (el resaltado no es del original).

Quedará esperar al 15 de julio del 2022, para poder esclarecer, si el MOPT, se apegará a las disposiciones contenidas en la Ley N° 9078, o bien, continuará apegada a la concesión exclusiva con la empresa RITEVE SYC, S.A.

C. CONDICIONES ACTUALES EN LA PRESTACION DEL SERVICIO

Importancia para este estudio, es tratar de identificar, si las condiciones que dieron origen a la decisión de entregar por parte del Estado el servicio de revisión técnica integrada vehicular, en manos de un privado, se mantienen vigentes al día de hoy, y en ese sentido, se le consultó al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), si se realizan estudios o investigaciones para recopilar, analizar, verificar, confirmar o descartar la viabilidad o no de continuar bajo la modalidad actual, al respecto dicha autoridad indicó:

“(...) no se llevan a cabo estudios de las "condiciones de mercado" prevalecientes a los efectos de otorgar la revisión técnica a una pluralidad de sujetos, por cuanto, de una parte, se encuentra vigente el Contrato con la empresa Riteve SyC S.A. y sus prórrogas, y mientras ocurra esto y la empresa contratista no incurra en una causal para la rescisión, no parece oportuno efectuar tal clase de estudio; por otro lado por cuanto, en materia de revisión técnica, la tesis jurídica que unívocamente impera es que, por tratarse de una atribución del Estado y estar en juego la tutela de un bien jurídico esencial, ya que no debe ponerse en riesgo la calidad del servicio, se requiere que sea asumida por un único prestatario, cuestión esta última reiteradamente señalada inclusive por nuestros tribunales (...)”

Además, dicha autoridad complementa su criterio, indicando que existen una serie de beneficios en mantener la modalidad actual de un único proveedor, fundamentando en las siguientes razones:

“(...) Antes de llevarse a cabo la Licitación Pública Internacional 02-98 que dio como resultado, finalmente, la adjudicación de la revisión técnica a la empresa Riteve SyC se examinaron las experiencias en otros países, tal y hemos explicado, comparándolas, de una parte, con las características de nuestra flota vehicular, el tamaño de nuestro territorio y la actitud de los propietarios de los vehículos frente a este tipo de pruebas; así mismo, se tomó en cuenta que una diversificación traería consigo no sólo dificultades para el Estado de controlar a los distintos operadores sino, además, que debido a los elevados costos de operación que implican este tipo de actividad (en terrenos, equipo, personal), lejos de "pujar las tarifas a la baja", se generaría una disputa del mercado, reclamaciones de las eventuales empresas, etc., todo ello en una actividad cuyo fin primordial, insistimos, es la tutela de bienes jurídicos esenciales de la colectividad.”²⁹

Para dicho Ministerio, la situación actual debe mantener no sólo por las razones técnicas antes citadas, sino también de legalidad, en ese sentido:

“(...) en la actualidad se encuentra vigente la primer prórroga al contrato de revisión técnica de la flota vehicular con la empresa Riteve SyC S.A., cuyo plazo expiraría en el año 2022 sin perjuicio de que, inclusive, el Estado en su momento llegue a valorar la posibilidad o no de una prórroga adicional, eventualmente, previos los estudios técnicos y jurídicos del caso sobre su conveniencia para el interés público a la luz del grado de cumplimiento de la empresa prestataria para ese entonces de sus obligaciones y la capacidad que tuviere para asumir los nuevos retos emergentes, entre muchos otros factores, al tenor de la cláusula 2.3 del contrato original y lo expresado en el Cartel de Licitación 2-98 en el apartado denominado "Información al oferente Licitación Pública Creación y Funcionamiento de Estaciones de Revisión Técnica Integrada de Vehículos"; apartado 7 denominado "Terminación", cuestiones éstas que, repetimos su ponderación por parte del Estado deberá realizarse no con motivo del presente

²⁹ Información tomada del oficio N°20174778 del 20 de octubre del 2017, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

*pronunciamiento, sino con posterioridad. Esta cuestión consideramos necesaria mencionarla a propósito de la presente respuesta, para poner en evidencia que existe, inclusive, una expectativa jurídica que en su momento el Estado, en cuanto titular único de la revisión técnica, debe examinar, de manera tal que **la pretendida "ampliación" o "apertura" del mercado no sólo resulta jurídicamente improcedente sino, además, contractualmente inoportuna.** (...)”³⁰ (la negrita y el subrayado no corresponde al original)*

Y continúan manifestando:

*“(...) Por otro lado, desde el punto de vista del **control** que debe efectuar el Estado sobre el prestatario de la revisión técnica, al ser un único operador, ha sido más fácil por parte del Órgano Fiscalizador controlar oportunamente la calidad en el ejercicio de la revisión técnica así como girarle en el momento oportuno las reglamentaciones pertinentes para el ejercicio de dicha actividad.*

Finalmente, al contar el actual prestatario con una red de estaciones de revisión técnica en distintos puntos del territorio de la República, garantiza el acceso de los propietarios de vehículos a las estaciones más cercanas a su domicilio, sin tener que desplazarse hasta las capitales de provincia.

***En resumen, en la actualidad no sólo el modelo operativo de la revisión técnica bajo el cual funciona el prestatario autorizado resulta congruente con las necesidades del país y los requerimientos del ordenamiento jurídico en materia de la tutela de bienes jurídicos esenciales como los ya apuntados supra, sino que, inclusive, nuestros propios tribunales han señalado que la revisión técnica vehicular por su propia naturaleza no es susceptible de desarrollarse libremente en el mercado. (...)**”*

Con tales manifestaciones, se hace válido plantearse la problemática en que el Estado Costarricense se encuentra respecto a la revisión técnica integrada de vehículos, y que en su momento, debe sopesar, ya que la Ley N°9078, contiene reglas claras para que dicho servicio no esté en manos de un único prestatario. No obstante, con el otorgamiento en concesión exclusiva a la empresa RITEVE SYC, S.A., parece el criterio de algunos funcionarios públicos, se ignora si competentes o no para emitir ese criterio que, en el tanto y cuanto ésta no incurra en incumplimientos, el Estado, en caso de no querer prorrogar, deberá alegar motivos de interés público, en tal situación, es probable que se incurra en un deber de indemnización a aquélla, surgiendo así un debate legal respecto a derechos adquiridos o no. Por tanto, se tendrá que valorar la conveniencia técnica y legal de la eventual apertura.

³⁰ Información tomada del oficio N°20174778 del 20 de octubre del 2017, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

IX. LA RTV EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

La inspección técnica vehicular (ITV) se desarrolla alrededor del mundo de acuerdo con la cultura, coyuntura y conveniencias locales. Así, surgieron los diferentes modelos de implementación de la ITV en el mundo, cada uno con sus ventajas y desventajas.

A. OPERACIÓN GUBERNAMENTAL CONTRA OPERACIÓN PRIVATIZADA

En el modelo de operación directa mediante un organismo gubernamental, el poder público realiza las inversiones para la construcción de la red de estaciones y del entrenamiento de personal; asimismo, opera, supervisa y audita directamente las inspecciones.

El modelo de operación gubernamental ha sido normalmente descartado por los gobernantes, por estar más sujeto a presiones presupuestarias que afectan directamente la organización, competencia de los funcionarios y calidad del sistema. Estos programas también son reconocidos por la tardanza en las decisiones, en las inversiones, en los ajustes necesarios para el seguimiento de la evolución de la tecnología vehicular y de inspección, así como por las dificultades de la sustitución y renovación del personal. Hay testimonios de usuarios y de especialistas sobre frecuentes interrupciones en la operación de líneas de inspección debido a problemas que no son solucionados con suficiente rapidez. Los programas gubernamentales también son más vulnerables a fraudes, debido a la dificultad inherente de los organismos gubernamentales de implementar sistemas de control de calidad y auditoría.

Por las razones expuestas anteriormente, la tendencia que se observa actualmente es la opción de los programas privatizados. Este modelo es una alternativa en la que la posibilidad de ocurrencia de los problemas arriba mencionados, inherentes al modelo de operación gubernamental, se ve típicamente reducida.

Mientras, para que sea exitoso, es necesario que el programa privatizado sea implementado de modo consistente y sea supervisado y auditado con rigor por la autoridad gubernamental, o por un organismo de tercera parte especializado y exento, contratado para este propósito.

La bibliografía presenta casos de fracaso de la operación privada; en esos casos, el fracaso normalmente se debe a la tolerancia en la conducción del proceso por parte de la autoridad gubernamental. Esta actitud puede ser motivada por incompetencia, dolo o carencia absoluta de fuerza del equipo técnico supervisor del órgano gubernamental, frente al poder económico y político de la empresa contratada para la operación de las inspecciones.

De estos ejemplos, se puede tomar como lección la importancia de dimensionar correctamente el número y tamaño de los lotes y el plazo de la concesión, así como el valor de la tasa de inspección,

mediante estudios económicos previos minuciosos y bien conducidos; en caso de mercados millonarios, cuidar de establecer la repartición de ese mercado entre varias empresas con capacidad comprobada de que sean efectivamente competidoras entre sí.

B. PROGRAMAS CENTRALIZADOS CONTRA PROGRAMAS DESCENTRALIZADOS

Los principales modelos de operación privatizada son dos: el centralizado convencional, en el cual empresas privadas especializadas de mediano o gran tamaño son contratadas mediante procesos de licitación para realizar las inversiones y operar redes de estaciones de inspección con múltiples líneas en régimen de concesión en un lote geográfico específico; y el pulverizado o descentralizado, basado en la acreditación directa por parte del gobierno de un gran número de talleres mecánicos y/o microempresas que realizan los servicios de inspección para sus clientes. En el caso de talleres, estos también pueden realizar los servicios de reparación, generando conflictos de interés con la actividad de inspección.

Por permitir un contacto más aislado, prolongado e íntimo entre operador y cliente, el modelo descentralizado es muy criticado por especialistas y autoridades, por el alto riesgo de competencia predatoria entre las estaciones, los altos costos operacionales y de supervisión gubernamental, por las tasas de inspección más elevadas, la gran susceptibilidad a los hechos de fraudes y dificultades estructurales y físicas para el órgano gubernamental al auditar el sistema en centenas de locales distribuidos en el área de alcance del programa. Como consecuencia, el modelo descentralizado es el que presenta menor eficiencia en la reducción de la contaminación ambiental y en la mejoría de la seguridad de los vehículos; por esto, ha sido descartado como alternativa para la inspección vehicular.

De hecho, algunas experiencias negativas ocurrieron en el pasado en México, California, Chile, Portugal, Francia, Inglaterra, entre otros. En estos países, la pulverización llevó a la venta indiscriminada de certificados de aprobación en la inspección, competencia predatoria, descontrol por parte de los órganos supervisores, encarecimiento de las inspecciones, pérdida de la credibilidad y, finalmente, al fracaso de los programas.

Las principales ventajas del sistema centralizado sobre el descentralizado se indican a continuación:

Grandes centros de inspección con múltiples líneas mejoran la escala de atención, viabilizando la “inspección impersonal”, alcanzada por la alta especialización, estandarización y exención de los servicios de mano de obra.

Menor incidencia de fallas en la inspección con aprobaciones indebidas

Eliminación del problema de la competencia predatoria entre estaciones vecinas

Mayor organización en la planificación de la localización de las estaciones y en el dimensionamiento del número de líneas

Mayor credibilidad y aceptación de los usuarios (pesquisa de la Riter Research, EUA, 1991, indica que el 77% de la población cree que sus intereses están mejor protegidos por los programas centralizados)

La escala optimizada por la adopción de múltiples líneas viabiliza la contratación de profesionales supervisores y jefes de estación, aumentando significativamente la calidad y credibilidad de los servicios y mejorando la atención a los usuarios

Mayor estabilidad económica y operativa del sistema en red: eventuales caídas de movimiento en determinadas estaciones de inspección son compensadas por el exceso de demanda en otras áreas de mayor densidad, viabilizando la operación de líneas, hasta en áreas remotas de baja atracción económica.

Estaciones operadas por pequeños emprendedores acreditados, franquicias pulverizadas, o subconcesiones de pequeños sub-lotes, cierran las puertas con la caída de movimiento o siguen hacia procedimientos fraudulentos para atraer clientes, una vez que el alcance de la auditoría gubernamental en el sistema pulverizado es precario o inexistente

Viabilizan la implementación a cualquier tiempo de nuevas metodologías y tecnologías de inspección

Aumento de la escala en régimen de "línea de producción" resulta en costos reducidos de la tarifa de inspección – en los Estados Unidos, el costo de la tasa de inspección en el sistema descentralizado llega a ser en promedio de 56% más cara que en el sistema centralizado (USEPA, 2011)

Menor costo y mayor simplicidad y eficacia de las actividades de supervisión y auditoría gubernamentales

Centralización de la responsabilidad jurídica, minimizando el número de interlocutores con el órgano supervisor del gobierno

Mejor coordinación de las inversiones para la construcción, ampliación y operación de la red de estaciones

Mayor compromiso y respeto a las cláusulas contractuales de rendimiento, teniendo en cuenta: el monto de las inversiones realizadas; el mercado cautivo sin importar el índice de desaprobación del programa; y las sanciones previstas por el incumplimiento de las cláusulas contractuales

Menor ocurrencia de fraudes (venta de certificados de aprobación) mediante la minimización de la interferencia de los inspectores en el resultado de las inspecciones y su estrecho contacto con los

Relación costo-beneficio significativamente más ventajosa en relación al modelo pulverizado: estudio del Banco Mundial, "Air Pollution From Motor Vehicles", de Faiz, Walsh y Weaver, presenta relaciones costo-beneficio de hasta 15 veces más bajas, relativas a la reducción de las emisiones de contaminantes en la atmósfera por los programas centralizados optimizados, cuando comparados con el sistema pulverizado

A continuación se presenta la forma en que diversos países han enfrentado la prestación de este servicio.

C. CASO DE ESPAÑA

En sus inicios, a mediados de los años 80, se concibió un servicio de Inspección Técnica Vehicular (ITV) fuertemente intervenido con connotaciones de servicio público. Se permitía únicamente la prestación a través de concesiones administrativas a operadores públicos o privados por largos periodos de tiempo. En el año 2000 se produjo un intento de liberalización con vistas a evolucionar hacia un régimen de autorización por defecto, sistema de tarifas máximas y eliminación de la incompatibilidad de las estaciones ITV con la de reparación de vehículos. El Tribunal Constitucional anuló la pretensión estatal de generalizar el régimen de autorización al recordar que se trata de una competencia autonómica.

En la actualidad en España las condiciones bajo las que operan los distintos operadores son considerablemente diferentes en cada una de las Comunidades Autónomas, fruto de la existencia de regímenes de prestación diferentes en cada una. Esto hace que las condiciones de funcionamiento del mercado no sean homogéneas.

Conviven en dicho país los siguientes esquemas:

- 1) Una única empresa opera, ya sea público o privada bajo diversos esquemas jurídicos en 4 Comunidades Autónomas: Andalucía, Asturias, Cantabria y Galicia. La Administración fija las tarifas.
- 2) Varios operadores concesionarios –entre 2 y 7- prestan el servicio en 5 Comunidades Autónomas: Castilla y León, Valencia, Murcia, Navarra y País Vasco. Cada Administración autonómica generalmente establece una tarifa fija de inspección.
- 3) Modelo de “autorización limitativa” en 3 Comunidades Autónomas: Cataluña, Castilla La Mancha y La Rioja, donde cada comunidad determinan en qué lugares cabe la apertura de nuevas estaciones. El régimen tarifario suele ser de tarifas máximas.
- 4) Modelo de autorización en 2 Comunidades Autónomas: Canarias y Madrid. Régimen liberalizado al permitir la entrada a cualquier operador que cumpla los requisitos técnicos y el régimen de incompatibilidades, previa autorización. En Madrid, además, no se establece ningún tipo de tarifa y los honorarios están liberalizados.

**RESUMEN DE LA SITUACIÓN EFECTIVA EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMICA RESPECTO AL
MODELO DE GESTIÓN Y TARIFAS**

COMUNIDAD AUTÓNOMICA	REGIMEN DE GESTIÓN	FIN DE CONCESIÓN	TARIFAS
EXTREMADURA	CONCESIÓN GESTION PÚBLICA DIRECTA	(2038,2063)	MAXIMAS TASAS SIN IVA
ASTURIAS	EMP. PÚBLICA		FIJA
ANDALUCÍA	EMP. PÚBLICA		FIJA
ARAGÓN	CONCESIÓN	(2020,)	FIJA
BALEARES			
<i>MENORCA</i>	CONCESIÓN	(2017)	FIJA
<i>MALLORCA</i>	CONCESIÓN	(2018)	FIJA
<i>IBIZA</i>	EST. OFICIAL		TASAS SIN IVA
CANTABRIA	CONCESIÓN	(2018,2076)	FIJA
	CONCESIÓN	(2028, ∞)	FIJA
CASTILLA Y LEÓN	CONCESIÓN	2029	FIJA
GALICIA	CONCESIÓN	2023	FIJA
COMUNIDAD VALENCIANA	CONCESIÓN	(2023,)	FIJA
MURCIA	CONCESIÓN EST. OFICIAL	2017	FIJA TASAS SIN IVA
NAVARRA	CONCESIÓN	2019	FIJA
PAIS VASCO	CONCESIÓN	(2023,2092) (2043,2112)	FIJA FIJA
	EST. OFICIAL		SOLO VEHÍCULOS DE LA ERTZAINZA
COMUNIDAD LA MANCHA	AUTORIZACIÓN LIMITATIVA		MAXIMAS
CATALUÑA	AUTORIZACIÓN LIMITATIVA		MÁXIMAS
RIOJA	AUTORIZACIÓN LIMITATIVA		MÁXIMAS
CANARIAS	AUTORIZACIÓN CONCESIÓN	2019 Y 2025	MÁXIMAS
MADRID	AUTORIZACIÓN		LIBRES

Fuente: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. IPN/CNMC/018/16. Proyecto de Real Decreto por el que se Regula la Inspección Técnica de Vehículos y se Establecen Normas Generales de Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos. Págs. 10-11

Cabe mencionar que en Cataluña el Decreto 45/2010 que establece las normas para la autorización de las estaciones de inspección fue parcialmente anulada por resolución de la Sala Tercera del Tribunal Supremo del 29 de marzo de 2016 en dos extremos: en la exigencia de cuota máxima de mercado para la autorización y en el establecimiento de distancias mínimas entre estaciones de una misma empresa. En ambos casos se han considerados restrictivos por su falta de necesidad y proporcionalidad exigibles a toda restricción a la libertad de establecimiento.

Según la sentencia del Tribunal Supremo español, *“el establecimiento de una cuota máxima de mercado no parece guardar relación alguna con el fomento de la seguridad vial, y en cuanto al fin de asegurar la calidad del servicio y en última instancia la protección de los consumidores, debe tenerse en cuenta (...) que el contenido del procedimiento de ITV está armonizado en el ámbito de la UE, pues la Directiva 2009/40 establece las normas y métodos mínimos comunitarios para la inspección técnica, y en el ámbito estatal, el RD 2042/1994 efectúa una regulación detallada de los tipos y frecuencias de las inspecciones técnicas a que han de someterse los vehículos matriculados en España, por lo que cabe esperar un mismo nivel de calidad de las prestaciones, sin que tampoco apreciamos en este caso justificada la concurrencia del requisito de necesidad y adecuación de la medida para garantizar la realización del objetivo que persigue”*.

En relación a las distancias mínimas de compatibilidad entre estaciones de una misma empresa, la sentencia del tribunal de justicia español recuerda que, en su exposición de motivos, el Decreto 45/2010 justifica la medida en la finalidad de evitar que *“por razones puramente de rentabilidad del servicio la oferta se concentre excesivamente en una determinada zona, en detrimento de otras áreas del territorio que por tener un parque móvil más reducido queden sin cobertura con el consecuente perjuicio para las personas usuarias”*. Pero, según el Tribunal Supremo, la medida carece de aptitud por sí misma para cumplir ese objetivo de otorgar cobertura de servicios de ITV a las zonas con parque móvil reducido, pues como advierte el Tribunal de Justicia de la UE, esas distancias mínimas no se establecen entre estaciones de ITV de empresas competidoras, sino entre instalaciones de una misma empresa o grupo de empresas.

Cabe señalar que la autoridad de competencia española hace referencia en el estudio “Proyecto de Real Decreto por el que se Regula la Inspección Técnica de Vehículos y se Establecen Normas Generales de Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos” a que se analizó el comportamiento de la tasa de rechazo una vez que se abrió a la competencia el servicio, bajo el supuesto de que la entrada de nuevos competidores podría coincidir temporalmente con alteraciones de la tasa de rechazo en las inspecciones periódicas. Del análisis realizado se concluyó que este efecto fue más acusado en el caso de Castilla la Mancha, donde la tasa de rechazo se redujo los primeros años de la liberalización para estabilizarse posteriormente. En Madrid cabe apreciar una ligera reducción de la tasa de rechazo, aunque se encuentra en niveles ya observados antes de la liberalización.

Este fenómeno podría interpretarse como que la competencia se produce también ofreciendo una tasa de rechazo más reducida, en detrimento del rigor en la inspección. Otra posible interpretación

es que, en ausencia de competencia y como consecuencia de los incentivos existentes, la tasa de rechazo ofrecida por el monopolista o los oligopolistas presentes en el mercado puede tender a ser excesiva y, en consecuencia, ineficiente.

Según el estudio citado, las autoridades competentes en ambas comunidades autónomas respecto a esta evidencia, reconocen dos hechos. Primero, que los sistemas de supervisión y control del funcionamiento de las estaciones de ITV bajo un sistema de autorización, relativamente más liberalizado, son diferentes y más exigentes que los existentes bajo un sistema de concesión, debiendo adaptarse al nuevo funcionamiento del mercado. Y segundo que, aunque cabría apreciar que la liberalización ha podido fomentar en algunos casos una cierta competencia a través de inspecciones menos severas que en monopolio, esto no hace desmerecer los beneficios de la liberalización. No obstante, podría ser exigible reforzar el control de la actividad de inspección en caso de detección de irregularidades.

D. CASO DE CHILE

En sus inicios, en la década de los años 80, el programa de Inspección Vehicular operaba a través de talleres de reparación que eran autorizados por los municipios para emitir el certificado de revisión técnica. No obstante el conflicto de interés que representa la realización simultánea de la reparación y la revisión técnica y el gran número de talleres autorizados generó un alto nivel de corrupción y de falta de control por parte del Gobierno.

En el año 1990 el control del sistema es centralizado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en 1994 la operación de la Inspección Vehicular es licitada a operadores privados con dedicación exclusiva a la revisión técnica. Para el año 1997 se incorporan en la Región Metropolitana líneas automatizadas de inspección, lo que permitió reducir la subjetividad del procedimiento, disminuyendo las pruebas visuales de 50 a 22 e incorporando estaciones automáticas para la inspección de los frenos (frenómetro), de la alineación, de las luces (luxómetro), de la suspensión (banco de suspensión) y la emisión de gases de escape (opacímetro o analizador de gases).

Como parte de este mismo proceso se modifica también el esquema de licitación, incorporando el concurso de empresas de gran tamaño y prestigio en el rubro de la inspección (Applus, SGS, TUV, entre otros). Mediante este esquema se generaron 5 concesiones en la Región Metropolitana de Santiago, con un total de 25 plantas de revisión técnica (2 para buses, 4 para taxis y camiones y 19 para vehículos particulares), las que totalizaban 77 líneas de revisión automáticas (68 líneas para vehículos livianos y 9 líneas para vehículos pesados). En la actualidad se realizan aproximadamente dos millones de revisiones técnicas al año, siendo el costo de la revisión técnica de entre USD 20 a USD 30, para un vehículo liviano, y tomando un tiempo aproximado de 10 minutos.

E. CASO DE BUENOS AIRES, ARGENTINA³¹

La obligatoriedad de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) es un requisito establecido por la Ley Nacional de Tránsito, que fue promulgada en 1995. Esa norma establecía que cada provincia debía sancionar su propia ley local, algo que, entre falta de decisión y de acuerdos políticos, la Legislatura porteña recién concretó en 2006. Tras ello vino otra larga demora en la elaboración de los pliegos, el llamado a licitación y otros pasos formales, que finalmente terminaron ahora con la adjudicación, que durará diez años.

A partir del año 2016 todos los vehículos radicados en Capital Federal que tuvieran más de tres años deberán pasar obligatoriamente por una Verificación Técnica Vehicular (VTV). El Gobierno porteño adjudicó los contratos a las cinco empresas que tendrán a su cargo el servicio.

En total habrá 11 playas de verificación, cuyas ubicaciones ya fueron definidas. El chequeo mecánico y de elementos de seguridad será obligatorio para todos los autos particulares que tengan más de tres años de antigüedad o que hayan superado los 60.000 kilómetros de uso. En el caso de las motos, deberán hacerla todas las que tengan más de un año. Los vehículos tendrán un mes asignado para hacer el trámite, según el último número de su patente.

Se estima que tendrán que cumplir con este requisito cerca de un millón de vehículos, ya que el control será obligatorio también para los triciclos y cuatriciclos, casas rodantes, trailers y todo tipo de rodados. Hoy ya es un requisito para taxis y micros escolares.

Por otra parte, estarán exentos los jubilados que ganen la mínima y cuyo auto valga menos que el mínimo por el cual se empieza a pagar Patentes; y los autos de los discapacitados, tanto los adaptados como los que no lo son pero no superen el doble del mínimo por el cual se paga Patentes.

Los autos y motos deberán ser llevados a alguna de las 11 plantas, donde les revisarán las emisiones de gases y ruidos, la dirección, el tren delantero, los frenos, el chasis, los neumáticos, las luces, la suspensión, la documentación y los sistemas de seguridad y emergencia (cinturones de seguridad, matafuegos, etc.). A los coches que tengan todo en orden les pegarán una oblea en el parabrisas y deberán volver un año después. En cambio, si se detectara alguna falla, el propietario del auto tendrá 60 días para repararla y luego deberá volver a la VTV, que se hará gratuitamente.

Los autos que no cumplan con este requisito afrontarán una multa de 100 Unidades Fijas, lo que hoy equivale a \$ 640 (cada UF es el valor de medio litro de nafta súper, hoy fijado en \$ 6,40). Pero si la oblea estuviera vencida, o si el vehículo nunca pasó por una VTV, la sanción económica ascenderá a 400 UF, o sea \$ 2.560.

³¹ Ver en: https://www.clarin.com/home/ya-estan-5-empresas-haran-vtv-2016-ciudad_0_Hy7AHdFw7e.html

Además de la revisión en las plantas, la Ciudad dispuso que haya controles aleatorios en las calles. Habrá diez equipos móviles distribuidos por la ciudad, que tendrán la potestad de detener a los autos en la calle y hacerles el control. Si encontraran un coche con la oblea vencida, le harán un acta provisoria y el dueño tendrá un mes para pagar el trámite, de lo contrario le caerá la multa. Pero si hallaran un auto con problemas mecánicos, de contaminación o de seguridad podrán mandarlo al playón de secuestro con una grúa.

F. CASO DEL ESTADO DE MÉXICO, MÉXICO³²

El Programa de Verificación Vehicular Obligatoria, tiene como objetivo regular los niveles de emisiones contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural, diesel o cualquier otro combustible alternativo que cuente con placa del Estado de México que circulen en la entidad que deberán ser verificados durante el Primer Semestre del año 2018, de acuerdo con los lineamientos y calendario establecidos.

Este programa constituye uno de los mecanismos a través de los cuales el Gobierno del Estado de México busca garantizar el derecho de toda persona a vivir en un ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar, así como mantener dentro de la norma los niveles de contaminación atmosférica que permitan preservar la calidad del aire y la salud de los mexiquenses.

Están obligados a observar las disposiciones del presente programa las o los usuarios de los vehículos automotores clasificados como uso particular, intensivo y múltiples o utilitarios con placa del Estado de México, incluyendo aquellos que porten placa Metropolitana; se exceptúan motocicletas, vehículos con placas de circulación de auto antiguo, maquinaria agrícola, maquinaria pesada, automotores con matrícula de demostración o traslado y aquellos cuya tecnología impida la aplicación de la Norma Oficial Mexicana correspondiente

Los vehículos automotores con placa del Estado de México, deberán realizar la verificación vehicular conforme a lo establecido en el presente programa y únicamente en los centros de verificación vehicular autorizados del Estado de México

Los Centros de Verificación Vehicular (Verificentro) se definen como el Establecimiento físico operado por persona jurídica colectiva autorizada por la Dirección General de Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Estado de México y acreditada como Unidad de Verificación Vehicular por la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C., en el que se verifica el cumplimiento en los términos de la Ley Federal sobre

³² Ver en:

<http://sma.edomex.gob.mx/sites/sma.edomex.gob.mx/files/files/TramitesServicios/VerificacioVehicular/PVVO%201er%20sem%202018.pdf>

Metrología y Normalización y su Reglamento, así como de las normas oficiales mexicanas que establecen niveles máximos permisibles de emisiones a la atmósfera provenientes de vehículos automotores en circulación, aplicando los métodos de medición correspondientes.

El costo por el servicio de verificación vehicular prestado por los centros de verificación vehicular instalados y autorizados en el Estado de México, dependerá del tipo de certificado que se emita y se encuentra fijado en unidades. Igualmente se encuentra establecido reglamentariamente el horario de atención al público de los centros de verificación vehicular.

Cabe señalar que a dichos centros les está prohibido, realizar en el interior del centro de verificación vehicular, reparaciones mecánicas o eléctricas, pre-verificaciones, vender refacciones automotrices o cualquier otra actividad comercial (incluyendo las máquinas expendedoras de bebidas, alimentos o videojuegos), industrial o de servicios. Salvo las autorizadas por la Secretaría del Medio Ambiente a través de la DGPCCA

De acuerdo con la información disponible en la web, en el Estado de México hay al menos 137 centros de verificación vehicular autorizados.³³

G. CASO DE COLOMBIA

Al igual que en otros países, en Colombia para que un vehículo pueda transitar debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales. (Artículo 28 de la Ley 769 de 2002 modificado por artículo 8 de la Ley 1383 de 2010)

De allí que todos los vehículos automotores, deban someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Dicha revisión se realiza en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte es el encargado de habilitar dichos centros de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto expida.

Estos centros de diagnóstico automotor se definen como todo ente estatal o privado, destinado a la realización de revisiones técnico-mecánicas y de control ecológico de vehículos automotores que transitan por el territorio nacional, conforme a las normas técnicas legales vigentes para la prestación del servicio.

³³ Ver en: http://sma.edomex.gob.mx/directorio_de_verificacentros

Estos centros se clasifican según la cobertura del servicio:

- **Clase A:** Con línea(s) exclusiva(s) para motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
- **Clase B:** Con línea(s) para vehículos livianos o livianos y motocarros. También podrá tener línea(s) adicional(es) o independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
- **Clase C:** Con línea (s) sólo para vehículos pesados rígidos o articulados y biarticulados. También podrá tener línea(s) adicional(es) o independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.
- **Clase D:** Con línea(s) para vehículos livianos o livianos y motocarros y pesados (rígidos o articulados y biarticulados) y /o líneas mixtas. También podrá tener línea(s) adicional(es) o independiente(s) para revisión de motocicletas con motor 4 tiempos, 2 tiempos o 4 tiempos y 2 tiempos.

Los centros de diagnóstico automotor que lo deseen podrán operar líneas móviles siempre que acrediten el cumplimiento de los requisitos que establece la normativa aplicable.

Una vez obtenida, estos centros operan con permiso estatal y con la potestad de establecer una tarifa libre según su propia jurisdicción, promoviendo la libre competencia según la oferta y demanda del mercado de revisión vehicular.

De acuerdo con información disponible en la página web del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, en dicho país funcionan aproximadamente 371 centros de diagnóstico automotor autorizados.³⁴ Para el año 2017 la flota vehicular se estimaba en 10,9 millones de vehículos.³⁵

H. CASO DE ALEMANIA

Tras la liberalización del sector de la certificación en los años ochenta, varias empresas compiten en todo el territorio nacional. Se trata de las organizaciones acreditadas de certificación de seguridad y calidad, siendo las más conocidas las que comparten el nombre TÜV, pero que compiten entre ellas, junto a otras como DEKRA, KÜS, FSP o GTÜ. Estas empresas están autorizadas para llevar a cabo inspecciones técnicas periódicas en régimen de autorización por tiempo indefinido, aunque ésta puede ser revocada por la administración si la entidad inspectora ha dejado de cumplir las

³⁴ Ver en : <http://www.onac.org.co/modulos/contenido/default.asp?idmodulo=239&pagina=35>

³⁵ Ver en: <https://www.kienyke.com/tendencias/carros-motos/cuanto-cuesta-la-revision-tecnico-mecanica-colombia>

condiciones necesarias para la autorización. Una condición para la autorización es disponer de una acreditación de calidad de acuerdo con la norma DIN EN ISO/IEC 17020.

El organismo que acredita es el Instituto Alemán de Acreditación, DAkkS. La ley federal sólo detalla los requisitos que deben cumplir las entidades y los profesionales para recibir la autorización. La autorización sólo tiene validez en dicha región o en la parte de la región para la que se ha solicitado. No obstante, hay libertad para operar en todo el territorio y las principales entidades autorizadas tienen numerosos puntos de inspección, así como acuerdos con los talleres por todo el territorio.

En este país existen tres tipos de inspecciones: la denominada inspección principal – *Hauptuntersuchung*- que puede equipararse a la ITV, las denominadas inspecciones de seguridad – *Sicherheitsprüfung*–, necesaria bajo ciertos supuestos y la Inspección del tubo de escape - *Abgasuntersuchung*-, ésta última integrada con la inspección principal. Las inspecciones principales sólo pueden ser ejecutadas personalmente por los denominados Ingenieros Inspectores – *Prüfingenieure*-. Estos ingenieros deben poseer una titulación técnica superior en maquinaria, fabricación de automóviles o electrotecnia, un período de formación en el trabajo de al menos 6 meses, haber realizado un examen de acuerdo con lo dispuesto en un reglamento federal y poseer el carnet de conducir en todas las categorías. Estos ingenieros pueden ser autónomos, pero no pueden realizar inspecciones más que para una única entidad acreditada.

En el caso de la Inspección Principal las entidades autorizadas tienen prohibida cualquier tipo de actividad relacionada con fabricación, comercio, leasing, mantenimiento o reparación de automóviles o de sus componentes. La prohibición rige tanto para las entidades, como para sus accionistas, socios y las personas que según los estatutos están encargadas de ejecutar las inspecciones. No obstante, la inspección se puede pasar físicamente en las estaciones propias de las entidades autorizadas, pero también en cualquier taller de reparación. En el caso de realizar la inspección en un taller autorizado, ésta la realiza personal desplazado de la entidad de inspección. Numerosos talleres tienen acuerdos con las entidades de inspección y reciben incluso diariamente la visita de inspectores acreditados, lo que permite a los usuarios de los talleres hacer coincidir las operaciones de mantenimiento habitual del vehículo con las inspecciones y solventar los problemas detectados en el mismo local.

El personal del taller sí puede realizar determinadas inspecciones parciales o menores: las Inspecciones de Seguridad y del Tubo de escape. Los resultados de dichas inspecciones pueden ser presentados posteriormente ante una entidad autorizada.

I. CASO DE REINO UNIDO

En Gran Bretaña, cualquier individuo puede gestionar una o más estaciones de MOT, nombre (Ministry of Transport Test) por el cual se conoce la ITV, con la autorización de *authorised examiner* (examinador autorizado), expedida por el *Vehicle and Operator Services Agency* (VOSA).

Un examinador autorizado puede ser un particular, una sociedad o empresa. El examinador autorizado es responsable de que las instalaciones sean las adecuadas para los tipos de vehículos que se vayan a inspeccionar, de que estén al día en cuanto a mantenimiento, de que los examinadores de la estación cuenten con todos los permisos, de que los inspectores de VOSA tengan acceso a la estación para realizar comprobaciones, de la realización correcta de las inspecciones técnicas de vehículos, de que todos los documentos relacionados con las inspección técnica de vehículos se gestionen, digitalicen y archiven de manera correcta, y de informar a las autoridades en el plazo de 7 días de cualquier cambio importante en el negocio.

Una vez obtenida la autorización se establecen cursos de actualización de forma periódica, normalmente cada 5 años, o antes en caso de que se considere necesario. Además del estatus examinador autorizado, para realizar inspecciones se necesitará tener una estación de servicio (VTS), y al menos un examinador asignado a esa estación, que deberán cumplir los criterios establecidos por VOSA. El examinador es la persona autorizada para realizar inspecciones en una estación de inspección técnica de vehículos. Éste ha de reunir varios requisitos, entre los que se incluyen tener carnet de conducir para la clase de vehículos que se solicita inspeccionar, tener experiencia al menos 4 años como mecánico de esa clase de vehículo, y tener la titulación adecuada; deberá realizar un curso denominado *nominated tester trainer* (NTT) de dos o tres días de duración, dependiendo del vehículo. Si no se tiene la titulación adecuada se puede realizar un examen, tiene una duración de hora y media y consta de 60 preguntas. En Gran Bretaña la inspección y reparación puede realizarse en la misma estación o taller. Existen más de 20.000 instalaciones en las que se puede realizar el MOT y más de 50.000 examinadores autorizados. Las tarifas son fijadas libremente por las entidades inspectoras, aunque están sometidas a un régimen de precios máximos.

X. CONSIDERACIONES FINALES. POSIBILIDAD DE INTRODUCIR COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RTV

De todo lo anteriormente expuesto es claro que las razones iniciales o circunstancias que dieron lugar a la regulación de todos los aspectos concernientes a la Revisión Técnica Vehicular siguen siendo válidas en la actualidad. La seguridad en las vías costarricenses y el control de emisiones contaminantes resultan tareas indispensables para el país.

En sus inicios, el Gobierno al que le correspondió tomar la decisión sobre la forma en que se iba a prestar el servicio -Administración 1998-2002-, sin algún estudio que mostrara que esta era la mejor opción entre las posibles, consideró que dados los altos costos de inversión en equipo, terrenos y personal que iba a demandar, lo ideal era que una única empresa extranjera lo asumiera.

Al igual que sucedió en otros países, la finalidad, acertada o no, del sistema concesional era, a partir de la existencia de clientes cautivos, animar a los empresarios en la prestación del servicio para desahogar a las Administraciones de su obligación de verificar las condiciones de seguridad de los vehículos.

No obstante, en el año 2012, con la aprobación de la Ley Nº 9078, y luego de una larga discusión sobre el tema, el país decidió abrir a la competencia el servicio de RTV a partir del año 2022, cuando venza la prórroga de diez años concedida a la empresa concesionaria.

La experiencia internacional muestra que esta es una decisión común en muchas ciudades y países, algunos de ellos iniciaron con un sistema de concesión y fueron avanzando hacia la autorización. En un sistema de gestión en el cual se autoriza a varias empresas a prestar el servicio, existen mayores posibilidades de entrada y mayores posibilidades de que la evolución del mercado se dirija a resultados más eficientes y acordes con las necesidades de los consumidores y profesionales. Esta apertura ha mostrado en otros países beneficios para el consumidor derivados del aumento de la competencia, tales como:

- Aumento en el número de estaciones que amplía la posibilidad de lección,
- Mayor amplitud de horarios al público.
- Reducción de tiempos de espera.
- Oferta de servicios complementarios.
- Introducción de descuentos cuando no existe tarifa fijada.

Así las cosas, considerando que es preciso aún reglamentar la forma en que van a operar los Centros de Inspección Vehicular en el futuro, se considera relevante aportar algunos elementos que puedan contribuir a que la normativa que se aplique favorezca la competencia y no incluya trabas no justificadas o desproporcionadas.

De allí, que se recomiende ser cuidadosos en los siguientes aspectos que potencialmente pueden ser restrictivos de la competencia:

- a- *Establecimiento de una determinada configuración física.* Es usual que se exija al menos una línea de inspección para vehículos ligeros y otra para vehículos pesados, o bien una línea universal. El fundamento para exigir una determinada configuración del servicio es garantizar el acceso universal a todo tipo de vehículos a todas estación de revisión o bien garantizar requisitos mínimos de calidad. No obstante existen mecanismos menos restrictivos que el establecimiento de esta obligación universal de dimensión.

Constituye una barrera a la entrada a operadores el impedir que ingresen empresas con configuraciones físicas adaptadas a su cliente objetivo, donde puede no encontrarse el de vehículos pesados o ligeros. Además puede traducirse en que los usuarios de un tipo de vehículo con un servicio de revisión más demandado subvencionen implícitamente el coste de usuarios de servicios menos demandados.

- b- *Determinación de la estructura, plantilla y adiestramiento.* Se debe optar por esquemas flexibles y que favorezcan la capacitación técnica por encima de un título concreto para el personal del CIVE, así como no exigir requisitos de imposible cumplimiento para nuevas empresas y personal en el servicio, tales como experiencia previa.

- c- *Horario y temas territoriales.* Igualmente se recomienda una regulación flexible. **“existe evidencia probada de las ventajas para la eficiencia económica y para el consumidor de la liberalización de los horarios.** Se ha corroborado que, donde se ha aplicado, promovió horarios más amplios que se adaptaban mejor a las preferencias de los usuarios, y la introducción de servicios complementarios como la cita previa.”³⁶ (Lo resaltado corresponde al original)

Por otra parte, no es recomendable imponer exclusividades territoriales o bien, establecer distancias mínimas entre CIVE. Lo anterior por cuanto limita el número de operadores, establece monopolios regionales, aumenta el riesgo de captura del regulador, en especial en la fijación de tarifas. Tal medida no es necesaria ni proporcional con el aparente objetivo de garantizar rentabilidades suficientes a operadores o garantizar un servicio público en todas las zonas geográficas.

- d- *Seguimiento de los defectos.* Cuando se produce la necesidad de una segunda revisión en el CIVE por la existencia de defectos, es importante asegurar que el consumidor pueda elegir libremente el CIVE en que se realice tanto la primera como cualesquiera otras inspecciones que deba realizar el vehículo.

³⁶ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. IPN/CNMC/018/16. Proyecto de Real Decreto por el que se Regula la Inspección Técnica de Vehículos y se Establecen Normas Generales de Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos Página 22

XI. CONCLUSIONES

A. La implementación de la Revisión Técnica Vehicular (RTV) como un procedimiento obligatorio para todo propietario de vehículo ha sido una medida trascendental en materia de tránsito, adoptada en muchos países. El objetivo de esta inspección es asegurar que los vehículos que circulan presentan las condiciones óptimas para hacerlo de forma segura, tanto para sus ocupantes como para el resto de las personas que utilizan las vías. Con esto, se busca reducir el riesgo de accidentes de tránsito por fallas mecánicas o, en caso de sufrirlo, evitar consecuencias mayores por la ausencia de los dispositivos de seguridad con que debe contar el vehículo.

B. De la consideración de: a) las deficiencias en la inspección vehicular a cargo del Estado, b) los problemas con los talleres particulares con motivo del "ecomarchamo", c) el volumen de la flota vehicular y su dispersión geográfica, d) la inconveniencia de que los talleres dedicados a la reparación vehicular sean los encargados de la revisión técnica por el evidente conflicto de intereses, e) la necesidad de que se ejerza un control directo sobre el encargado de la revisión técnica, la Administración determinó la necesidad de un esquema de contratación diferente en donde la revisión técnica integral, es decir, tanto la revisión técnica como el control de emisiones de gases y partículas contaminantes, fuere sacado a licitación pública internacional, dados los altos costos de inversión en equipo, terrenos y personal que iba a demandar con el fin de que una única empresa la asumiera.

C. En 1998, el MOPT promovió el Concurso Público Internacional No. 2-98 para la prestación de la revisión técnica integral de la flota vehicular. El 29 de mayo de 2001 se suscribió el correspondiente contrato entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público y el Consorcio Riteve S y C; refrendado por la Contraloría General de la República el 28 de junio de 2001. De acuerdo a los términos contractuales y licitatorios, se estableció como plazo inicial de ejecución de la contratación diez años, prorrogables. Dicho plazo fue contado a partir de la fecha efectiva de inicio de operaciones por parte del contratista, siendo que la contratista inició el 15 de julio de 2002. En el año 2012 se concedió una prórroga hasta el año 2022.

D. Riteve S y C cuenta en el país con 13 estaciones fijas y 4 unidades móviles, con aproximadamente 400 empleados en total. Las tarifas del servicio de revisión técnica vehicular son establecidas en la actualidad por la ARESEP. La RTV incluye 5 etapas: Inspección visual y alineador al paso, Prueba de emisiones, Prueba de suspensión, Prueba de frenos y regloscopio y Detector de holguras e inspección en fosa.

E. De acuerdo con los resultados presentados por la empresa concesionaria, en el año 2017 se realizaron 1.142.184 inspecciones primeras periódicas, de las cuales 64% fueron de automóviles, 13% de carga liviana, 12% de motocicletas y el resto fueron otros vehículos como taxis, buses, cabezales, camiones y remolques. Dada la tasa de aprobación y tomando en cuenta que, de quienes aprobaron el 58% lo hicieron en el mes que les correspondía, se concluye que la mayoría de la

población tiene arraigada la cultura y sobre todo, comprende los alcances de la inspección técnica a tiempo, no obstante, siempre hay una parte que evade este procedimiento. En 2017 fueron más de 118 mil vehículos los que no realizaron RTV.

F. La decisión del Gobierno de otorgar la concesión para la RTV a una sola empresa tuvo desde un inicio numerosos detractores en el país, que a través de los años han criticado fuertemente esa disposición. Probablemente por ello al vencerse el contrato con la empresa RITEVE el Gobierno decidió no prorrogarlo, aunque finalmente tuvo que hacerlo por otros 10 años, por cuanto no se había seguido el procedimiento establecido en el contrato.

G. A pesar de ello, se promulgó la Ley Nº 9078 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, publicada en el alcance 165 de la Gaceta 207 del 26 de octubre del 2012, que regula lo concerniente a la Inspección Vehicular, y establece un nuevo sistema de prestación de dicho servicio, que da lugar a que éste, al vencimiento del contrato en el julio del 2022, pueda ser prestado por varias empresas.

H. La experiencia internacional muestra que en un sistema de gestión en el cual se autoriza a varias empresas a prestar el servicio, existen mayores posibilidades de entrada y mayores posibilidades de que la evolución del mercado se dirija a resultados más eficientes y acordes con las necesidades de los consumidores y profesionales. Esta apertura ha mostrado en otros países beneficios para el consumidor derivados del aumento de la competencia, tales como: aumento en el número de estaciones que amplía la posibilidad de lección, mayor amplitud de horarios al público, reducción de tiempos de espera, oferta de servicios complementarios, introducción de descuentos cuando no existe tarifa fijada.

I. Sin embargo, conforme a la investigación realizada parece el criterio de algunos funcionarios públicos, se ignora si competentes o no para emitir ese criterio que, en el tanto y cuanto la concesionaria no incurra en incumplimientos, el Estado, en caso de no querer prorrogar, deberá alegar motivos de interés público, en tal situación, es probable que se incurra en un deber de indemnización a aquélla, surgiendo así un debate legal respecto a derechos adquiridos o no. Por tanto, es consideración de éstos que se tendrá que valorar nuevamente la conveniencia técnica y legal de la eventual apertura.

J. Con tales manifestaciones, se hace válido plantearse la problemática en que el Estado Costarricense se encuentra respecto a la revisión técnica integrada de vehículos, y que con la antelación necesaria debe sopesar, ya que la Ley Nº 9078, contiene reglas claras para que dicho servicio no esté en manos de un único prestatario.

XII. BIBLIOGRAFÍA

- Applus+ acuerda la adquisición de una participación mayoritaria en Inversiones Finisterre, compañía dedicada a la inspección técnica de vehículos (ITV), con operaciones en España y Costa Rica” Consultado en el mes de abril de 2018. Disponible en [http://www.applusautomotive.com/es/new/applus+_acuerda_la_adquisici%C3%B3n_de_una_participaci%C3%B3n_mayoritaria_en_inversiones_finisterre,_compa%C3%B1%C3%ADa_dedicada_a_la_inspecci%C3%B3n_t%C3%A9cnica_de_veh%C3%ADculos_\(itv\),_con_operaciones_en_espa%C3%B1a_y_costa_rica_-1340264465750](http://www.applusautomotive.com/es/new/applus+_acuerda_la_adquisici%C3%B3n_de_una_participaci%C3%B3n_mayoritaria_en_inversiones_finisterre,_compa%C3%B1%C3%ADa_dedicada_a_la_inspecci%C3%B3n_t%C3%A9cnica_de_veh%C3%ADculos_(itv),_con_operaciones_en_espa%C3%B1a_y_costa_rica_-1340264465750)
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (1995). Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=26481&nValor3=104340&strTipM=FN.
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (1995). Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Nº 7593. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=RTC&nValor1=1&nValor2=26314&nValor3=109867&strTipM=TC
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (1973). Ley de Tránsito, Nº 5322. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=RTC&nValor1=1&nValor2=38597&nValor3=40694&strTipM=TC
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (1976). Ley de Tránsito, Nº 5930. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?param2=2&nValor1=1&nValor2=7579&nValor3=8123&nValor4=NO&strTipM=TC
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (1993). Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Nº 7331. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=RTC&nValor1=1&nValor2=20421&nValor3=99802&strTipM=TC
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (1997). Reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Nº 7721. Disponible en:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=44023&nValor3=46391&strTipM=TC

- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (2008). Reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N°8696. Disponible en:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?param2=5&nValor1=1&nValor2=64633&nValor3=90257&nValor4=NO&strTipM=TC

- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (2009). Reforma de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 8779. Disponible en:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?param2=5&nValor1=1&nValor2=66272&nValor3=77866&nValor4=NO&strTipM=TC

- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (2012). Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078. Disponible en:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=73504&nValor3=112530&strTipM=TC

- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. E/CNMC/0001/14 Estudio sobre el Mercado del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos. Junio 2014. www.cnmc.es

- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. IPN/CNMC/018/16. Proyecto de Real Decreto por el que se Regula la Inspección Técnica de Vehículos y se Establecen Normas Generales de Instalación y Funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos. Octubre 2016. www.cnmc.es

- Definieron los talleres que harán la VTV en 2016. Consultado en el mes de Abril de 2018.

Disponible en: https://www.clarin.com/home/ya-estan-5-empresas-haran-vtv-2016-ciudad_0_Hy7AHdFw7e.html

- Directorio de Verificentros y Talleres PIREC. Secretaría del Medio Ambiente. Gobierno del Estado de México. Consultado en Abril de 2018. Disponible en: http://sma.edomex.gob.mx/directorio_de_verificentros

- Galván Zacarías, A., Melo Álvares, O., & Alcantara de Vasconcellos, E. (2014). Inspección técnica vehicular en América Latina. Serie de cuadernos del Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe; 1/2014, Buenos Aires: CAF. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/793>

- Organismo Nacional de Acreditación de Colombia. Consultado en Mayo de 2018. Disponible en : <http://www.onac.org.co/modulos/contenido/default.asp?idmodulo=239&pagina=35>
- Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del Año 2018. Secretaría del Medio Ambiente. Gobierno del Estado de México. Consultado en Abril de 2018. Disponible en: <http://sma.edomex.gob.mx/sites/sma.edomex.gob.mx/files/files/TramitesServicios/VerificacioVehicular/PVVO%201er%20sem%202018.pdf>
- Revisión técnica vehicular costará ₡10.920 desde este mes. Consultado en marzo de 2018. Disponible en: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/revision-tecnica-vehicular-costara-c-10-920-desde-este-mes/C23JAAJOJNBRFA4KRCCB7QSRIQ/story/>
- Riteve pierde arbitraje contra el Estado costarricense por ajuste de tarifas. Consultado en marzo de 2018. Disponible en: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/riteve-pierde-arbitraje-contra-el-estado-costarricense-por-ajuste-de-tarifas/3SZABBCRDVF5LINBRDZWGZKVSQ/story/>
- Riteve presentó las cifras del 2017. Consultado en abril del 2018. Disponible en: <https://www.rtv.co.cr/riteve-presento-las-cifras-del-2017/>
- Sentencia N° 2005-05895 de las catorce horas cincuenta y siete minutos del dieciocho de mayo de dos mil cinco. Sala Constitucional de Costa Rica en relación con expediente 04-008408-0007-CO.
- Sentencia N° 04190 de las dieciséis horas con cuarenta y dos minutos del veinte de abril del dos mil cinco. Sala Constitucional de Costa Rica en relación con expediente 04-008472-0007-CO.
- Sentencia N°238-2013-II de las nueve horas con treinta y cinco minutos del diecinueve de agosto del dos mil trece. Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Sección Segunda. Segundo Circuito Judicial. Costa Rica. En relación con expediente 03-000733-0163-CA
- Todo lo que debe saber de la revisión técnico mecánica. Consultado en Mayo del 2018. Disponible en: <https://www.kienyke.com/tendencias/carros-motos/cuanto-cuesta-la-revision-tecnico-mecanica-colombia>