

09 de noviembre de 2020
DPD-01-20-1023

Ministro.
Luis Renato Alvarado Rivera.
Ministerio de Agricultura y Ganadería.

Referencia: Atención del oficio DM-MAG-971-2020 de fecha 04 de noviembre de 2020.

Honorable Ministro:

En atención al oficio DM-MAG-971-2020 de fecha 04 de noviembre de 2020, procede el Departamento de Pesos y Dimensiones del Consejo Nacional de Vialidad, a pronunciarse en los siguientes términos:

1.- Vigencia del Permiso de Pesos y Dimensiones.

En el Decreto Ejecutivo 31363-MOPT, denominado “*Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga*”, en su artículo 18 indica cual es la vigencia de los Permisos de Pesos y Dimensiones:

*“Artículo 18.- Vigencia de los Permisos de Pesos y Dimensiones. Los Permisos de Pesos y Dimensiones que se emitan con base en lo dispuesto por el presente Reglamento tendrán una vigencia máxima, de conformidad con lo siguiente: **a) Para el tractocamión o cabezal el Permiso de Pesos y Dimensiones tendrá una vigencia indefinida.** Si a este vehículo se le realizan modificaciones que alteren su estructura original deberá obtener nuevamente el Permiso; el nuevo Permiso igualmente tendrá una vigencia indefinida. **b) Para vehículos que transportan materias peligrosas el Permiso tendrá una vigencia máxima de doce (12) meses.** **c) Para el resto de los vehículos el Permiso de Pesos y Dimensiones tendrá una vigencia máxima de sesenta meses (60) meses...***”

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 2

A excepción de los tractocamiones, los demás vehículos una vez que vence el permiso, se le otorga un nuevo permiso (con número de consecutivo diferente) y con una vigencia máxima de doce meses para los que transportan materia peligrosa y sesenta meses para el resto. Por lo que el permiso de Pesos y Dimensiones vencido, no confiere ni establece ningún derecho consolidado de los dueños de los vehículos de los permisos anteriores que le fueron otorgados, esto según oficio GAJ-03-15-1438 de la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos-CONAVI (ver **anexo 1**).

2.- Definición del Peso Bruto Vehicular (PBV o GVW por sus siglas en inglés), el Peso Máximo Autorizado (PMA) y la Carga Útil.

La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, en su artículo 1, incisos 89 y 90, establece:

“...89. Peso bruto: peso total del vehículo que resulta al sumar su peso vacío de acuerdo con las especificaciones de fábrica, más el peso de la carga útil que puede transportar según las mismas especificaciones...”

“...90. Peso máximo autorizado (PMA): peso máximo autorizado para un vehículo determinado, según su diseño y de conformidad con lo que establezca el reglamento respectivo...”

Por su parte el Decreto Ejecutivo 31363-MOPT *“Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga”*, en su artículo 10, incisos 1.11, 1.30 y 1.33, establece:

“...1.11 Carga útil: Diferencia entre el PMA y el Peso Prueba (tara) del vehículo de carga; su determinación depende, a su vez, de la ubicación de sus diferentes ejes con respecto a la superficie prevista para colocar la carga o las personas y las características técnicas del vehículo...”

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 3

“...1.30. *Peso Bruto Vehicular: Peso conformado por el Peso Prueba del vehículo y/o combinación de vehículos y el peso de la carga estipulada por el fabricante. Cuando se trate de vehículos que hayan sufrido modificaciones en su estructura o condiciones mecánicas, dicho peso se debe certificar de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento...*”.

“...1.33. *Peso Máximo Autorizado (PMA): El mayor peso en carga con que se permite la circulación normal de un vehículo...*”.

2.1- Aspectos técnicos a considerar en las definiciones del PBV.

Los fabricantes de vehículos de carga, establecen un PBV fijo o un rango de capacidad de carga, en dependencia de sus características estructurales y mecánicas. Es claro que el PBV, se compone de elementos mecánicos y estructurales, uno de los principales, es la capacidad de carga en cada uno de sus conjuntos de ejes (ver **anexo 2**: ejemplos de fabricante).

El PBV, pudiese también estar asociado a la superficie de carga, delimitada en ocasiones por el fabricante, cuando el mismo está diseñado para llevar carga sobre sí mismo.

2.2- Aspectos técnicos a considerar en las definiciones del PMA.

El cálculo del PMA, está contemplado el artículo 23 del Decreto N° 31363 MOPT y los límites máximos están establecidos en los artículos 83, 84, 85 y 86.

El PMA pudiese en algunos casos ser inferior al PBV, sin embargo, en ninguna ocasión, el PMA podría ser superior al PBV.

Según Cascajosa, Manuel, (2005), *Ingeniería de Vehículos Sistemas y Cálculos 2a Edición*, México, Alfaomega, indica:

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 4

“...El peso máximo, total o por eje, puede ser limitado por legislación o porque técnicamente no puede ser sobrepasado.

Ejemplo: Un vehículo por legislación puede tener un peso máximo autorizado (PMA) limitado a 26 t, sin embargo, el fabricante puede autorizarlo técnicamente para 28 t fuera de carretera...”. (p.31).

No porque el Departamento de Pesos y Dimensiones haya emitido un acto administrativo mediante la asignación del PMA, quiere decir que el vehículo pierde su PBV. Pero para el tránsito en carretera, deberá transitar con el PMA autorizado en el Permiso de Pesos y Dimensiones correspondiente.

2.3.- Aspectos técnicos a considerar en la definición de la Carga Útil.

Su determinación va a depender de la ubicación de sus diferentes ejes con respecto a la superficie prevista para colocar la carga y las características técnicas del vehículo.

El cálculo de la carga útil, está contemplado el artículo 23 del Decreto N° 31363 MOPT y para su consideración se debe tomar la superficie prevista para colocar la carga tal y como se presenta el vehículo en las diferentes estaciones de pesaje para el otorgamiento del Permiso de Pesos y Dimensiones.

En ningún caso se faculta al Departamento de Pesos y Dimensiones para interpretar o tomar en cuenta para el cálculo, solo una sección o parte de la superficie prevista para su carga y así estimar su distribución de carga. Con esto, se prevé la situación más crítica de carga.

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 5

3.- Lo indicado en el artículo 23 Decreto Ejecutivo 31363-MOPT.

La determinación del PMA y la carga útil, se basa en lo indicado en el artículo 23 Decreto Ejecutivo 31363-MOPT y sus Reformas, mediante la distribución de carga, sin dejar de lado lo indicado en el artículo 1, inciso 1.11 para la carga útil:

“...su determinación depende, a su vez, de la ubicación de sus diferentes ejes con respecto a la superficie prevista para colocar la carga o las personas y las características técnicas del vehículo...”.

Por motivos de seguridad, para velar por el interés público, que consiste en garantizar el derecho a la seguridad, a la vida y a la conservación de la red vial nacional, es que, mediante el cálculo de distribución de cargas, en la superficie destinada para tales efectos y en dependencia de la ubicación de sus ejes, se analizan las siguientes limitantes de acuerdo a la reglamentación vigente:

- a) **Lo indicado por el fabricante de conformidad con las especificaciones técnicas del vehículo.** Al tratarse de distribución de carga, su principal característica a conocer es el **Peso Bruto Vehicular** establecido por el fabricante, el cual, integrado por sus condiciones mecánicas y estructurales, una de ellas la capacidad de carga de sus conjuntos de ejes y su total (extraído de las especificaciones técnicas del vehículo).

Para la determinación del PBV total, no necesariamente es la sumatoria de sus componentes (por ejemplo, la capacidad y la cantidad de ejes), si no que el fabricante lo puede delimitar por otros aspectos como la maniobrabilidad y el tren de fuerza del vehículo, entre otros.

- b) **Capacidad de carga de las llantas.** Por seguridad y el interés público, la capacidad de llantas mediante el cálculo de distribución de cargas axiales debe ser analizado de forma total y por conjunto de ejes, al igual que se realiza el análisis con los pesos brutos.

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 6

- c) **Limites por clasificación del tipo de vehículo de carga**, según artículos 84, 85 y 86 del Decreto Ejecutivo 31363-MOPT y sus Reformas.

Posterior al cálculo, mediante distribución de carga (incluido las dimensiones del vehículo, la superficie de carga y su peso de tara o peso vacío), se determina por seguridad y el interés público, el tope máximo de carga que estaría limitado por alguna de las condiciones anteriormente señaladas.

De ser otorgado un PMA superior a **lo indicado por el fabricante de conformidad con las especificaciones técnicas del vehículo en su capacidad de carga**, mediante el cálculo de distribución de carga establecido en el “artículo 23 Decreto Ejecutivo 31363-MOPT y sus Reformas”, el Departamento de Pesos, el Departamento de Pesos y Dimensiones, estaría irrespetando el artículo 23 Decreto Ejecutivo 31363-MOPT y sus Reformas y principalmente el artículo 122 inciso “g” de la “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, el cual indica:

“...Artículo 122.- Prohibiciones para la circulación de vehículos. No podrán circular vehículos: g) De carga cuya capacidad haya sido modificada de forma tal que exceda el peso bruto especificado en la ficha técnica de su casa fabricante. A estos vehículos no se les otorgará el certificado de pesos y dimensiones emitido por el órgano competente del MOPT...”

Para nuestros efectos, con el objetivo de otorgar la tarjeta de Pesos y Dimensiones y no incurrir en una modificación o alteración a los límites de seguridad de carga especificado por el fabricante mediante la distribución de cargas, el PMA nunca podrá ser superior al peso bruto total o por ejes.

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 7

4.- Cuando las capacidades de carga indicadas por el fabricante, de conformidad con las especificaciones técnicas del vehículo, no son encontradas por parte del Departamento de Pesos y Dimensiones para el cálculo del PMA.

Si las especificaciones técnicas del vehículo, no son encontradas el día de la diagramación y pesaje para el otorgamiento de la nueva tarjeta de Pesos y Dimensiones. No se puede completar el cálculo del PMA.

Bajo este criterio técnico, el artículo 10 del Decreto Ejecutivo 31363-MOPT y sus Reformas, indica lo siguiente:

“...Artículo 10. -Verificación de las características y especificaciones de los vehículos. Las características y especificaciones estipuladas por el fabricante de los vehículos o las indicadas por un ingeniero mecánico podrán ser comprobadas cuando así lo requiera el MOPT. Si el vehículo se hubiere modificado, deberán seguirse las disposiciones del presente Reglamento y las demás que estuvieren vigentes para esos casos. (Así reformado por el artículo 1° del decreto ejecutivo N° 32191 del 14 de noviembre del 2004)...”

Si el día de la diagramación y pesaje, estas características y especificaciones no pudieron ser comprobadas, el Departamento de Pesos y Dimensiones, requiere su verificación y comprobación.

Debido a que, una gran parte de la flotilla de transporte de carga del país goza de una antigüedad alta o los vehículos pasa de un propietario a otro, mucha de esta información original del fabricante ya no se encuentra adherida al vehículo o no se cuenta con dicha documentación original.

Ante esto, si no se cuenta con dicha información, el único profesional competente para determinar lo requerido es un Ingeniero Mecánico (o carrera a fin).

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 8

En el orden de solicitud que realiza el Departamento de Pesos y Dimensiones, lo primordial y primero es la información original del fabricante para el cálculo del PMA, si el usuario no cuenta con dicha información, se le brinda otra opción para no limitar a los vehículos que ya no cuenten con dicha información esencial y como se indicó anteriormente, la rama competente es la Ingeniería Mecánica o a fin, y de igual forma, lo indicado por el ingeniero que también debe basarse en la información del fabricante mediante fichas técnicas del mismo o el Número de Identificación del Vehículo (VIN), que proporcionan los datos que requiere el Departamento de Pesos y Dimensiones, también pueden ser comprobadas por esta dependencia.

5.- Conclusiones.

- a- La metodología de cálculo de la Carga Útil y el PMA es utilizada tanto para vehículos nuevos como usados y se estima el momento más crítico de carga del vehículo, cuando carguen en toda su superficie destinada para la carga.
- b- Años atrás por los registros del Departamento de Pesos y Dimensiones, en algunos casos de vehículos de carga con algunas modificaciones, el Departamento de Pesos y Dimensiones otorgó permisos con capacidades de carga superiores a las indicadas por los fabricantes de vehículos y es en apariencia que posterior al oficio GAJ-03-15-1438 de la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos-CONAVI, que se viene aplicando a cabalidad el artículo 122 inciso “g” de la “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, por motivos de seguridad, para velar por el interés público, que consiste en garantizar el derecho a la seguridad, a la vida y a la conservación de la red vial nacional.
- c- La metodología de cálculo según los registros de Pesos y Dimensiones es la misma, la cual se basa en conocer las dimensiones (incluida la superficie destinada para la carga), los pesos, para que, mediante distribución de carga entre los ejes o reacciones, se realice el reparto de la carga. Debido a que el Peso Bruto se integra de valores mecánicos y estructurales, entre ellos la capacidad de carga de estas reacciones o ejes, se aplica lo

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 9

dispuesto en el artículo 23 Decreto Ejecutivo 31363-MOPT y sus Reformas y principalmente el artículo 122 inciso “g” de la “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.

- d- Por motivos de seguridad y para velar por el interés público, que consiste en garantizar el derecho a la seguridad, a la vida y a la conservación de la red vial nacional, es indispensable respetar los límites de seguridad que establecen los fabricantes de los vehículos de carga y de los ingenieros mecánicos cuando se trate de conversiones y/o modificaciones (sin que se sobrepasen los límites de fabricante).

- e- Además es importante señalar que el Departamento de Pesos y Dimensiones del Consejo Nacional de Vialidad, está en la mejor disposición de revisar y estudiar a profundidad cualquier caso en particular, en el cual, el usuario presente alguna duda o disconformidad con el peso de carga útil otorgado en el Permiso de Pesos y Dimensiones, para solicitar estas revisiones o presentar inconformidades, tenemos a disposición del público el correo electrónico pesos.dimensiones@conavi.go.cr

Cordialmente,

MBA. Glen Calvo Picado
Jefe
Departamento de Pesos y Dimensiones

vjr

C. Archivo/Copiado

Ingeniero Rodolfo Méndez Mata. Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Ingeniero Mario Rodríguez Vargas. Director Ejecutivo. CONAVI.

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 10

Anexo 1



28 de julio de 2015

Consejo Nacional de Vialidad
Gerencia de Gestión
De Asuntos Jurídicos

Teléfono: (506) 2202-5300 ext. 5589 ó 5580
Fax: 2281-3314
Email: carlos.vega@conavi.go.cr

MSc. Carlos Miranda Chavarría
Departamento de Pesos y Dimensiones
Consejo Nacional de Vialidad

GAJ-03-15-1438
Carpeta N° 4365

Estimado señor:



Ref.: Su oficio N° DPD-01-14-0410

En atención a su oficio N° DPD-01-14-0410 de fecha 01 de julio de 2015, mediante el cual solicitó el criterio legal de esta Gerencia sobre la aplicación de los artículos 13 y 122 de la Ley N° 9087 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial"; al respecto, le manifestamos lo siguiente:

I. DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA.

Indica ese Departamento que antes de la entrada en vigencia de la Ley N° 9087 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial", no había restricción alguna para emitir los permisos de pesos y dimensiones a los vehículos de carga que siendo contruidos originalmente para dos ejes con capacidad de peso bruto vehicular de fábrica de 11.100 Kg, fueron localmente convertidos -o así importados- en vehículos de tres ejes con una capacidad de carga de 22.500 kg. No obstante, el inciso d) y el inciso g) de los artículos 13 y 122 de la Ley N° 9087¹, dispusieron que no era posible modificar -entre otras características el peso máximo autorizado por el fabricante, y también prohibieron la circulación de los vehículos -y la emisión de permisos de pesos y dimensiones- cuya capacidad de carga hubiera sido modificada en forma tal que exceda el peso bruto especificado en la ficha técnica de fabricación. Por lo anterior, ese Departamento requiere conocer si se debe aplicar lo dispuesto en esos artículos a los vehículos que fueron modificados con anterioridad a la vigencia de la Ley N° 9087, los cuales cuentan con un permiso de pesos y dimensiones, o por si haber sido modificados con anterioridad a esa vigencia mantiene su derecho.

¹ Ley N° 9087 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial", Artículo 13.- Deber de informar el cambio de las características del vehículo En caso de cambios legalmente autorizados de las características del vehículo, su propietario deberá presentarlo ante el prestatario de la IVE en un plazo no mayor a treinta días hábiles, contado a partir del momento en que ocurran dichos cambios, con el fin de que se cotejen las modificaciones y se expida la documentación respectiva. Cuando se trate de cambio de motor, el propietario deberá acreditar el título mediante el cual se adquirió. No podrán modificarse las siguientes características: (...) d) El peso máximo autorizado por el fabricante (...)" Artículo 122.- Prohibiciones para la circulación de vehículos No podrán circular vehículos: g) De carga cuya capacidad haya sido modificada de forma tal que exceda el peso bruto especificado en la ficha técnica de su casa fabricante. A estos vehículos no se les otorgará el certificado de pesos y dimensiones emitido por el órgano competente del MOPT (...)"

Consejo Nacional de Vialidad. Tel: (506) 2202-5300 Apdo. 616-2010 San José, Costa Rica



09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 11

II. CRITERIO DE ESTA GERENCIA DE GESTIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS.

El artículo 34 constitucional prohíbe dar aplicación retroactiva a las normas jurídicas cuando ello perjudique al administrado. La Constitución Política, utiliza el concepto de "derechos adquiridos" y "situaciones jurídicas consolidadas" como límites a la aplicación retroactiva de las normas. El problema es determinar el significado de cada uno de esos conceptos y específicamente qué se entiende por irretroactividad. Un tema que no es pacífico ya que existen diversos planteamientos y discusiones doctrinales que determinan que en el fondo la respuesta tiene que hallarse en el propio derecho positivo.

En ese sentido, la Procuraduría General de la República en el Dictamen N° C-2-2010 de fecha 11 de enero de 2010 indicó lo siguiente:

(...) Conforme lo cual, se estará ante una situación de retroactividad cuando la norma nueva se aplica a un supuesto de hecho ya acaecido y consumado en un momento anterior al de su entrada en vigencia. Lo que no excluye la posibilidad de que rija efectos de las situaciones en curso. Es claro, no obstante, que un establecimiento que funciona en forma permanente y continúa no puede alegar que goza de una situación jurídica consolidada en orden a ese funcionamiento, que le permita excluir la aplicación de cualquier cambio normativo que regule ese funcionamiento o incida en él. Una posición en ese sentido llevaría, como se ha indicado, a la petrificación del ordenamiento. Cabe sostener, entonces, que en la medida en que ese funcionamiento se mantiene estamos ante una situación dinámica que permite la aplicación de los cambios que se produzcan respecto a todo efecto en curso o que deba acaecer. Esto implica la necesaria adaptación del establecimiento a las normas que regulan la operación, posibilitando la misma. Y ello debe afirmarse no sólo respecto de las normas que se refieren a la actividad material del establecimiento, sino también de aquellas dirigidas a mantener el orden público general. Es el caso, de las normas relativas a la seguridad, el orden y la salubridad. Normas de orden público que anteriormente se afirmaban de aplicación inmediata. Y es que no se concibe que las regulaciones sobre orden, seguridad o tranquilidad dirigidas a permitir una armoniosa vida en comunidad estén sujetas a los requerimientos de cada una de las personas, públicas o privadas, establecidas en el territorio nacional. E igual debe afirmarse en relación con la salud pública (...)

(...) Conforme lo anterior, la jurisprudencia constitucional admite la aplicación de las normas en materia de salud respecto de establecimiento que operan años antes de la entrada en vigencia de esas normas. Así, por ejemplo,

Consejo Nacional de Vialidad. Tel: (506) 2202-5300 Apdo. 616-2010 San José, Costa Rica

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 12

mediante resolución N° 14576-2004 de 16:04 hrs. de 21 de diciembre de 2004, se pronunció sobre un Recurso de Amparo interpuesto por un empresario que alegaba la improcedencia de sujetarse a las normas sobre retiros porque tenía más de veinte años de operar un parqueo en el mismo sitio. La Sala sostiene que el conflicto entre el interés particular del recurrente de continuar desarrollando la actividad de parqueo de cisternas en el mismo sitio donde se ha hecho desde hace más de veinte años y el interés público de proteger la seguridad, la vida, la salud y el ambiente, debe resolverse a favor del interés público. Sobre el fondo se resuelve:

'Al respecto, estima la Sala que a pesar de que efectivamente se le está exigiendo al recurrente el cumplimiento de algunos requisitos que no fueron solicitados por la Administración años atrás, lo cierto del caso es que, por encontrarse de por medio el interés público de proteger la salud, la vida, la seguridad de las personas y el ambiente, no puede considerarse válido el argumento del recurrente en el sentido de que por tener veinte años de operar ahí puede continuar haciéndolo ya que precisamente la exigencia de esas nuevas condiciones y requisitos, tiende a preservar el ambiente y a garantizar el derecho a la salud, a la vida y a la seguridad de las personas que habitan en el lugar que es una zona residencial. En ese sentido y como en otras ocasiones se ha afirmado, estima la Sala que en tratándose de materia ambiental y de la preservación de los derechos a la salud, a la vida o la seguridad de las personas, no solo no puede considerarse la existencia de derechos adquiridos sino que, además, el Estado siempre cuenta con la posibilidad de exigir el cumplimiento de nuevos requisitos a las diferentes actividades que desarrollen los individuos, aun cuando el inmueble o el tipo de labor que se realiza, sea anterior a la modificación de la ley que exige nuevas condiciones. Debe recordarse que esta Sala en cuanto al ambiente se refiere, ha manifestado que la protección y preservación de la integridad del medio ambiente natural es un derecho fundamental, de modo que frente al interés particular de un individuo a desarrollar una actividad, prevalecerá sin duda alguna, el derecho a disfrutar de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado; derecho éste que también le concierne a aquél individuo. A partir de lo dicho entonces, estima la Sala que el recurrente no puede alegar que ha derivado derechos adquiridos por haber disfrutado del ejercicio de una actividad que ahora no se ajusta a derecho y por el hecho de que no le hubieran exigido en el pasado el cumplimiento de determinados requisitos, pues el interés público representado por el Estado en cuanto a su obligación de velar por el derecho que le asiste a toda persona de gozar de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado así como también del derecho a la vida, a

Consejo Nacional de Vialidad. Tel: (506) 2202-5300 Apdo. 616-2010 San José, Costa Rica

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 13

la salud o a la seguridad de las personas predomina sobre el interés privado de la explotación de la actividad de parqueo de cisternas que se ha estado desarrollando en una zona que en la actualidad no reúne las condiciones para ese tipo de labores, sobre todo si se toma en cuenta que, en todo caso, la actividad no cuenta con permiso sanitario de funcionamiento ni tampoco con patente municipal por lo que es evidente que el ejercicio de esa actividad ha estado al margen del ordenamiento jurídico' (...)". (El subrayado es nuestro)

De conformidad con lo anterior, estima esta Gerencia que en el caso expuesto por ese Departamento, estamos en presencia en una situación similar a la analizada por la Procuraduría General de la República y Sala Constitucional en el dictamen citado anteriormente. En el sentido, que detrás del otorgamiento de un permiso de pesos y dimensiones se encuentra garantizado un interés público superior al interés de un particular, que consiste en garantizar un derecho a la seguridad, a la vida y a la conservación de la red vial nacional (Esto de conformidad con lo dispuesto en los Considerandos del Decreto Ejecutivo N° 31363-MOPT "Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga", y en el artículo 2 de la Ley N° 7798 "Ley de creación del CONAVI").

Por ello, independientemente que antes de la entrada en vigencia de la Ley N° 9087 no se establecieron las restricciones que ahora se establecen, ello no confiere ni establece un derecho consolidado de los dueños de los vehículos, quienes deben de ajustarse a lo dispuesto en el Ordenamiento Jurídico vigente, más aun cuando la Ley N° 9087 no establece ninguna excepción en esos términos.

En consecuencia, en respuesta de su pregunta, ese Departamento debe aplicar lo dispuesto en el inciso d) y el inciso g) de los artículos 13 y 122 de la Ley N° 9087, incluso si ello conlleva la denegación del permiso. En todo caso, corresponde al dueño de los vehículos ajustar las condiciones del mismo, para que éste cumpla con lo que exige la norma.

III. CONCLUSIONES.

A modo de conclusión es criterio de esta Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos:

- a. Que de conformidad con los Considerandos del Decreto Ejecutivo N° 31363-MOPT y el artículo 2 de la Ley N° 7798, detrás del otorgamiento de un permiso de pesos y dimensiones se encuentra garantizado un interés público superior al interés de un particular, que consiste en garantizar un derecho a la seguridad, a la vida y a la conservación de la red vial nacional.

Consejo Nacional de Vialidad. Tel: (506) 2202-5300 Apdo. 616-2010 San José, Costa Rica

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 14



GAJ-03-15-1438
Página 5 de 5

- b. Que independientemente que antes de la entrada en vigencia de la Ley N° 9087 no se establecieron las restricciones que ahora se establecen, ello no confiere ni establece un derecho consolidado de los dueños de los vehículos. Por ello, ese Departamento debe aplicar lo dispuesto en el inciso d) y el inciso g) de los artículos 13 y 122 de la Ley N° 9087, incluso si ello conlleva la denegación del permiso.

En espera de haber cumplido a cabalidad con lo solicitado se despiden,

Atentamente,

Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos - CONAVI


Lic. Carlos Alberto Vega Segura
Director a.i. de Gestión de Contratos



Licda. Gabriela Trejos Amador
Gerente a.i.

C: Expediente Legal N° 0229-15.
Copiador.

Consejo Nacional de Vialidad. Tel: (506) 2202-5300 Apdo. 616-2010 San José, Costa Rica



09 de noviembre de 2020

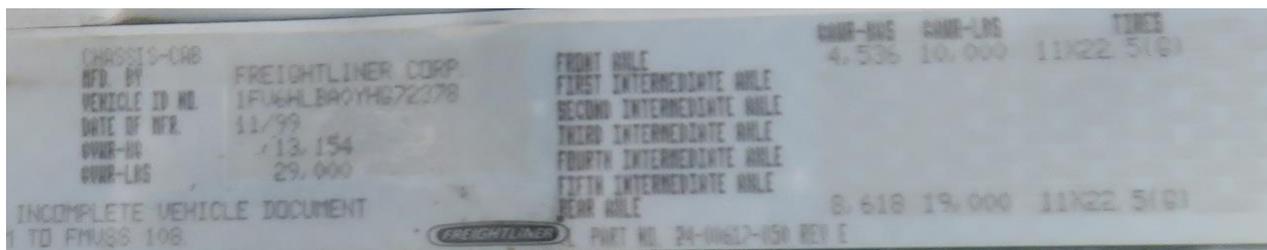
DPD-01-20-1023

Página 15

Anexo 2

(Ejemplos de fabricantes y referencias de mercado para la determinación del PBV total y por ejes).

Ejemplo 1: Caso del modelo FL70 de la marca Freightliner, donde en dependencia de algunas de las características como el PBV de sus ejes, literalmente suman el total del PBV Total.



Fuente: Placa de capacidades de carga tomadas por el Departamento de Pesos y Dimensiones, en sus procesos de Pesaje y Diagramación.

Observaciones

Para el caso del modelo FL70, una de las especificaciones técnicas del vehículo como lo es el PBV, esta normalmente adherido por el fabricante mediante una placa, donde se detalla el PBV total y por ejes, los siguientes links de modelos de la misma marca detallan estas características impresas:

<https://www.selectruckhouston.com/pdf/resources/manual-del-conductor-business-class-m2.pdf>

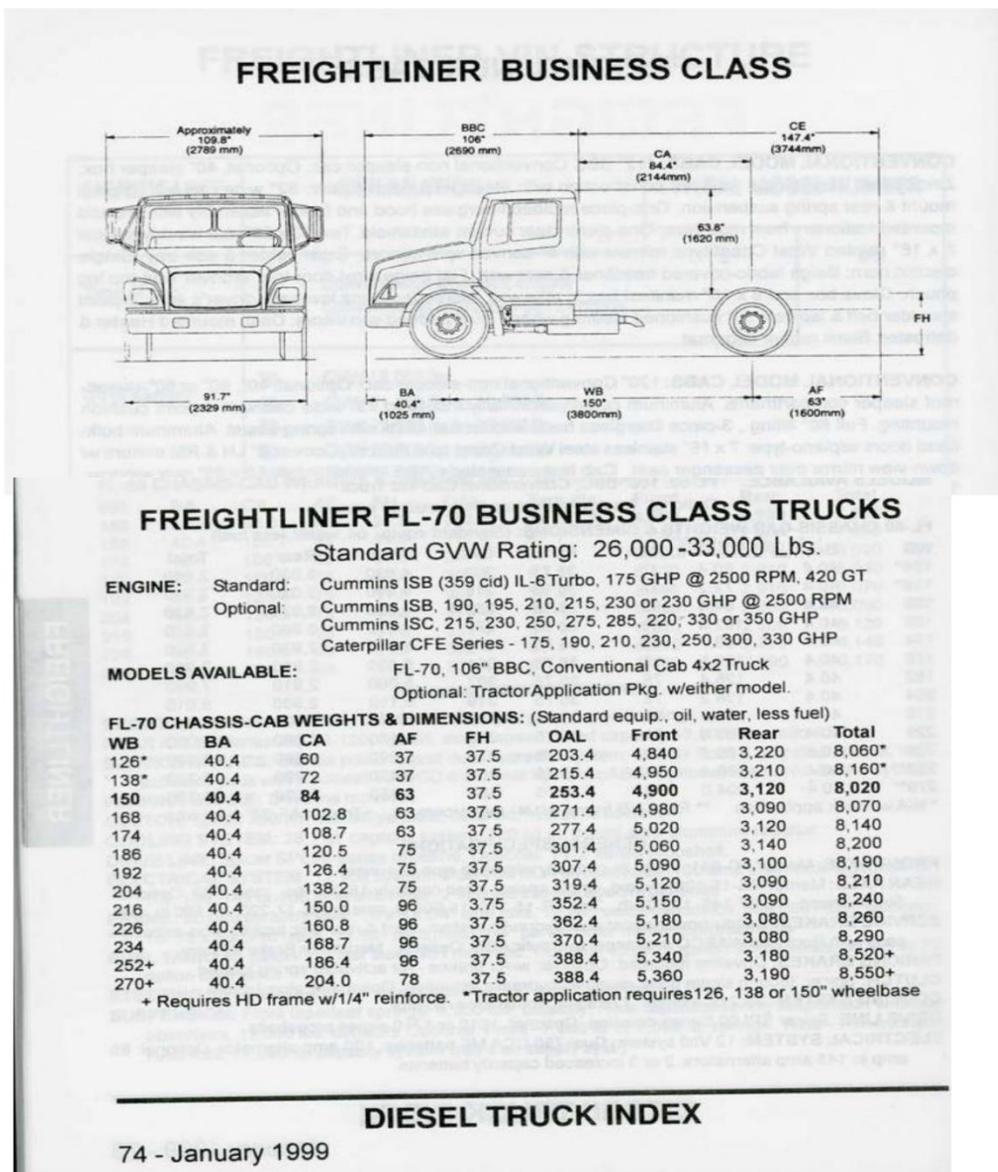
http://www.freightliner.com.mx/wp-content/uploads/2016/06/manual_conductor_columbia.pdf

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 16

No necesariamente todos los vehículos modelo FL70, por dar un ejemplo, tiene un mismo PBV total, si no que el mismo, podría ir dependencia de sus componentes mecánicos y estructurales, este modelo normalmente tiene un PBV Total comprendido, entre los 11,793kg a los 14,969kg, la siguiente captura de la literatura Truck Index, (1999), *Diesel Truck Index*, Estados Unidos, Truck Index, Inc., quienes recapitulan en su gran mayoría las capacidades de los diferentes fabricantes de carga, respaldan el rango de capacidades antes mencionado.



09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 17

Fuente: Truck Index, (1999), Diesel Truck Index, Estados Unidos, Truck Index, Inc.

FREIGHTLINER FL-70 BUSINESS CLASS TRUCKS

GENERAL SPECIFICATIONS

FRONT AXLE: Meritor FC-941, 8,000 lb. capacity w/grease type bearings. Optional: Meritor FD-961, 10,000 lbs. cap.; FF-961, 12,000 lbs. cap.; Marmon-Herrington MT-11, 12,000 lb. drive axle for 4x4 applications.

REAR AXLE: Meritor RS-19-145 hypoid, single speed, rated capacity 19,000 lbs., ratio 4.63. Optional: Single speed, RS-21-145, 21,000 lb. axle; RS-23-160, RS-23-161 or RS-23-180 23,000 lbs. axles; Two speed, R-19-220 19,000 lbs. cap., RS21-230, 21,000 lbs. cap. or RS-23-240 24,000 lbs. cap. (2-speed axles N/A w/ 4x4 applications).

SERVICE BRAKES: Bendix power assist dual hydraulic system, front & rear disc brakes, non-asbestos pads with Rockwell WABCO 4-channel hydraulic ABS. Optional: Rockwell Air Brake System.

PARKING BRAKES: Driveline mounted.

CLUTCH: w/160, 175, 190 & 210 HP engines, Spicer 350mm single plate, ceramic, hydraulic actuation. Optional: Eaton Valeo 14" single plate ceramic.

COOLING SYSTEM: 28.1 qt. syst., 720 sq.in frontal area radiator.

DRIVE LINE: Spicer SPL90 Series driveline.

ELECTRICAL SYSTEM: 12 Volt system; Dual 625 CCAMF batteries; 100 amp alternator. Optional: 85 to 145 amp alternator; 2 or 3 increased capacity batteries.

FRAME: 50,000 psi alloy steel, 10 x 3 x 1/4" side rails, 10.005 section modulus, 500,000 RBM. Optional: 10.12 x 3.06 x 0.31" side rails, 12.57 sect. mod., 628,500 RBM; Standard side rails w/1/4" reinfor, 14.72 sect. mod., 736,000 RBM; 10.94 x 3.56 x 0.34" side rails, 17.2 sect.mod., 1,893,000 RBM; 10.12 x .31" side rails w/5/16" reinforcement, 17.26 sect. mod., 863,000 RBM; Chassis huckbolt fasteners.

FUEL TANK: 30 gallon/113 liter steel, RH mounted. Optional 45 or 75 gallon single tanks; 30, 45 or 75 gallon dual tanks.

STEERING: TRW/Ross TAS-40 power steering, 19" steering wheel. For turn dia. s see FL-50.

SUSPENSION: Front taperleaf springs, 9,000 lbs. capacity; Rear flat multi-leaf springs w/shock absorbers, 20,000 lbs. capacity. Optional: Front - 11,000, 12,000 or 14,000 lb. springs. Rear - 23,000 lb. springs with or w/o helper spring; 20,000 or 22,000 lb. capacity air suspension.

TRANSMISSION: Fuller FS-4205A, 5-speed manual, ratios 8.05, 4.35, 2.45, 1.48, 1.00, reverse 8.05. Optional: 5-Sp. - FS-5205A, B or C, FS-6305A or B; 6-Speed FS-5306A, FS-6306A or FS-7206A, w/ Air Brakes - 6-sp. FS-8206A, T-1460A or B; 7-sp. RT-6609A, RT-8608L or RT-8609A; 10-sp. RT-768LL; Allison Automatics - 4-sp. AT-545 or AT-542 or MT-643; 5-sp. MT-653DR; 6-sp. MD3060P, MD-3060PR, MD-3560P or MD-3560PR.

WHEELS AND TIRES: Michelin 255/80R22.5, 14pr front & dual rear radial tires on 22.5" steel disc wheels, 8.25" rims. Optional: Bias ply tires; Alum. disc or cast spoke wheels.

STANDARD EQUIPMENT: 106" BBC conventional steel cab w/double galvanized panels, mounted w/ rubber isolators. Custom interior trim; Fiberglass tilt hood w/attached grille. Spin-on fuel filter, Full flow oil filter; Frontal air intake w/single stage air cleaner; Vinyl covered headliner & back panel; Floor mounted storage box; Full-width bench seat; Dual padded sun visors; Heater/defroster; Clear window glass; 29" x 13" dual rear windows; Painted steel 7" x 16" West Coast mirrors; Single horizontal muffler & tail pipe; 3-piece full-width steel bumper

OPTIONAL EQUIPMENT: Deluxe interior trim; Individual driver seat; 2-man passenger seat; Air conditioner; Air horn; Mud flaps; Front & rear tow hooks; Back of cab access pkg., Radios, w/Tractor pkg. - 12' air hoses & supports, Automatic slack adjusters; Dust shields; Quarter fenders; 12', 7-wire elec. cable; 4x4 application.

FREIGHTLINER

Fuente: Truck Index, (1999), Diesel Truck Index, Estados Unidos, Truck Index, Inc.

09 de noviembre de 2020
 DPD-01-20-1023
 Página 18

Ejemplo 2: Caso del modelo AD410T38H de la marca IVECO, donde en dependencia de algunas de las características como el PBV de sus ejes, **no** suman el total del PBV Total.



Fuente: Placa de capacidades de carga tomadas por el Departamento de Pesos y Dimensiones, en sus procesos de Pesaje y Diagramación.

Observaciones

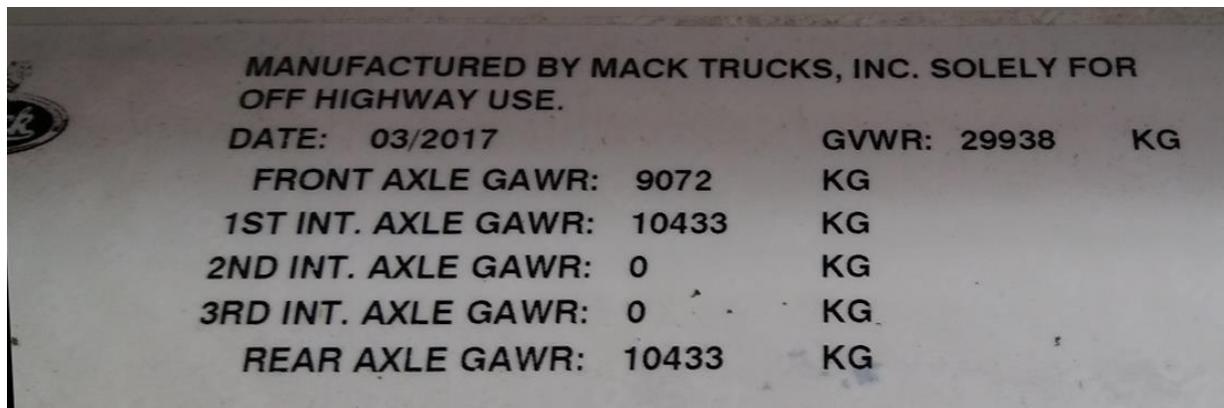
El ejemplo del modelo AD410T38H, es uno entre muchos modelos de diferentes marcas, donde no necesariamente la suma del PBV de sus ejes, da como resultado el PBV Total del vehículo. Ya que entran en juego otros aspectos de seguridad establecidos por el fabricante.

09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 19

Ejemplo 3: Caso del modelo GU813 de la marca Mack, donde una modificación por parte del fabricante, adicionando un eje más para mejorar su distribución de carga, no necesariamente producen un aumento en el PBV Total del vehículo.



09 de noviembre de 2020

DPD-01-20-1023

Página 20

Fuente: Fotografías, y placa de capacidades de carga tomadas por el Departamento de Pesos y Dimensiones, en sus procesos de Pesaje y Diagramación.


Miami, 31 de Julio de 2018

Señores:
CONAVI
Departamento de Pesos y Dimensiones.

Estimados Señores:

MACK TRUCKS, Inc. con domicilio en National Service Road, 7900, Greensboro NC, U.S.A.,
INFORMA por medio de la presente, y de acuerdo a la solicitud hecha por la empresa **Maquinaria y Tractores, Limitada (MATRA)**, con domicilio en Pozos de Santa Ana, 500 metros Norte Intersección Radial, Santa Ana, San José, Costa Rica, certificamos que como parte del proceso de colocación de equipos volteo (vagonetas) para el mercado de Costa Rica, Mack autoriza a instalar en su Camión Modelo GU813 el eje retráctil Ridewell RCA-215 de suspensión de aire, en sus modelos #21500 R/A con capacidad de 22.500lbs. Así mismo se confirma que el peso bruto vehicular para estos vehículos es de 29938 kg (66.000 lbs).





Mack Trucks Latin America
7900 National Service Rd.
Greensboro, NC 27409
United States of America

MAIN +1 336 393-3847
MackTrucks.com

09 de noviembre de 2020

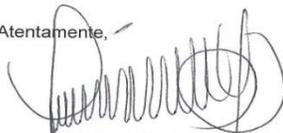
DPD-01-20-1023

Página 21

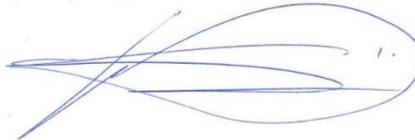
Lista de seriales VIN camiones Mack Granite que contienen eje retractil de 22.500 lbs:

Serie	
1M2GR3HCXKM001006	1M2GR3HC6KM001004
1M2GR3HC1KM001007	1M2GR3HC4KM001003
1M2GR3HC3KM001008	1M2GR3HC8KM001005
1M2GR3HC5KM001009	1M2AX18C3JM043175
1M2GR3HC1KM001010	1M2AX18C5JM043176
1M2GR3HC3KM001011	1M2GR3HC4JM001002
1M2GR3HC7KM001013	1M2AX18CXJM041276
1M2GR3HC9KM001014	1M2AX18C3JM041281
1M2AX18C8GM035016	1M2AX18C5JM041282
1M2AX18C3JM041264	1M2AX18C3JM041278
1M2AX18C5JM041265	1M2AX18C1GM034869
1M2AX18C7JM039954	1M2AX18C1JM041232
1M2AX18C1JM041277	1M2AX18CXJM041133
1M2AX18C5JM041279	1M2AX18C0JM041206
1M2AX18C7JM041283	1M2AX18C2JM041207
1M2AX18C8JM043172	1M2AX18C4JM041208
1M2AX18CXJM043173	1M2AX18C6JM041209
1M2AX18C1JM043174	1M2AX18C2JM041210

Atentamente,



Franklin Lopez
Regional Truck Sales Manager
Mack Trucks, Inc., Latin America




Mack Trucks Department or Group
1234 Street
City, State 12345
Country

MAIN +000 000 000-0000
FAX +000 000 000-0000

MackTrucks.com

