

UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA
Consejo Universitario

ACUERDOS TOMADOS EN SESIÓN 2732-2019

CELEBRADA EL 02 DE MAYO DEL 2019

ARTÍCULO III, inciso 1)

CONSIDERANDO:

El oficio VA 089-2019 del 25 de abril del 2019 (REF. CU-284-2019) suscrito por la señora Maricruz Corrales Mora, vicerrectora Académica, en el que informa que el rediseño del plan de estudios de la Maestría Académica en Educación a Distancia y Aprendizaje en Línea fue aprobado por el Consejo del Sistema de Estudios de Posgrado en sesión No. 03-2019, celebrada el 20 de febrero del 2019 y lo remite al Consejo Universitario para su aprobación.

SE ACUERDA:

Remitir a la Comisión de Políticas de Desarrollo Académico el rediseño del plan de estudios de la Maestría Académica en Educación a Distancia y Aprendizaje en Línea, con el fin de que lo analice y brinde un dictamen al plenario a más tardar el 31 de julio del 2019.

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO III, inciso 2)

CONSIDERANDO:

- 1. El oficio ALCU-2019-001 del 12 de abril del 2019 (REF. CU-271-2019), suscrito por la señora Nancy Arias Mora, asesora legal del Consejo Universitario, en el que emite criterio referente al proyecto de Ley “Transición al Transporte no contaminante”, Expediente No. 21104, que se transcribe a continuación:**

De conformidad con lo solicitado mediante el oficio citado en la referencia procedo a emitir criterio sobre el Proyecto de Ley que se tramita en la Asamblea Legislativa bajo el expediente N° 21104 denominado “*Transición al Transporte no contaminante*” de acuerdo con los siguientes antecedentes:

Primero: El proyecto de ley se encuentra dictaminado por el Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa mediante oficio AL-DEST-IJU-076-2019 y contiene una serie de recomendaciones sobre la necesidad de fundamentar técnicamente el proyecto de ley.

Segundo: Anteriormente había sido consultado a esta Universidad un proyecto similar y fue atendido por la Oficina Jurídica mediante oficio OJ-2017-129 de fecha 27 de marzo de 2017 en referencia al Proyecto de Ley N° 29.227 denominado "TRANSFORMACIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE".

Tercero: El Consejo Universitario conoció dicha recomendación y la avaló en la Sesión N° 2586-2017, Art. III inciso 3 del 06 de abril del 2017.

Cuarto: La decisión del Consejo Universitario fue la siguiente:

"SE ACUERDA:

*1. Acoger el dictamen O.J.2017-129 de la Oficina Jurídica.
2. Indicar a la Comisión Permanente de Gobierno y Administración de la Asamblea Legislativa que el Consejo Universitario de la Universidad Estatal a Distancia (UNED) se pronuncia en contra del proyecto de Ley "TRANSFORMACIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE", Expediente No. 29.227, por las siguientes razones:*

- Atenta contra los principios constitucionales de razonabilidad y proporcionalidad, puesto que, sin ningún sustento técnico objetivo, prohíbe la importación de vehículos que utilicen hidrocarburos a partir del año 2030.*
- Impone a las instituciones públicas el deber de adquirir exclusivamente vehículos eléctricos a partir del año 2020 y, además, desde la entrada en vigencia de esta ley y hasta el 2020 los vehículos eléctricos deberán ser, al menos, el cincuenta por ciento de los vehículos adquiridos por dichas instituciones.*
- Atentaría contra la libertad de empresa y comercio igualmente, al imponer restricciones a las mismas sin ninguna evidencia técnica que le de sustento.*
- Carece de solidez jurídica y técnica.*

ACUERDO FIRME" (lo resaltado no es del original)

Cuarto: Dicho acuerdo fue remitido a la Asamblea Legislativa mediante oficio CU-2017-161 de fecha 18 de abril de 2017.

Quinto: El actual proyecto de ley es muy similar en su contenido al analizado anteriormente, no obstante, fue remitido al Centro de Educación Ambiental (CEA) para su revisión y la señora Sonia Rojas emitió criterio mediante oficio CEA- 003-19 de fecha 28 de enero del 2019. En dicho criterio manifiesta la señora Rojas una serie de considerandos que se resumen en lo siguiente:

"(...) A la luz de los considerandos anteriores el Centro de Educación Ambiental (CEA) brinda un dictamen de mayoría negativo para el proyecto de ley N° 21 104 porque considera que ya existe una "Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico" Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018 que contempla,

propone y regula el transporte no contaminante y que es necesario dar el tiempo prudencial para que se implemente antes de aprobar otra ley en el mismo tema. En su lugar proponemos que el proyecto de ley analizado sea integrado al reglamento de dicha ley (Decreto Ejecutivo N° 41092-MINAE-H-MOPT), la cual representa un gran paso hacia adelante en la transformación de la matriz energética nacional en pro de la descarbonización de la economía y el uso de combustibles alternativos o limpios. En conclusión, el proyecto de ley Expediente N° 21 104 "TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE" es innecesario porque sería una ley en gran medida repetitiva y utópica de implementar, considerando los tiempos propuestos y el marco de nuestra realidad nacional actual" (El resaltado no es del original)

Sexto: Que revisado que ha sido el texto, esta asesoría hace las siguientes observaciones puntuales:

ARTÍCULO 1-Declaratoria de interés público. Para cumplir con el artículo 50 de la Constitución Política y los convenios internacionales ratificados por el país en materia ambiental, se declara de interés público la transición al transporte no contaminante.

ARTÍCULO 2-Prohibición de vehículos contaminantes. A partir del año 2030, se prohíbe la importación de vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible.

Comentario: El artículo 2 podría resultar inconstitucional por tener una limitación al derecho a la propiedad y al libre comercio que no se encuentran debidamente fundamentados en el texto. Aparte los artículos 2 y 3 son contradictorios el 2 prohíbe la importación de vehículos contaminantes y el 3 impone un impuesto a la importación de vehículos contaminantes

ARTÍCULO 3- Impuesto a la importación de vehículos contaminantes. Se establece un impuesto a la importación de los vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible por ser contaminantes de conformidad con los siguientes parámetros:

- a) A partir de la vigencia de esta ley y hasta el 31 de diciembre del 2024 inclusive, el impuesto será de cinco por ciento (5%) del valor de cada unidad importada que utilice hidrocarburos, a excepción de los vehículos híbridos nuevos que estarán exentos.
- b) A partir del 01 de enero del 2025 y hasta el 31 de diciembre del 2029 inclusive, el impuesto será de quince por ciento (15%) del valor de cada unidad importada que utilice hidrocarburos, y de cinco por ciento (5%) para los vehículos híbridos nuevos.

Lo recaudado por este impuesto se destinará un sesenta por ciento (60%) al Instituto Costarricense de Ferrocarriles para la generación, mejora y ampliación de los servicios de transporte público con fuentes de energía no

contaminantes, y un cuarenta por ciento (40%) a las distribuidoras de energías no contaminantes para la instalación y mantenimiento de centros de recarga rápida de conformidad con el reglamento a esta ley. La baja oferta de vehículos con fuentes de energía no contaminantes, no podrá ser causal que exima la instalación y mantenimiento de centros de recarga rápida.

Comentario: Este artículo establece un nuevo impuesto y no se cuenta con el análisis jurídico especializado sobre la posibilidad de que se esté creando un doble tributo en razón de los impuestos ya existentes. El destino de lo recaudado no queda claro si es un beneficio para empresas privadas, ni en qué consiste el mismo por lo que sería un artículo que a futuro podría generar alguna distorsión en el tema.

ARTÍCULO 4- Impuesto a las emisiones contaminantes. A partir del año 2030, se establecerá un impuesto a las emisiones contaminantes generadas por los vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible. El impuesto será definido vía reglamento por el Ministerio de Hacienda y deberá ser proporcional a las emisiones contaminantes generadas, las cuales serán captadas en la inspección técnica vehicular (IVE) contenida en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, del 04 de octubre del 2012 y sus reformas.

Comentario: Nuevamente este artículo puede tener alguna implicación tributaria por constituir un doble impuesto, requiere análisis técnico especializado.

ARTÍCULO 5- Obligación de las instituciones públicas. A partir del año 2021, los nuevos vehículos que adquieran las instituciones públicas deberán ser exclusivamente de fuentes de energía no contaminantes. Los vehículos adquiridos a título gratuito durante los cinco años siguientes a la vigencia de esta ley, los contratos vigentes o las licitaciones cuyo cartel ya ha sido publicado, se exceptúan de lo dispuesto en este párrafo. Al término máximo de diez años después de aprobada esta ley, toda la flota vehicular de las instituciones públicas deberá ser de fuentes de energía no contaminantes. Para esto, cada institución deberá presentar un plan de transición ante el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, dentro del plazo de un año contado a partir de la vigencia de esta ley.

Comentario: Este artículo 5 obliga a todas las instituciones a tener el 100% de su flotilla en un plazo determinado, lo que podría resultar imposible de satisfacer no solo en virtud de la autonomía universitaria que le permite decidir sobre la forma en que estará siendo sustituida la flotilla, sin perjuicio de que la UNED esté consciente y haciendo los mayores esfuerzos y compromiso en relación con la

protección del ambiente y la eliminación de vehículos contaminantes, sino también porque puede no estar disponible en el país a ese momento, una oferta de vehículos de este tipo que le permita a las instituciones cumplir con este mandato.

ARTÍCULO 6- Autorización excepcional. El ministro o ministra de Obras Públicas y Transportes podrá, mediante resolución fundada, autorizar la importación de vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible, siempre que se trate de unidades que, por particulares condiciones de mercado, no estén disponibles con otra fuente de energía, cuyo costo triplique el de sus equivalentes o que sean para vehículos de emergencia, tractores de oruga y de llanta, vehículos de competencia de velocidad, vehículos de interés histórico, maquinaria agrícola, industrial y de construcción, y vehículos catalogados como equipo especial excepto los vehículos grúa, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 04 de octubre de 2012 y sus reformas. Esta autorización será otorgada para cada unidad y deberá conformarse con los principios del servicio público.

ARTÍCULO 7- Distintivo de vehículo eco-amigable. Este distintivo será el mismo establecido en la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, N.º 9518, de 25 de enero de 2018, cuya competencia es del Ministerio de Ambiente y Energía. De igual forma, servirá a los vehículos de fuentes de energía no contaminantes para la no aplicación de la restricción vehicular, para la exoneración del pago de parquímetros de acuerdo con la política definida por los concejos municipales, para la utilización de parqueos azules y cualquier otro beneficio de la misma naturaleza.

ARTÍCULO 8- Reconocimiento de organización con transporte eco-amigable. Las instituciones públicas y organizaciones privadas que cumplan con la meta de cien por ciento (100%) de transición al transporte no contaminante antes del año 2030, podrán recibir por parte del Ministerio de Ambiente y Energía, y según se establezca en el reglamento a esta ley, un reconocimiento de organización con transporte eco-amigable.

Comentario: En el artículo 5 se establece esta transición como obligatoria y aquí se dará un reconocimiento para quienes lo logren. Parece tener alguna contradicción.

ARTÍCULO 9- Líneas de financiamiento. A partir de la vigencia de esta ley, el sistema bancario nacional deberá destinar líneas de financiamiento para la adquisición de vehículos con fuentes de energía no contaminantes
Los créditos para la adquisición de vehículos con fuentes de energía no contaminantes deberán tener mejores

condiciones y tasas de interés que aquellos destinados a la adquisición de vehículos que utilicen hidrocarburos.

ARTÍCULO 10- Adición del artículo 46 de la Ley de Construcciones. Se adiciona un segundo párrafo al artículo 46 de la Ley de Construcciones, N.º 833, de 02 de noviembre de 1949. El texto indicará lo siguiente:

Artículo 46- Los edificios de uso residencial y comercial, que se construyan deberán contar con una acometida de electricidad de 220 voltios para la recarga o el repostaje de vehículos eléctricos en por lo menos el veinticinco por ciento (25%) de los sitios de parqueo de uso privado. Los accesos a la recarga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el propietario respectivo quien acceda al consumo de energía para efectos de asumir el costo del consumo.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Por las razones expuestas, considerando tanto que el Consejo Universitario se había pronunciado en contra del proyecto, y por las observaciones que se hacen ahora sobre el mismo se recomienda:

Emitir nuevamente un criterio negativo al proyecto
 Enviar las observaciones que se hacen tanto de la Asesoría Jurídica como del Centro de Educación Ambiental de la UNED
 Comunicarlo al Presidente de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa.”

2. El oficio CEA-003-19 del 28 de enero del 2019 (REF. CU-026-2019), suscrito por la señora Sonia Rojas Vargas, directora a.i. del Centro de Educación Ambiental (CEA), en el que brinda su criterio referente al citado proyecto de ley, el cual se transcribe a continuación:

“En atención a la solicitud SCU-2019-001 se remite dictamen sobre el proyecto de ley de la Asamblea Legislativa Expediente N° 21 104 “TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE”, se brindan los siguientes considerandos:

1. La contaminación atmosférica por emisiones de gases producto de las actividades de transporte es un serio problema a nivel planetario. En el mundo hay millones de personas que utilizan vehículos con tecnologías basadas en los hidrocarburos, que son altamente contaminantes y tienen serias consecuencias para la salud humana y la biodiversidad de los ecosistemas marinos y terrestres.
2. Costa Rica ha sido reconocida mundialmente por ser una nación líder y vanguardista en cuanto a iniciativas en temas de conservación del ambiente y en el artículo 50 de la Constitución Política se vela por el derecho de sus habitantes a tener un ambiente sano.

3. Ante un panorama de alta contaminación atmosférica, es importante hacer un alto en el camino y visualizar el rumbo a seguir para evitar este tipo de contaminación y los retos que esta problemática representa para los costarricenses.

La Universidad Estatal a Distancia (UNED) contempla en su misión un compromiso con la sociedad y el ambiente y se pronuncia de manera responsable con respecto al proyecto de ley Expediente N°21 104 "TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE". Antes de emitir criterio nos permitimos hacer algunas consideraciones al respecto, las cuales se citarán conforme al orden en que aparecen los artículos.

ARTÍCULO 1.

El proyecto de ley a dictaminar parece ser una gran iniciativa a nivel nacional, muy acertada y congruente con la visión de país en relación con estos temas, además de que Costa Rica estaría avanzando según las tendencias actuales a nivel mundial, a ir dejando paulatinamente su dependencia de los combustibles fósiles, promoviendo alternativas sostenibles para las actividades del transporte, mitigando así la problemática global del cambio climático.

Actualmente, el país cuenta con la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico N° 9518 del 25 de enero de 2018, en la que se declara de interés público la promoción del transporte eléctrico público y privado y otras alternativas sostenibles, con la finalidad de cumplir con los compromisos contraídos y ratificados a nivel internacional y el derecho a un ambiente saludable establecido en el artículo 50 de la Constitución Política. En dicha ley, el Ministerio del Ambiente y Energía (MINAE) como ente rector tiene la responsabilidad de formular y ejecutar la Política nacional en energías renovables para el transporte y el Plan nacional de transporte eléctrico en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT); además de propiciar la exploración de otras alternativas de energías limpias, adicional a la eléctrica.

Ante la existencia de la ley precitada que contempla la misma temática y está en proceso de implementación, es importante dar tiempo para que dicha ley brinde resultados en la materia, antes de emitir otra ley similar. Consideramos que el proyecto de ley en análisis es complementario a la Ley N° 9518, salvo que establece plazos definidos para la implementación, normas punitivas y más impuestos para la ciudadanía, que perfectamente podrían formar parte del reglamento de la Ley N° 9518 (Decreto Ejecutivo N° 41 092-MINAE-H-MOPT).

ARTÍCULO 2.

El proyecto de ley N° 21 104 aunque habla de transporte no contaminante, aborda de manera específica el tema de la energía eléctrica y los vehículos que utilizan dicha tecnología. Ciertamente el automóvil eléctrico es amigable con el ambiente

porque no produce gases de efecto invernadero, es poco ruidoso, son altamente eficientes, tienen marcha continua y actualmente la energía eléctrica es más barata que los combustibles fósiles. Sin embargo, también es importante tomar en cuenta que tienen poca autonomía, pues hay una limitación de recorrido por recarga completa (100-150 km); existen pocos centros de recarga; tienen poca potencia; las baterías tienen un alto costo económico; y su vida útil no supera los siete años: Además, las baterías actuales contienen una gran cantidad de cobalto (un elemento contaminante y escaso en la naturaleza); hay pocos talleres de mantenimiento de autos eléctricos; y es difícil aún conseguir repuestos para este tipo de transporte.

Considerando lo anterior queda claro que se hace muy difícil poner en marcha una ley tan restrictiva como la propuesta para el año 2030.

En el documento se refleja un vacío sobre las estrategias por medio de las cuales se estarían planificando todos los cambios mencionados, tanto a nivel de mercado, de generación de combustibles alternativos, así como de la información y sensibilización que requieren los ciudadanos costarricenses para ser parte de esta nueva era de combustibles no contaminantes.

Siempre es recomendable iniciar con una estrategia educativa-informativa comunicativa que le permita a la población costarricense del sector público y sector privado irse adaptando de manera paulatina a esta transición y que genere una aceptación positiva.

ARTÍCULO 3.

En el artículo 3, inciso b, sobre la recaudación de impuestos, queda también un vacío relacionado con el proceso de planificación urbana del país sobre la ampliación y mejora de los servicios de transporte público y sobre la instalación de los centros de recarga.

ARTÍCULO 4.

El impuesto a las emisiones contaminantes podría afectar a los sectores más vulnerables de la sociedad que tienen un vehículo que utiliza energía fósil como medio de trabajo, como los pequeños productores, agricultores y vendedores, quienes carecen de los medios para realizar un cambio de vehículo en un plazo tan corto.

Es importante resaltar que no se contempla en el proyecto una estrategia de manejo de los vehículos que se irán desechando durante la transición, esto con el fin de no generar acumulación y contaminación.

ARTÍCULO 5.

Con respecto a la obligación de que en el 2021 las instituciones públicas solamente deben adquirir vehículos no contaminantes, pareciera una meta sumamente difícil de cumplir, debido no solamente a la premura con respecto al tiempo, sino debido a los recortes de presupuesto y financiamiento que se están viviendo en la actualidad como

consecuencia del déficit fiscal que afronta el Estado costarricense.

ARTÍCULO 10.

Preocupa el tema del gasto energético para los centros de recarga en épocas secas o influenciadas por fenómenos climáticos, los cuales podrían afectar la generación de energía eléctrica en el país. Es necesario contemplar otras energías alternativas limpias para asegurar un transporte no contaminante y hacerlo de forma gradual. Cada día el precio de la energía eléctrica es más elevado, lo cual también encarecería el uso de los vehículos eléctricos y por lo tanto no sería accesible para muchos costarricenses trabajadores y productores.

A la luz de los considerandos anteriores el Centro de Educación Ambiental (CEA) brinda un dictamen de mayoría negativo para el proyecto de ley N° 21 104 porque considera que ya existe una “Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico” Ley N° 9518 del 25 de enero de 2018 que contempla, propone y regula el transporte no contaminante y que es necesario dar el tiempo prudencial para que se implemente antes de aprobar otra ley en el mismo tema. En su lugar proponemos que el proyecto de ley analizado sea integrado al reglamento de dicha ley (Decreto Ejecutivo N° 41092-MINAE-H-MOPT), la cual representa un gran paso hacia adelante en la transformación de la matriz energética nacional en pro de la descarbonización de la economía y el uso de combustibles alternativos o limpios.

En conclusión, el proyecto de ley Expediente N° 21 104 “TRANSICIÓN AL TRANSPORTE NO CONTAMINANTE” es innecesario porque sería una ley en gran medida repetitiva y utópica de implementar, considerando los tiempos propuestos y el marco de nuestra realidad nacional actual.”

3. **En sesión 2730-2019, Art. IV, inciso 8) del 25 de abril del 2019, el Consejo Universitario le solicita a la asesora legal del Consejo Universitario, señora Nancy Arias, que amplíe el dictamen ALCU-2019-001.**
4. **Mediante oficio ALCU-2019-003 del 26 de abril del 2019 (REF. CU-285-2019), la señora Nancy Arias Mora, asesora legal del Consejo Universitario, amplía su dictamen, el cual indica:**

“De acuerdo a lo solicitado en la Sesión 2730-2019, Art. IV, inciso 8) del 25 de abril del 2019 procedo a ampliar el criterio emitido mediante oficio ALCU-2019-0001 en relación con los artículo 2 y 5 :

En el comentario realizado en el artículo se indicó:

“ARTÍCULO 2-Prohibición de vehículos contaminantes. A partir del año 2030, se prohíbe la importación de vehículos que utilicen hidrocarburos como combustible.

Comentario: El artículo 2 podría resultar inconstitucional por tener una limitación al derecho a la propiedad y al libre comercio que no se encuentran debidamente fundamentados en el texto. Aparte los artículos 2 y 3 son contradictorios el 2 prohíbe la importación de vehículos contaminantes y el 3 impone un impuesto a la importación de vehículos contaminantes”

Se elimina el anterior comentario y se emite el siguiente:

Comentario: Este artículo puede resultar inconstitucional porque la disposición contenida en él, de no ser debidamente fundamentada puede generar una violación al derecho constitucional de respeto a la propiedad privada, el cual, si bien no es absoluto, para establecer limitaciones se debe dar sustento suficiente. En el presente caso, no solo el proyecto enviado en consulta no cuenta con una exposición de motivos que justifique la limitación contenida en este artículo, sino que además un proyecto similar (el número 20.227 con el título de “Transición al Transporte No Contaminante”) fue tramitado anteriormente y archivado con Dictamen Negativo de Mayoría de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración, el cual fue referenciando en el Informe Jurídico del actual proyecto en documento AL-DEST-IJU-076-2019 que indicando lo siguiente:

“Entre las razones citadas para sustentar su rechazo están, según lo contempla el dictamen, que “(...) este proyecto de ley propone disposiciones que resultan claramente contrarias al Derecho de la Constitución por comprometer, entre otros, el principio de autonomía de la voluntad (artículo 28), de propiedad privada y libertad de comercio (artículos 45 y 46, respectivamente), de equilibrio presupuestario (176), sin dejar de mencionar que viola disposiciones de tratados internacionales adoptados por nuestro país en materia de comercio internacional (OMC)”.

En relación con el artículo 5 se mantiene el mismo comentario, pero se agrega una conclusión final como recomendación para el Consejo Universitario y que si es aprobado sea puesto en conocimiento del consultante:

Es importante recordar la definición de relación con la Autonomía Universitaria, que la Sala Constitucional ha reiterado en varios Votos y que en resumen indica lo siguiente:

“La autonomía universitaria tiene como principal finalidad, procurar al ente todas las condiciones

jurídicas necesarias para que lleve a cabo con independencia su misión de cultura y educación superiores. En este sentido, La Universidad no es una simple institución de enseñanza (...) pues a ella corresponde la función compleja, integrante de su naturaleza, de realizar y profundizar la investigación científica, cultivar las artes y las letras en su máxima expresión, analizar y criticar, con objetividad, conocimiento y racionalidad elevados, la realidad social, cultural, política y económica de su pueblo y el mundo, proponer soluciones a los grandes problemas (...); en síntesis para esos propósitos es creada y nada menos se espera y exige de ella (...). La Universidad como centro de pensamiento libre, debe y tiene que estar exenta de presiones y medidas de cualquier naturaleza que tiendan a impedirle cumplir, o atenten contra ese, su gran cometido.” (Voto N° 1313-1995 Sala Constitucional)

Pero de mayor importancia aún para el caso que ahora nos ocupa, resulta el Voto N° 2016-002419 también de la Sala Constitucional que en lo de interés indica:

“(...) VII.- LOS LIMITES DE LA POTESTAD LEGISLATIVA EN RELACION CON LA AUTONOMIA UNIVERSITARIA. - Definida en sus aspectos sustanciales la autonomía universitaria, procede sintetizar los cánones fundamentales que determinan su relación con el principio de legalidad. Si bien es cierto -como ya se comprobó- la Asamblea Legislativa puede regular lo concerniente a la materia de las universidades, le está vedado imposibilitar, restar o disminuir a esas instituciones, aquellas potestades que les son necesarias para cumplir su correspondiente finalidad y que conforman su propia Autonomía. Es decir, para expresarlo en los términos de cierta doctrina relevante, esos entes tienen la titularidad y el ejercicio inicial, independiente e irrestricto de todas las potestades administrativas y docentes para el cumplimiento de su especialización material, sin que esto pueda ser menoscabado por la Ley... Por supuesto, también, que esos entes por disposición constitucional (artículo 85), están sujetos a coordinación por el "cuerpo encargado" que ahí se indica, y a tomar en cuenta los lineamientos que establezca el Plan Nacional de Desarrollo Vigente.” (véase sentencia No.1313-93 de las 13:54 horas del 26 de marzo de 1993). Con base en lo expuesto en la sentencia citada, en la que, partiendo de lo que establece la Constitución Política, la Sala determinó lo que implicaba el concepto de autonomía universitaria y sus repercusiones a nivel de funcionamiento de los centros de educación superior, el contenido de la disposición impugnada infringe dicha autonomía, por cuanto impone a esas instituciones (...).”

Es decir, queda claro que no puede la Universidad apoyar un Proyecto de ley que contenga dentro de sus normas alguna disposición que violente o invada la Autonomía Universitaria como se indicó en el proyecto en consulta.

Por lo expuesto, además de las observaciones puntuales realizadas en torno a otros temas de contenido y de procedimiento, se recomienda no apoyar el Proyecto de ley venido en consulta.”

SE ACUERDA:

- 1. Acoger los dictámenes ALCU-2019-001 y 003 de la Asesoría Legal del Consejo Universitario y CEA-003-19 del Centro de Educación Ambiental.**
- 2. Indicar a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa que el Consejo Universitario de la Universidad Estatal a Distancia no apoya el proyecto de Ley “Transición al Transporte no contaminante”, Expediente No. 21.104, y mantiene el pronunciamiento en contra del proyecto de Ley “Transformación al Transporte no Contaminante”, Expediente No. 29227 enviado a la Comisión Permanente de Gobierno y Administración, mediante oficio CU-2017-161 del 18 de abril del 2017, que se adjunta.**

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO III, inciso 3)

CONSIDERANDO:

El oficio CR.2019.00280 del 25 de abril del 2019 (REF. CU-282-2019), suscrito por la señora Natalia Amador, secretaria del Consejo de Rectoría (CONRE), en el que se transcribe el acuerdo tomado en sesión No. 2029-2019, Artículo V, inciso 07) celebrada el 08 de abril del 2019, en el que aprueba la adjudicación de la Licitación Abreviada No. 2018LA-000009-0017699999 “Compra de Terreno en Jicaral y San Vito” y solicita al Consejo Universitario la ratificación del expediente correspondiente a esa licitación, con el fin de cumplir con lo solicitado por la Procuraduría General de la República.

SE ACUERDA:

- 1. Ratificar la gestión realizada mediante Licitación Abreviada N° 2018LA-000009-0017699999 “Compra de Terrero en Jicaral y San Vito”.**

2. **Autorizar al rector, señor Rodrigo Arias Camacho, cédula 4-0125-0972 para que suscriba la escritura correspondiente ante la Notaría del Estado.**

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO IV, inciso 1)

CONSIDERANDO:

La “carta abierta al Consejo Universitario por una universidad que aspira a la paz, el respeto y el humanismo” (REF. CU-879-2018), enviada por un grupo de funcionarios de la Escuela de Ciencias Sociales y Humanidades, en relación con el correo electrónico enviado en forma anónima, circulado el 05 de noviembre del 2018. Además, los firmantes de la nota recomiendan que esa Escuela se someta a un proceso de resolución de conflictos de manera voluntaria, con apoyo profesional y acceso a herramientas que los acerquen a respuestas conciliadoras, donde prime la paz y el respeto.

SE ACUERDA:

Trasladar a la administración este asunto, para el trámite correspondiente.

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO IV, inciso 3)

CONSIDERANDO:

1. **El oficio ORH.2018.245 del 04 de junio del 2018 (REF. CU-425-2018), suscrito por la señora Rosa María Vindas Chaves, jefe de la Oficina de Recursos Humanos, en el que solicita interpretación legítima de a quién corresponde la aprobación del cronograma de concursos para la selección de jefes y directores, y sus posibles modificaciones.**
2. **El concurso al que se hace referencia en el oficio ORH.2018.245 ya fue resuelto por el Consejo Universitario.**

SE ACUERDA:

Rechazar por improcedente la solicitud de interpretación legítima planteada por la jefatura de la Oficina de Recursos Humanos.

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO IV, inciso 5)

CONSIDERANDO:

El correo electrónico del 24 de octubre del 2018 (REF. CU-848-2018), enviado por la señora Nora González Chacón, miembro del Consejo Universitario, en el que somete a consideración valorar ser parte de las instancias y organizaciones que firman el llamado al diálogo.

SE ACUERDA:

Excluir este asunto de la agenda del Consejo Universitario, debido a que perdió interés actual.

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO IV, inciso 6)

CONSIDERANDO:

El oficio R-1085-2018 del 07 de noviembre del 2018 (REF. CU-868-2018), suscrito por el señor rector, Luis Guillermo Carpio Malavasi, en el que remite la propuesta de creación de la Vicerrectoría de Vida Estudiantil.

SE ACUERDA:

Invitar a cuatro miembros de la Comisión Técnica que elaboró la propuesta de creación de la Vicerrectoría de Vida Estudiantil, a la sesión ordinaria del Consejo Universitario que se realizará el 16 de mayo del 2019 a las 10:30 a.m., con el fin de que expongan la metodología y aspectos relevantes de la propuesta.

ACUERDO FIRME

ARTÍCULO IV, inciso 6-a)

CONSIDERANDO:

El oficio R-1085-2018 del 07 de noviembre del 2018 (REF. CU-868-2018), suscrito por el señor rector, Luis Guillermo Carpio Malavasi, en el que remite la propuesta de creación de la Vicerrectoría de Extensión y Acción Social.

SE ACUERDA:

Invitar a cuatro miembros de la Comisión Técnica que elaboró la propuesta de creación de la Vicerrectoría de Extensión y Acción Social, a la sesión ordinaria del Consejo Universitario que se realizará el 23 de mayo del 2019 a las 10:30 a.m., con el fin de que expongan la metodología y aspectos relevantes de la propuesta.

ACUERDO FIRME

ARTICULO IV, inciso 7)

CONSIDERANDO:

La nota del 27 de junio del 2018 (REF. CU-475-2019), suscrita por la señora Carolina Amerling Quesada, miembro del Consejo Universitario, en la que solicita adicionar a la nota REF. CU-470-2018 presentada por ella, un tercer punto referente a la autorización para que dos o más miembros del Consejo Universitario asistan a pasantías internacionales para conocer modelos de posgrados en otras universidades.

SE ACUERDA:

Excluir este asunto de la agenda del Consejo Universitario, debido a que perdió interés actual.

ACUERDO FIRME

AMSS***