

**Sesión Ordinaria 3055-2021**

Acta de la Sesión Ordinaria 3055-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 19 de mayo del 2021.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, presidiendo la misma el Arq. Eduardo Brenes Mata, como Presidente de la Junta Directiva.

**ARTÍCULO PRIMERO: Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión virtual.**

**Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.**

De conformidad con lo establecido en el reglamento, se desglosa lo siguiente:

**Indicación del miembro o miembros de la Junta Directiva que participan en la sesión de forma virtual.**

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Juan Luis Chaves Vargas	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales

**Directora Ausente:**

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, se ausenta al inicio de la sesión por atender asuntos propios de su cargo, informando que se incorporará más adelante.

**Participan igualmente de manera virtual:**

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditoría Interna
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular

**b. Determinación del mecanismo tecnológico empleado para la asistencia virtual.**

Se utiliza el mecanismo tecnológico llamado "Teams" para la conexión entre los participantes.

**c. Los motivos o razones por las cuales la sesión se realiza de forma virtual.**

El Señor Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

d. Identificación del lugar en el cual se encuentran los miembros de la junta directiva que participan virtualmente.

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: la señora Gabriela Valverde Murillo y los señores Eduardo Brenes Mata, Juan Luis Chaves Vargas y Carlos Contreras Montoya, señalan que se encuentran sesionando desde su casa de habitación. Datos que se constatan en la comunicación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

**ARTÍCULO SEGUNDO**

**Aprobación del Orden del Día.**

**Contenido:**

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
  - 3054-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
  - Consulta al Minae sobre los equipos fotovoltaicos.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Reglamento Revisión Técnica Integral de Vehículos.
- VII. Asuntos de Director Ejecutivo.
  - Oficio DM-0682-2021.
  - Oficio SCD 46-2021 de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.
  - DE-2021-1751 Notificación acatamiento Contraloría de Servicios.
  - Oficio orden de clausura de la Delegación de la Policía de Tránsito de Guápiles.
- VIII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 2.1 Se aprueba el orden del día.

**ARTÍCULO TERCERO**

**Aprobación del acta 3054-21 sesión ordinaria.**

No hay comentarios.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

3.1 Se aprueba el acta 3054-21.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO CUARTO**

**Asuntos de la Presidencia.**

**Consulta al Minae sobre los equipos fotovoltaicos.**

El Señor Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica a los señores miembros que conversó con su homólogo del Ministerio de Ambiente y Energía, referente al tema sobre los equipos fotovoltaicos y señala que existe un decreto ejecutivo que se encuentra en la ante sala de publicación en leyes y decretos y que en este tema puntual, el mismo se ve como un auto consumo que no aporta excedentes a la red eléctrica y que por lo tanto no necesita medidores.

Señala que el texto del decreto que se les hizo llegar, habría que analizarlo desde un punto de vista más puntual y procede a leer el siguiente párrafo del mismo:

*“Se exceptúan del licenciamiento ambiental otorgado por la SETENA, aquellos sistemas de generación distribuida para autoconsumo cuya fuente de energía utilice tecnología fotovoltaica con potencias iguales o menores a 500 kVA o que la suma de la capacidad de varios sistemas que pertenecen a una misma matrícula de folio real sea igual o inferior a 500 kVA. Esta potencia corresponderá a la capacidad instalada de generación distribuida. También se exceptúan los sistemas fotovoltaicos que se instalen en una estructura existente que ya cuente con la licencia de viabilidad ambiental otorgada por SETENA”.*

Por lo anterior, sugiere que desde COSEVI se analice el decreto y si es del caso se establezca un contacto técnico con MINAE y que se tenga plena seguridad de que la compra de los equipos fotovoltaicos no requerirá la instalación de medidores por esas características que tienen, para así continuar con el proceso de licitación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que considera que no va a existir ningún problema, porque no va a haber exceso que vaya a inyectarse a la red, considera que ese artículo se refiere a propiedades claramente estipuladas, en folio, etc., pero considera no debe haber problema.

El Director Ejecutivo señala que ese decreto tiene meses de estar en leyes y decretos y no ha sido avalado, desconoce por qué y comenta que ya ese decreto lo habían visto y sí soluciona la problemática que tiene Ingeniería de Tránsito y el Consejo de Seguridad Vial, que se puede remitir a Ingeniería para que sea analizado, pero reitera que el decreto lleva meses sin ser avalado y esto no solventa la problemática que se tiene porque explica que ya estamos en el mes de mayo y la plata de igual manera se va subejecutar por un tema de tiempos y desconoce cuántos meses faltará para publicarse ese decreto.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 4.1 Se tiene por conocida la información presentada por el Señor Presidente de la Junta Directiva, en relación a la respuesta brindada por el Viceministro del Ministerio de Ambiente y Energía, sobre el impedimento técnico existente para contratar la nueva etapa del proyecto de sistemas fotovoltaicos, en acatamiento al acuerdo adoptado en la sesión 3054-21.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO QUINTO**

**Asuntos de los Directores de Junta Directiva.**

El Ing. Carlos Contreras Montoya comenta, que ha estado asistiendo al Congreso que la International Road Federation, donde se tratan aspectos que tienen que ver con la infraestructura vial para el segundo decenio 2021-2030. Señala que lo importante es que una de las cosas que queda evidenciada, es la importancia de que el principal organizador y constructor de infraestructura vial, entiéndase el CONAVI, esté matriculado con lo que está pasando en el mundo, esto en función de lo que el decenio orienta como acción para infraestructuras seguras. Señala que las entidades en los países dedicadas a la infraestructura, están teniendo una gran preocupación con incorporar no solo el enfoque si no también, todos los dispositivos que ya en el mundo se tienen, de ahí que hay un tema importante de coordinación que se debe establecer con el CONAVI, ya que desconoce lo que ellos están haciendo con respecto a este enfoque, o que en algún momento se establezca un contacto en ese sentido.

El Arq. Eduardo Brenes Mata agradece a don Carlos Contreras el aporte brindado y señala que le parece excelente que en estos acuerdos en términos de la construcción de infraestructura, comiencen a preocuparse por los cambios que se están dando en el nivel conceptual de las carreteras, de la vialidad y de la movilidad en general y que hacerle llegar al CONAVI los resultados de este congreso le parece muy importante, ya que en términos de transporte público, de movilidad y desarrollo urbano, se han tenido, alcances y visitas al CONAVI, para que se logre entender, aprender e interiorizar que la movilidad no es solamente la parte de infraestructura vial, se les han presentado fotografías de la infraestructura vial, versus otras infraestructuras como las aceras y los caños de las ciudades y se ha hablado mucho de ¿para quién? y ¿por qué la movilidad?, lo que es un proceso institucional que ocurre a nivel de todo el Ministerio y que en el COSEVI talvez estos temas son un poco más cercanos al concepto de la movilidad, porque precisamente la seguridad vial siempre se ha visto más de cerca con la parte de las personas y reitera que le gusta la iniciativa y que eventualmente le gustaría que se concrete con algún acercamiento con CONAVI.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que una vez que tenga el material del congreso, espera traerlo para tener un marco para establecer esa excitativa.

**ARTÍCULO SEXTO**

**Reglamento Revisión Técnica Integral de Vehículos.**

A continuación, se recibe al Ing. José Manuel Chaves Cordero de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, quien presentará el tema que corresponde al “Reglamento Revisión Técnica Integral de Vehículos”, mediante la presentación que se aporta:



Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

## Propuesta de Reglamento para la Inspección Técnica Vehicular

Asesoría Técnica de Fiscalización  
Dirección de Proyectos  
Consejo de Seguridad Vial

Dirección de Proyectos  
Asesoría Técnica de Fiscalización

### ANTECEDENTES

De acuerdo con el Sistema Costarricense de Información Jurídica, el Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores de Circulen por las Vías Públicas Terrestres, N° 30184-MOPT se encuentra vigente desde el 06 de marzo del 2002.

Decreto Ejecutivo : 30184 del 06/02/2002	
Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que circulen por las vías públicas	
Ente emisor:	Poder Ejecutivo
Fecha de vigencia desde:	06/03/2002
Versión de la norma: 2 de 2 del 09/07/2002	

Asesoría Técnica de Fiscalización  
www.csv.go.cr



Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

### ANTECEDENTES

Considerando:

(...)

2º-Que la **Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres Nº 7331, del 13 de abril de 1993** dispone que corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la realización de la Revisión Técnica de Vehículos, cuyo objetivo es la verificación mecánica del estado del vehículo y de sus emisiones contaminantes, pudiendo otorgar autorizaciones a talleres particulares para que asuman este servicio mediante los procedimientos concursales respectivos.

(...)

### ANTECEDENTES

Considerando:

(...)

7º-Que en virtud de las disposiciones contenidas en los artículos 2º de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Nº 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas; 28 y 89 de la Ley General de la Administración Pública, Nº 6227 del 2 de mayo de 1979; **20 y concordantes de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Nº 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas** y 7º de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, Nº 7969 debe delegarse en el Consejo de Transporte Público los aspectos técnicos, administrativos, operacionales y de otra índole necesarios para el debido y oportuno cumplimiento de los términos del contrato suscrito entre dicho Consejo y el Consorcio Riteve-Syc.

(...)

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 1º—Ámbito de aplicación. El presente Reglamento se dicta para regular la revisión técnica integral de vehículos automotores que circulen por las vías públicas, según lo establece la <b>Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 73331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas.</b>	Artículo 1— <b>Ámbito de aplicación.</b> El presente Reglamento se dicta para regular <b>el servicio público de Inspección</b> Técnica Vehicular integrada de vehículos que circulen por las vías públicas terrestres, según lo establece la <b>Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 del 04 de octubre del 2012 y sus reformas.</b>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

En el artículo 2 se incluyen las definiciones conforme a la ley vigente.

Artículo 2º—Definiciones. Para la interpretación de este Reglamento, tienen carácter de definiciones las siguientes:

Se incluyen las definiciones de CIVE, CIVE fijo, CIVE Móvil, COSEVI, Defecto Recalificable, IVE, Reinspección Técnica Vehicular.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 3º-De la Red de estaciones RTV. Para que la revisión técnica de vehículos cumpla su función de manera efectiva deberá establecerse una red de estaciones RTV distribuida por todo el territorio nacional, dimensionada en función de la densidad poblacional y del parque de vehículos existente en cada zona. <b>A tales efectos se calificarán las RTV como fijas o móviles, según corresponda.</b>	Artículo 3— <b>De la Red de CIVE.</b> Para que la inspección vehicular cumpla su función de manera efectiva deberá establecerse una red de CIVE distribuidos por todo el territorio nacional, dimensionada en función de la densidad poblacional y del parque de vehículos existente en cada zona. <b>Dichos centros pueden ser tanto fijos como móviles.</b>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Los siguientes artículos se mantienen idénticos, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 4—Equipos mínimos de los CIVE.

Artículo 5—Dimensiones mínimas de los CIVE.

Artículo 6—Identificación de los CIVE.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 7º-Condiciones para el funcionamiento de las estaciones RTV móviles. En las zonas donde la baja densidad poblacional no justifique la instalación de una estación RTV fija, la inspección será realizada por una estación RTV móvil, <b>la cual seguirá un itinerario prefijado y de manera periódica se establecerá en las ubicaciones más idóneas para facilitar el paso de la revisión a los vehículos del entorno.</b>	Artículo 7—(...) el cual seguirá el itinerario y cronograma establecido por el COSEVI, con el fin de reducir las distancias de recorrido de los usuarios para recibir el servicio público. La regulación de estos CIVE móviles corresponderá al COSEVI, tomando en cuenta demanda vehicular, disponibilidad de terrenos, afectación en tarifa, permisos de funcionamiento, requisitos cartelarios y contractuales, normativa vigente, entre otros.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

El siguiente artículo se mantiene idéntico, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 8—Prohibición de trabajos de manipulación o reparación de vehículos, venta de repuestos, lubricantes o combustibles dentro de los CIVE.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 9º-Observancia del Manual de Revisión Técnica de Vehículos. La revisión técnica de vehículos deberá hacerse de acuerdo a los criterios que se establezcan en el Manual de Revisión Técnica de Vehículos que deberá preparar y mantener actualizado el Departamento Técnico respectivo del Consejo de Transporte Público, el cual previa a su publicación deberá aprobar el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.	Artículo 9—Observancia del Manual de Procedimientos de la Inspección Técnica de Vehículos en los CIVE. (...) <b>Cuando existan dudas en la aplicación de este manual, la empresa prestataria deberá solicitar por escrito a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI, las aclaraciones que considere necesarias.</b>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Los siguientes artículos se mantienen idénticos, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 10.—Obligatoriedad de someterse a la Inspección Técnica Vehicular.

Artículo 11.—Aspectos a considerar en la IVE.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 12.-Cuadro para el cumplimiento de la revisión técnica vehicular. La revisión técnica integral de los vehículos se realizará de acuerdo con el siguiente cuadro: • Vehículos de Servicio de transporte público. Cada seis meses.	Artículo 12.—Cuadro para el cumplimiento de la Inspección Técnica Vehicular. La IVE de los vehículos se realizará de acuerdo con el siguiente cuadro: a) (...) b) Cada seis meses para los vehículos que transporten materiales peligrosos y explosivos.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 12.- (...) • Resto de vehículos cuya antigüedad desde el año de fabricación es superior a cinco años. Cada año.	Artículo 12.— (...) c)Una vez al año para los vehículos de carga pesada, remolques y semirremolque de Peso Maximo Autorizado mayor a 750 kg, 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.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 12.- (...) • Resto de vehículos cuya antigüedad desde el año de fabricación es igual o inferior a cinco años. Cada dos años.	Artículo 12.— (...) 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.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

El siguiente artículo se mantiene idéntico, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 13.—Calendarización (se amplía lo referente a los vehículos que van dos veces al año)

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
<p>Artículo 14.-Revisión técnica de un vehículo fuera del mes que le correspondería. En el caso de que la revisión de un vehículo se realizase fuera del mes que le correspondiese por último número de matrícula, la fecha de próxima revisión se conferirá para el mes que corresponde de acuerdo al punto anterior. Sin embargo a juicio de la empresa, podrá autorizar la realización de la RTV antes de la fecha que corresponda, sin que pueda superar el plazo de un mes.</p>	<p>Artículo 14.—IVE de un vehículo fuera del mes que le correspondería. (...) Sin embargo, <b>se autoriza la realización de la IVE antes de la fecha que corresponda, sin que pueda superar el plazo de un mes en los CIVE fijos y hasta dos meses en los casos en que la Junta Directiva del COSEVI lo considere oportuno.</b></p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
<p>Artículo 15.-Intervención de la Policía de Tránsito. La autoridad de Tránsito que observe que un vehículo no reúne las condiciones técnicas necesarias para circular por las vías públicas terrestres, o que incumple las normas mínimas de emanación de gases contaminantes, como medida precautoria y conforme las potestades que les confiere la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, podrá exigir la realización de una revisión técnica.</p>	<p>Artículo 15.—Intervención de la Policía de Tránsito. La autoridad de Tránsito que observe que un vehículo no reúne las condiciones técnicas necesarias para circular por las vías públicas terrestres, o que incumple las normas mínimas de emanación de gases contaminantes o de ruido, como medida precautoria y conforme las potestades que les confiere la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, podrá exigir la realización de una IVE.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 15.-(...) La revisión se limitará al elemento o conjunto que se suponga defectuoso. En el caso que el resultado de la misma fuese favorable, la empresa responsable de realizar la RTV no cobrará tarifa alguna, siempre y cuando se encuentre al día con la inspección.	Artículo 15.- (...) La inspección se limitará al elemento o conjunto que se suponga defectuoso. En el caso que el resultado de la misma fuese favorable, la empresa responsable de realizar la IVE no cobrará tarifa alguna, siempre y cuando se encuentre al día con la inspección.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Los siguientes artículos se mantienen idénticos, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 16.— Documentos válidos de la IVE.

Artículo 17.— Responsabilidad de quienes firmen la IVE.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 18.-De las responsabilidades inherentes a quienes ostenten la condición de Jefe de cada estación de RTV. Cada estación de RTV estará bajo la responsabilidad de un Jefe de Estación el cual deberá contar con un grado universitario en el área de ingeniería y estará al cargo de la coordinación técnica y administrativa de la misma.	Artículo 18.—De las responsabilidades inherentes a quienes ostenten la condición de Responsable General de cada CIVE. Cada CIVE estará bajo la responsabilidad general de un Profesional con un grado universitario en el área de ingeniería establecida contractualmente, el mismo deberá ser miembro activo del Colegio de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 18.- (...) En ausencia temporal, no mayor de cinco días hábiles, podrá asumir las funciones administrativas un Supervisor quien deberá contar con al menos el grado de técnico medio de un colegio vocacional, cursos superiores en materia automotriz y experiencia comprobada en esta misma área, a juicio de la empresa y aprobada por la dependencia competente del Consejo de Transporte Público del MOPT.	Artículo 18.— (...) Este estará a cargo de la coordinación técnica y administrativa de la misma. En su ausencia temporal, no mayor de cinco días naturales, podrá asumir sus funciones un encargado general quien deberá contar con al menos el grado de técnico medio en Mecánica Automotriz de un colegio técnico, del Instituto Nacional de Aprendizaje o de una institución privada reconocida por esta, con experiencia en la supervisión de personal técnico, experiencia no menor a ocho años en la inspección técnica vehicular, a juicio de la empresa y aprobado por la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
<p>Artículo 18.- (...)                      La empresa concesionaria deberá tomar las medidas que estime necesarias, para que las consultas técnicas que surjan y que no pueda responder el Supervisor, tengan una respuesta oportuna y satisfactoria.</p>	<p>Artículo 18.—(...)                      En ausencia temporal, igual o mayor a cinco días, o definitiva del responsable general del CIVE la empresa prestataria deberá comunicarlo de inmediato a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI.                      La empresa prestataria deberá tomar las medidas que estime necesarias, para que las consultas técnicas que surjan y que no pueda responder el encargado general, tengan una respuesta oportuna y satisfactoria.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
	<p>Artículo 18.—(...)                      En caso que el responsable general del CIVE, deba ausentarse por más de cinco días naturales, la empresa prestataria deberá nombrar a un sustituto que cumpla con todos los requisitos establecidos contractualmente para el puesto en mención.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
	Artículo 18.—(...) <p>Cuando se presente renuncia, despido, incapacidad prolongada o cualquier otra condición que impida al responsable general del CIVE, el ejercicio de sus funciones de forma continua, la empresa prestataria cuenta con un mes calendario para nombrar a un sustituto definitivo, periodo que puede ser prorrogado, por una única vez, por motivo razonado.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
	Artículo 18.—(...) <p>Una vez valorado este razonamiento, la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI contará con cinco días hábiles para aprobar o no la solicitud; dicha prórroga no podrá ser mayor de quince días naturales.</p> <p>Durante el periodo de nombramiento del nuevo responsable general, se permite que responsables generales de otros CIVE asuman temporalmente y por no más de cinco días hábiles consecutivos la atención de este.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 19.-Del Informe de Revisión. Cada revisión que se realice, dará lugar a un informe de revisión (ANEXO I), en el cual aparecerá la fecha de revisión, los datos del vehículo, resultado de la revisión, puntos a corregir en el caso de que se detectasen defectos en el vehículo, fecha en que finalizará la validez cuando la inspección sea favorable, así como sello y firmas autorizadas. Constará de dos copias, una para el usuario y otra para el órgano revisor.	Artículo 19.—Del Informe de IVE. Cada inspección que se realice, dará lugar a un informe de inspección que será entregado al usuario. En dicho informe deben aparecer los datos del vehículo, la fecha y hora de la inspección, su vigencia, el CIVE donde se realice la inspección, la línea de inspección, la identificación (máscara o código) de todos los equipos utilizados, el resultado de la inspección, los valores de todas las pruebas mecanizadas, (...)

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 19.- (...) En el caso de que la revisión sea consecuencia de una anterior en la que se hayan detectado algún defecto grave o peligroso, en el informe deberá aparecer dicha observación.	Artículo 19.—(...) los defectos asignados y sus notas cuando aplique, el sello y las firmas, así como cualquier otra información adicional registrada en el área de observaciones, que la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI considere necesario agregar.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
	Artículo 19.—(...) Constará de dos copias, una para el usuario y otra en formato digital para la Asesoría Técnica de Fiscalización, donde además de lo requerido en el párrafo anterior, debe incluir la hora de facturación, hora de inicio y finalización de la inspección. Previo a un cambio en el diseño del informe de inspección este debe ser presentado a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI para su respectiva aprobación.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
	Artículo 19.—(...) Previo a un cambio en el diseño del informe de inspección este debe ser presentado a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI para su respectiva aprobación.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
<p>Artículo 20.-De la tarjeta de revisión técnica. Cuando de acuerdo al resultado de la RTV, el vehículo sea apto para circular por las vías públicas terrestres, el Jefe de línea que ha realizado la revisión, deberá firmar la tarjeta de revisión técnica de vehículos (ANEXO II) en el casillero habilitado a tal fin y se estampará el sello autorizado indicativo de la estación. Se incluirá la fecha en que la inspección ha sido efectuada en forma favorable y la fecha en que finalizará su validez.</p>	<p>Artículo 20.—De la entrega de la calcomanía de IVE adherible                      Se entregará una calcomanía de IVE adherible, a los vehículos que aprueben satisfactoriamente la IVE, misma que debe ir colocada en el parabrisas delantero, fuera del área de recorrido de las escobillas o en otro lugar donde sea legible desde el exterior. En el caso de los vehículos que por su naturaleza constructiva no cuenten con parabrisas, la calcomanía se colocará en un lugar visible desde el exterior del vehículo.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
<p>Artículo 20.- (...)                      Se entregará un marchamo (ANEXO III) que deberá ir colocado en la parte superior derecha del parabrisas delantero, por el interior, de forma que sea bien visible. Dicho marchamo incluirá referencia de la estación en que se revisó el vehículo y el mes y año en que termina la validez de la revisión.</p>	<p>Artículo 20.— (...)                      El diseño de la calcomanía de IVE debe ser presentado a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI para su respectiva aprobación, de manera que se garantice su seguridad y la mejor forma de identificar el plazo de la vigencia de la IVE.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 20.- (...) El diseño del marchamo podrá ser establecido por la Administración en coordinación la empresa ejecutora, de manera que se garantice su seguridad y la mejor forma de identificar el plazo de la vigencia de la RTV.	

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

El siguiente artículo se mantiene idéntico, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 21.—Calificación de los defectos que se detecten a los vehículos durante la IVE.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 22.—Resultados de la revisión técnica vehicular. La revisión técnica de vehículos, con base en los defectos detectados, podrá tener los siguientes resultados: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorable: Cuando no se detectare defecto alguno.</li> </ul>	Artículo 22.—Resultados de la IVE. La IVE, con base en los defectos detectados, podrá tener los siguientes resultados: 22.1 Favorable. Ídem.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 22.—(...) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorable con defecto leve: Cuando sólo se detecten defectos leves. El vehículo estará en condiciones de circular por las vías públicas, bajo la responsabilidad de su propietario de corregir adecuadamente los defectos leves detectados en la RTV antes de la próxima revisión que corresponda.</li> </ul>	Artículo 22.—(...) <p>2.2 Favorable con defecto leve. Cuando sólo se detecten defectos leves. El vehículo estará en condiciones de circular por las vías públicas, bajo la responsabilidad de su propietario de corregir adecuadamente los defectos leves detectados en la IVE a la mayor brevedad posible.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 22.—(...) <ul style="list-style-type: none"> <li>Desfavorable: Cuando se detectare algún defecto grave. El vehículo no será apto para circular por las vías públicas terrestres. El interesado únicamente podrá trasladar su vehículo desde la estación de RTV hasta el taller de reparación, debiendo corregir los defectos en un plazo no superior a treinta días naturales y volver posteriormente a la estación RTV para verificar que han sido subsanados.</li> </ul>	Artículo 22.—(...) <p>22.3 Desfavorable. Ídem</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 22.—(...) <ul style="list-style-type: none"> <li>Negativa: Cuando se detecte algún defecto peligroso, el vehículo no podrá circular por las vías públicas terrestres por lo que deberá ser transportado por medios ajenos. La estación de RTV correspondiente tomará las medidas que la ley ofrece para que se retengan las placas de matrícula. El plazo máximo para subsanar estos defectos será igualmente de treinta días naturales.</li> </ul>	Artículo 22.—(...) <p>22.4 Negativa. Cuando se detecte algún defecto peligroso, el vehículo no podrá circular por las vías públicas terrestres por lo que deberá ser transportado por medios ajenos. El usuario será el responsable del traslado del vehículo.</p>

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 22.—(...)	Artículo 22.—(...) Los inspectores deben explicar a los usuarios cada uno de los defectos asignados a su vehículo y su obligación de repararlos a la mayor brevedad posible, así como las restricciones de circulación cuando apliquen respecto al resultado obtenido.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
 respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
Artículo 23.—No presentación del vehículo con las reparaciones debidas dentro del plazo establecido. Una vez que se haya superado el plazo de treinta días antes dicho, sin haberse presentado a revisión con los defectos graves o peligrosos subsanados, la revisión deberá ser realizada de nuevo en su totalidad.	Artículo 23.— De los resultados de una IVE desfavorable o negativa. Si el resultado de una IVE fuese desfavorable o negativa, el usuario tendrá un plazo no mayor de treinta (30) días naturales para subsanar los defectos leves, graves y/o peligrosos detectados y en la siguiente revisión realizada dentro de ese periodo, cancelará el monto establecido contractualmente. (...)

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Reglamento N° 30184-MOPT	Propuesta
	Artículo 23.— De los resultados de una IVE desfavorable o negativa. (...) Una vez que se haya superado el plazo de treinta (30) días naturales sin haberse presentado a inspección con los defectos graves o peligrosos subsanados, la revisión deberá ser realizada de nuevo en su totalidad, cancelando el cien por ciento (100%) del valor total del servicio.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo nuevo:

Artículo 24. De los defectos recalificables. Cuando un vehículo asista a reinspección, se podrán asignar defectos recalificables. Corresponde al COSEVI, previo dictamen técnico de la Asesoría Técnica de Fiscalización, aprobar el listado de defectos recalificables. Cuando la reinspección sea producto únicamente por defectos recalificables, será gratuita.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

El siguiente artículo se mantiene idéntico, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 25.—Facilidades para el ingreso de los funcionarios del Consejo de Seguridad Vial. (corresponde al artículo 24 del Reglamento N° 30184-MOPT)

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo nuevo:

Artículo 26. De los tiempos de respuesta. Los hallazgos, directrices, lineamientos, consultas, solicitudes de información y otros, comunicados por el COSEVI a la empresa prestataria, deben ser atendidos en los tiempos establecidos.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo nuevo:

Artículo 27. De las gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones interpuestas en los CIVE. La empresa prestataria debe establecer los procedimientos necesarios para agilizar cuantas gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones formulen los usuarios respecto al servicio recibido, suministrando con diligencia, rigor y amabilidad, una respuesta a las mismas.

Para tal efecto la prestataria del servicio debe poner a disposición del usuario, personal entrenado para su atención y resolución. El usuario podrá interponer verbalmente su gestión, solicitud, queja o reclamación, ante el personal designado en cada CIVE. En caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio para el usuario, la prestataria del servicio debe proveer a este del registro físico o digital para el tratamiento de reclamos, de un lugar para llenar dicho documento y atender las consultas o aclaraciones del usuario para su llenado.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo 27. (...)

Al menos en cada área de facturación y en cada área de entrega del resultado de la IVE, la empresa prestataria debe publicitar por medio de carteles, pantallas u otros medios, previamente aprobados por el COSEVI, el mecanismo con que cuenta el usuario para interponer sus gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones

El registro debe recoger al menos el nombre, cédula, placa del vehículo inspeccionado, hora y fecha de la inspección, fecha en que se interpone la queja, medio de notificación (número de teléfono o correo electrónico), motivo del reclamo y resultado esperado del reclamo. El registro dispuesto para el tratamiento de reclamos debe tener la trazabilidad necesaria para que la administración pueda darle seguimiento.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo nuevo:

Artículo 28. De los tiempos de respuesta a las gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones interpuestas en los CIVE. La empresa prestataria dispone de los tiempos establecidos en la Ley General de la Administración Pública para dar respuesta formal a las gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones, interpuestas por los usuarios respecto al servicio recibido, conforme lo establecido contractualmente.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo nuevo:

Artículo 29. Del traslado de las gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI. Los usuarios podrán agotar la posibilidad de llegar a un entendimiento directo con el prestador, quien está obligado a fundamentar por escrito cuando rechaza la gestión.

Si el usuario no recibe respuesta formal en el tiempo establecido o si la respuesta dada en el CIVE no es de su satisfacción, el usuario podrá trasladarla a la Asesoría Técnica de Fiscalización del COSEVI para su atención.

A petición de la administración, la empresa prestataria debe remitir copia exacta del expediente completo de la gestión realizada por el usuario.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Artículo nuevo:

Artículo 30. De las gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones interpuestas ante la Asesoría Técnica de Fiscalización. El usuario podrá interponer directamente ante el COSEVI las gestiones, solicitudes, quejas o reclamaciones, que producto de la prestación del servicio de IVE así considere.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Los siguientes artículos se mantienen idénticos, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 31.—Obligatoriedad de informar a las autoridades respectivas cualquier anomalía, modificación o alteración sospechosa en un vehículo automotor. (corresponde al artículo 25 del Reglamento N° 30184-MOPT)

Artículo 32.—Responsabilidad de los propietarios de los vehículos. (corresponde al artículo 26 del Reglamento N° 30184-MOPT)

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Los siguientes artículos fueron eliminados debido a que corresponde a la ARESEP lo concerniente a las tarifas del servicio de IVE.

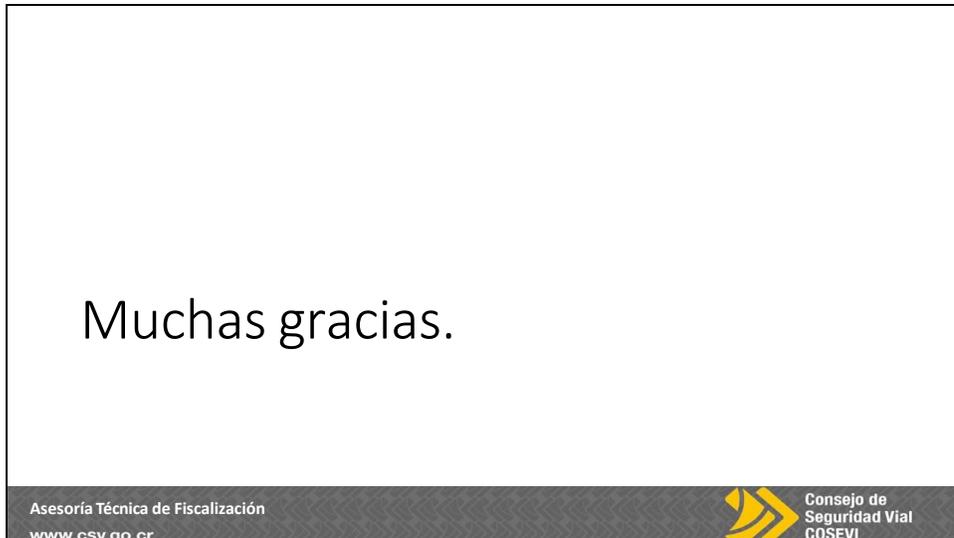
Artículo 27.— Tarifas iniciales.

Artículo 28.— Metodología para el reajuste de tarifas.

Comparativo de Reglamento N°: 30184-MOPT  
respecto a la propuesta actual.

Los siguientes artículos se mantienen idénticos, salvo la modificación de RTV por IVE.

Artículo 33.— Vigencia. (corresponde al artículo 29 del Reglamento N° 30184-MOPT)



Al ser las 16 horas con 13 minutos la Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud se incorpora nuevamente a la sesión.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo Representante del Ministerio de Educación, consulta: ¿cuál es la razón de fondo de cambio del reglamento? ¿son pequeños arreglos o algo fuerte por lo cual se deba cambiar?

El expositor responde que tal y como lo indicó inicialmente, el reglamento actual está referido a la ley 7331 que fue derogada cuando se publicó la 9078, que es la que está vigente y que de acuerdo a una interpretación legal que realizó la Dirección Legal del MOPT, ésta indicó que al haberse derogado la ley 7331, también quedaba derogado el reglamento 30184.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo ante la respuesta señala, que más bien lo que sucede es que por un tema de ley que se aprovecha y se hacen algunos ajustes, pero no hay una valoración que genere la necesidad de cambio de reglamento, por algo que no esté saliendo bien o que tenga que cambiarse.

El expositor responde que sí, que únicamente se aprovechó ese momento, para que algunas cosas que se están realizando administrativamente llevarlas a un reglamento, para que cuando existan más operadores, no haya que ponerse de acuerdo independientemente con cada uno de ellos, sino que mediante el reglamento todos estarían informados de cuál es el proceder en cada uno de los casos.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta, ¿el reglamento tiene que pasar por toda la tramitología del MEIC?

El expositor responde que sí tiene que pasar por toda la tramitología del MEIC, y considera que este no da para un reglamento técnico y por esa razón puede que sea más rápido.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que le gustaría entender más: ¿exactamente cuál es la razón por la cual urge?, porque tomando lo que le fue respondido a doña Gabriela, además de que desconoce cuál es el criterio de don Carlos Rivas de cómo queda esa reglamento a partir del 2012, cuando la ley 9078 entra en vigencia, ya se llevan casi 10 años de eso y hasta el momento si quedó tácitamente o efectivamente derogado, llevan 9 años sin tenerlo o aplicándolo sin una base legal, por esa razón quiere entender dónde está la urgencia, toda vez que el contrato casi está terminando.

El Asesor Legal, el Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que la urgencia la creó la Dirección Jurídica del Ministerio, ya que considera fueron imprudentes al indicar que el reglamento no está vigente. Señala que hay un principio básico del derecho que dice que un cuerpo legal está vigente hasta que no haya sido derogado expresa o tácitamente por otro que se ocupe de la misma materia, porque esto puede generar un vacío jurídico, que sería lo que se está dando desde el 2012 según la Dirección Jurídica del MOPT, porque no se tiene un reglamento de la revisión técnica vehicular. En lo personal señala que no es correcta esa afirmación que hicieron en legal del Ministerio. Indica que es una urgencia creada, no porque per se era necesario promover un nuevo reglamento.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que percibe de lo que acaba de decir don Carlos Rivas, que según su criterio legal, no se ajusta a la realidad o al marco legal, el decir que ese reglamento está derogado, en realidad lo que hay es una interpretación no adecuada de legal del MOPT.

El Asesor Legal, el Dr. Carlos Rivas Fernández comenta, que si hay algunas cosas que no están coincidiendo con la ley vigente, hay que aprovechar para arreglarlas, pero no es que todo el reglamento es inaplicable por el cambio de la ley, prueba de ello es que desde el 2012 se tiene aún revisión técnica con la ley vigente.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que se sigue en el Ministerio y en algunos otros lugares de la Administración Pública, corrigiendo de manera inadecuada lo que no necesariamente se debe corregir de esa forma.

Consulta: ¿en los 20 años que tiene ese reglamento, el 30184, nunca hubo ninguna revisión hasta el momento?

El expositor responde que oficialmente no ha habido revisiones y que en el 2013 hubo una nueva propuesta que fue presentada a la Dirección Ejecutiva, pero de ahí no pasó y posteriormente hasta el año anterior, donde apareció ese documento de la Dirección Legal, forzando de esta manera a volver a sacar el reglamento y traerlo más actualizado, como se presentó el día de hoy.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que cuándo un vehículo hoy sale con de la estación y hay por ejemplo un derrame de combustible, que eventualmente llevaría a que el vehículo no pudiera circular y que en la actualidad nada garantiza que eso vaya a ser arreglado y si en este nuevo reglamento se pide que el vehículo sea mantenido en la estación, ¿cómo se supone que sería el protocolo para el arreglo?

El expositor responde que en esta propuesta de reglamento lo que se establece, es que es responsabilidad del usuario trasladar el vehículo únicamente en grúa cuando el defecto es peligroso, no puede salir por sus propios medios de la estación, pero indica que ni la Administración ni RTV, únicamente la Policía de Tránsito es quien podría obligar a que esto se respete, menciona que queda reglamentariamente establecido para efectos de que el usuario conozca cuáles son sus obligaciones, aun cuando no se puede hacer que eso suceda efectivamente en las estaciones de Revisión Técnica.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál ha sido la naturaleza de las quejas y la cantidad?, ya que aunque no son quienes reciben esa información de RTV de cómo fue la queja formulada, sí han conseguido detectar que cuando les remiten las quejas, efectivamente se arreglan.

El expositor responde que las personas en el país están poco acostumbradas a presentar la queja ante la prestataria, aun cuando ellos tienen un sistema, y que la empresa tampoco aporta mucho en eso, y en lugar de anunciar que tienen un sistema de quejas, lo que hacen es presentar un formulario de opinión, para ver qué le pareció el servicio, que esto no entra dentro de sistema que inicialmente verifican, ya que menciona que sí verifican quejas en cada fiscalización, mediante el consecutivo que tienen los formularios de quejas. Comenta que RTV al año no tiene más de 100 quejas, mientras que COSEVI al año tiene más de 120 quejas, situación que no debería de ser en ningún sistema de calidad que esté adecuadamente establecido, lo que denota que la empresa no tiene intención de que las personas presenten sus inconformidades directamente, sino más bien mantener a las personas alejadas de esas situaciones. Indica que las quejas de los usuarios que las presentan, son verificadas de acuerdo a los resultados de cada una de las quejas que se presentan ante RTV, lo cual se trabaja en cada estación con el jefe de fiscalización, donde debe mostrar cual es la queja y cuál fue la solución que se le dio al usuario.

El expositor señala que los tipos de quejas que se presentan son por ejemplo, que a muchas personas se les quiebra la varilla del aceite durante la medición que hace RTV del aceite en los vehículos, lo que era la queja más común antes del 2020, la queja actual más común es la que corresponde al número de identificación vehicular, ya que a veces hay problemas en el momento de revisarlo, porque no hay concordancia, por ejemplo en un vehículo que ha ido muchos años y llega al año siguiente, y ya no saben dónde estaba el VIN, sumado a las modificaciones en los vehículos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que le llama la atención que antes existieran quejas del quiebre de la varilla del aceite y que esto referente al VIN que es mucho más serio.

Consulta: ¿en el proceso de elaboración, se le consultó al INA o lo hicieron solo ustedes? y ¿el canon está siendo contemplado ahora?

El expositor señala que en este reglamento no está el canon, sin embargo indica ya existe una propuesta de reglamento para canon y responde que esto se hizo en la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular, no se ha consultado a nadie más, únicamente a don Carlos Rivas a quien se le presentó antes de traerlo a la Junta Directiva y comenta que posiblemente tendrá que salir a consulta pública, seguidamente a leyes y decretos y posteriormente al MEIC.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo en relación a su comentario anterior y en línea con la consulta planteada por don Carlos Contreras referente a las quejas, indica que extraña que no haya un asunto de fondo que amerite cambiar un reglamento, ya que casi siempre cuando se hace el esfuerzo de cambiar reglamentos, es porque hay que modificar algo y en su criterio personal considera que lo que se están haciendo son ajustes, y nada de fondo. Además señala que revisó en el anuario que se presentó y le llama la atención el tema de las quejas, ya que ahí se brinda mucha información del tema de rechazo y aprobación, entre otros, pero no hay nada que diga sobre la satisfacción del usuario y no solo por las quejas, ya que también puede servir el saber qué es lo que las personas están valorando bien.

Seguidamente indica que esto debería estar en el reglamento sobre el tema de que un porcentaje de los usuarios deberían ingresar a un formulario en línea y contestar una encuesta de tres preguntas, algo básico, que forme parte del proceso completo de inspección y el usuario califica, hace una valoración, algo corto que se requiera para estar monitoreando el servicio, porque es muy importante para el país, es decir una encuesta de satisfacción, de valoración del servicio, por lo que reitera ese es un tema de reglamento porque es algo específico, por lo que señala podría incluirse el derecho de que los usuarios hagan una valoración, una calificación básica del servicio.

El expositor señala que la oferta actual establece que la prestataria va a realizar encuestas de opinión a los usuarios de la revisión técnica.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica al expositor, que no es una consulta de si se está de acuerdo con la revisión, y señala que es de satisfacción, no propiamente del servicio de la existencia de la revisión, sino de otras variables que

intervienen en la revisión técnica, menciona que le parece que eso debe estar en el reglamento ya que es un tema de un derecho, un deber del usuario de participar en la calificación o valoración del servicio, por esa razón reitera debería incluirse en el reglamento.

El expositor responde que si es necesario incluirlo no le encuentra problema, es más indica que es una práctica que cualquier empresa con solo el hecho de estar certificado en una norma, debería de hacerla sin que existiera ninguna disposición legal al respecto, y reitera si es necesario incorporarlo, se incluiría el artículo correspondiente a este tema.

El Auditor Interno, señala que en el artículo 15 se mencionó la revisión posterior que se podía hacer en carretera y que el usuario debía pagar si no coincidía con la revisión hecha en la estación de revisión, y consulta cuánto plazo después de la inspección en la revisión técnica es que deberían hacerse esos contrales, ya que indica que no es lo mismo si el vehículo hace una revisión anual, que lo detengan nueve o diez meses después y realicen esa revisión, ya que es muy posible que no coincida, y comenta desde su óptica que esa revisión debería ser en un plazo de unos tres meses.

El expositor señala que este tema en particular, se definió en el reglamento anterior y explica que estaba dirigido a la prueba de emisiones contaminantes, brinda el siguiente ejemplo: si el día de hoy se tiene la revisión técnica y al salir a la persona la detiene un oficial de tránsito, y ese mismo día le hace la prueba y determina que el vehículo está por encima de los límites permitidos, eso quiere decir que lo más probable es que se haya dado una manipulación para que eso suceda, pero que cuando ya son siete, ocho, nueve, meses, la situación, no necesariamente sea un acto irresponsable del usuario, sino parte del deterioro del vehículo. Pero el conductor debe velar porque su vehículo esté en orden.

Al ser las 17 horas el Ing. José Manuel Chaves Cordero se retira de la sesión.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 6.1 Se tiene por conocido y aprobado el proyecto de Reglamento de Revisión Técnica Integral de Vehículos y se instruye a la Administración para que se incorpore en el texto final del mismo las observaciones señaladas por los señores miembros de Junta Directiva y se continúe con el trámite de estilo hasta su formalización.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO SÉPTIMO**

**Asuntos de Director Ejecutivo.**

**Oficio DM-0682-2021**

A continuación el Director Ejecutivo solicita a la Licda. Gabriela Valverde Murillo, explicar el oficio, para entender mejor el planteamiento realizado por el Ministerio de Educación.

Seguidamente, la Licda. Gabriela Valverde Murillo, procede a presentar el oficio que se aporta a continuación:



Despacho Ministerial

*Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.*

18 de mayo de 2021.  
DM-0682-2021

Señores  
Junta Directiva  
COSEVI

Asunto: Propuesta recursos para una plataforma para cursos teóricos de manejo y proyectos en educación vial para estudiantes.

Estimados señores y señoras:

Me dirijo a ustedes en ocasión de saludarlos y a la vez, informarles que el Ministerio de Educación Pública (MEP) requiere el apoyo del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) para contar con una alternativa de proyecto de Servicio Comunal Estudiantil (SCE) en materia de seguridad vial, mediante el uso de una plataforma digital que contemple la realización del curso teórico de manejo, la certificación respectiva y proyectos de promoción de seguridad vial, de parte de las personas estudiantes de manera virtual.

La solicitud se fundamenta en el siguiente marco normativo:

1-La Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial (No 9078 del 2012), que en su artículo 217, establece la obligatoriedad de la educación vial en todos los niveles educativos y establece que la Dirección General de Educación Vial y el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), en coordinación con el MEP, deben desarrollar un curso teórico dirigido a personas estudiantes de décimo, undécimo y duodécimo para la obtención de la licencia de conducir.

2- El convenio marco vigente del año 2019, entre MEP, Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y COSEVI, establece la importancia de que las personas estudiantes puedan realizar la prueba teórica de manejo como estímulo a la educación vial recibida durante el proceso educativo.

Además de lo anterior, existe una experiencia conjunta respaldada en un proyecto de apertura de módulos de educación vial en las modalidades de Educación para Personas Jóvenes y Adultas, el cual se realizó mediante la capacitación a personal docente que impartieron los cursos a las personas estudiantes a su cargo.



Despacho Ministerial

*Transformación curricular, una apuesta por la calidad educativa.*

Estamos convencidos de la importancia de ampliar la cobertura de estos cursos y canalizar los recursos existentes a un proyecto conjunto que sea sostenible y escalable mediante el Servicio Comunal Estudiantil, considerando las siguientes razones:

1. Cada año 60 mil estudiantes deben realizar 30 horas de servicio como requisito para obtener su título de bachiller en enseñanza media, lo cual representa más de un millón de horas de servicio a la comunidad y al país.
2. Mediante alianzas público-privadas hemos diversificado las alternativas de proyectos, respondiendo a los objetivos para el desarrollo sostenible a través de iniciativas de interés y relevancia para la población estudiantil.
3. El requisito de cumplimiento de 30 horas, contempla horas de formación en temáticas de interés, formulación y desarrollo de proyectos.
4. El proceso de innovación al que se ve expuesto el sistema educativo costarricense contempla el desarrollo de plataformas digitales con herramientas virtuales y de autoformación, en temáticas como estilos de vida saludable, alimentación sustentable, fortalecimiento de capacidades emprendedoras y liderazgo, entre otras.
5. Una plataforma digital en la temática de seguridad vial, con amplia capacidad de personas usuarias, que incluya el curso teórico de manejo con un fuerte componente de acción social sobre la importancia de la responsabilidad vial, brindará un espacio virtual muy atractivo para estudiantes y contribuirá en la tarea de sensibilizar a muchas generaciones.

Confiamos en que la experiencia y capacidad de ambas instituciones, facilitará las bases para consolidar un proyecto a largo plazo, para mejorar la calidad de vida de las personas que utilizan las vías nacionales.

Cordialmente,

GUISELLE DE LOS ANGELES CRUZ MADURO (FIRMA)  
Firmado digitalmente por  
GUISELLE DE LOS ANGELES  
CRUZ MADURO (FIRMA)  
Fecha: 2021.05.18 13:52:23  
+06'00'

Guiselle Cruz Maduro  
Ministra Educación Pública

Archivo

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, consulta a la Licda. Gabriela Valverde Murillo: ¿la plataforma se desarrollaría a través del MEP en coordinación con COSEVI con una plataforma del MEP?

La Licda. Gabriela Valverde Murillo responde que no, ya que lo que se está solicitando es que COSEVI pueda financiar esa plataforma de Educación Vial y que esa plataforma debe tener una capacidad grande, debido a la cantidad de estudiantes a los que les puede interesar hacer su trabajo comunal, cuando está de por medio la posibilidad de ganar el curso teórico de manejo.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, señala que el COSEVI por el curso teórico tiene un costo y consulta si eventualmente ¿eso no se le podría cobrar al estudiante?

La Licda. Gabriela Valverde Murillo responde que no, ofertas de ese tipo no se cobran y explica que es como cuando se genera un curso en línea, pero tendría que ir complementado con proyectos de servicio comunal, porque los alumnos además de formarse tienen que hacer proyectos para la comunidad e indica que son una gran cantidad de estudiantes que estarían en esta condición de tener que hacer el servicio comunal.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que el estudiante por reglamento tiene que hacer servicio comunal de 30 horas para poderse graduar, entonces desde una plataforma el estudiante entraría al curso teórico de manejo, y consulta ¿qué hace el estudiante con ese conocimiento?, ¿cómo se asume ese conocimiento?, ya que indica que no observa ningún trabajo social, es nada más la autoformación del estudiante en temas de seguridad vial y consulta: ¿en qué consiste el trabajo comunal?

La Licda. Gabriela Valverde Murillo responde que ella hizo una lectura rápida, pero a lo mejor hay que analizar y leer la nota con más calma.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo señala que él la leyó con calma, pero no le queda claro justamente eso, ya que el estudiante va a recibir un beneficio, va a recibir un curso, curso que hoy día se cobra, y lo va a recibir gratuito, pero que lo que no comprende es el asocie con el tema del trabajo comunal.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, brinda algunos ejemplos, señala que el MEP tiene una plataforma de estilos de vida saludable, es una alianza público privada, generando de esta manera una plataforma autoformativa, en donde el estudiante entra y lleva cuatro módulos, en donde van avanzando y se ve el tema de pandemia, de la alimentación saludable, el tema de drogas y el tema de la actividad física y que con estos módulos, aprueban 12 horas, y a partir de esto, la misma plataforma le genera una orientación para generar un proyecto, desde la sensibilización y el conocimiento adquirido, para de esta forma desarrollar proyectos. Explica que los estudiantes pueden elegir el tema que más les guste, y a partir de la elección, se genera otra orientación para armar un proyecto básico que complete las 30 horas porque ya realizó 12, y el proyecto puede ser una campaña en el centro educativo o en la comunidad, o en redes, donde se va a promover la importancia del proyecto, y de esta manera el estudiante completa las 30 horas. Este es el modelo, ya que existen otras en alimentación sustentable y en emprendimientos, que son otras dos plataformas, de ahí que lo que se quiere es que dentro de esas ofertas que se le están dando al estudiante novedosas, aparezca una que sea seguridad vial, que la idea es que esto vaya creciendo y que en unos años cuando el estudiante ingrese, pueda encontrar diversos tipos de proyectos, donde defina por interés en cual quiere inscribirse y comenta que es hacia eso que está orientada la solicitud.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, solicita al Presidente se remita a la Dirección de Proyectos para que lo coordine con el MEP. Comenta que le preocupa que aquí se da un incumplimiento del artículo 217 de la Ley de Tránsito, además el hecho de que el obtener la licencia tiene actualmente un costo, y a ellos se les va a dar sin costo, no por el dinero porque son solamente \$5.000, sino por la importancia de que sean analizadas todas las aristas para determinar cómo procede eventualmente.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que hay otro inconveniente que está asociado al acceso a los cursos de educación vial, y sumar una población estudiantil que puede ser grande, que puede ser más complicado, que lo mejor es remitir el oficio a la Dirección de Proyectos para que lo analice ya que considera sí es de mucha importancia, que los jóvenes puedan tener una formación, en materia de seguridad vial y movilidad, pero que no sea a través de la plataforma de Educación Vial, en cuanto a licencias.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, comenta que con el Tecnológico, están desarrollando una plataforma, para el curso de recuperación de puntos, y eventualmente, esa plataforma se podría ampliar para que las personas lleven el curso teórico.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 7.1 Se tiene por conocido el oficio DM-0682-2021 remitido por el despacho de la Señora Ministra de Educación y se instruye a la Secretaria de la Junta Directiva para que lo traslade a la Dirección de Proyectos con el fin de que se analice la propuesta, y se coordine lo necesario con aquel Ministerio e informe a esta Junta Directiva.

**Se declara acuerdo firme.**

**Oficio SCD 46-2021 de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.**

A continuación el Director Ejecutivo solicita a don Juan Luis Chaves Vargas representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.

Seguidamente don Juan Luis Chaves Vargas representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales da lectura el oficio que se aporta a continuación:



San José, mayo 13 de 2021  
SCD 46-2021

**Señores  
Junta Directiva  
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)**

Estimados Señores:

Reciban un cordial saludo de parte de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, institución que agremia y representa políticamente a las Municipalidades desde hace 42 años. Asimismo, reiteramos que el régimen municipal, incluida esta institución, día a día construye bienestar y desarrollo desde la gobernanza local.

A continuación les remito acuerdo aprobado por el Consejo Directivo de la Unión Nacional de Gobiernos Locales en la Sesión Extraordinaria 15-2021, celebrada el 13 de Mayo de 2021, que literalmente dice:

**Acuerdo 100-2021**

Se acuerda dar por aprobada la moción presentada por el señor don Gilberth Jiménez Siles, Alcalde Municipalidad de Desamparados, Director Propietario de la Junta Directiva de la Unión de Gobiernos Locales que dice:

**CONSIDERANDO**

PRIMERO: Que el gobierno de Costa Rica en septiembre del año 2016 se convirtió en el primer país del mundo en firmar un pacto nacional por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El Estado (Gobierno Central, Asamblea Legislativa, Poder Judicial, Tribunal Supremo de Elecciones, instituciones autónomas y las 82 municipalidades) tiene el gran reto de asumir el liderazgo con visión de largo plazo, impulsando e incluyendo los ODS en la planificación nacional. Así como a abrir espacios para que todos los sectores de la sociedad se incorporen y logren acuerdos para ese cumplimiento.

El Objetivo 11 de los ODS es lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

SEGUNDO: El objetivo de estos cambios es promover un nuevo modelo de seguridad vial denominado Sistema Seguro que impulsa la ONU y se indica en su última resolución, así como promover y ayudar a las autoridades municipales a aplicar esta iniciativa de circulación de forma efectiva en sus cantones.

TERCERO: Establecer una limitación de velocidad a 30 km/h no resulta arbitrario para la seguridad de nuestros habitantes. Un estudio de la OMS (Organización Mundial de la Salud) de 2011 sobre atropellos y velocidad estableció que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h en lugar de 50. La medida propuesta puede asegurar la supervivencia de los transeúntes en la mayoría de los casos.

También reduce un 3% el riesgo de resultar herido grave y un 4% el de sufrir un accidente con víctimas mortales; disminuye el ruido (según un informe del Instituto DKV, de un 33% –a 50 km/h– se pasaría a un 6%); los niveles de dióxido de nitrógeno (en Berlín en torno al 10-15%); hay menos atascos, la circulación es más fluida al asemejar las velocidades de circulación de automóviles y mejora la convivencia entre diferentes usuarios y fomenta el uso de modos más activos y saludables.

Las zonas 30 son una de las mejores herramientas de las que disponen los gobiernos locales para conseguir una ciudad mejor, más segura, más saludable e, incluso, más dinámica comercialmente. Los costos de



implementación son muy bajos, prácticamente el costo de la pintura para la señalización horizontal, y los beneficios como vemos, más que notables.

CUARTO: Mediante la pacificación del tránsito se pueden revivir los espacios públicos a través de la conectividad entre la sociedad y su entorno, modificando dichos espacios para su disfrute y proporcionando mayor seguridad a quien haga uso de la vialidad. Además de suscitar los diferentes tipos de movilidad sostenible, mejora la habitabilidad y promueve el uso eficiente del suelo, el cual es una oportunidad para los comerciantes de la zona de reactivar sus locales, volverlos atractivos y atraer visualmente a los transeúntes de la zona.

QUINTO: Que la Constitución Política de la República de Costa Rica, reconoce en artículo No.169, que "...La administración de los intereses y servicios locales en cada cantón, estará a cargo del Gobierno Municipal..."

SEXTO: Que el Art. 6. del Decreto No. 29375 MAG-MINAE-S-HACIENDA-MOPT, establece que el Ordenamiento Territorial "Es una estrategia concertada en todos los niveles de la sociedad, para promover y regular el uso del territorio, asignando estratégicamente cada porción de tierra a aquellos usos que sean socioeconómicamente rentables y ecológicamente sostenibles".

SETIMO: Que el Código Municipal, Ley No.7794, en artículo No.13, confiere al Concejo Municipal la función de dictar las medidas de ordenamiento urbano requeridas en el cantón.

**Por tanto**

La Junta Directiva de la Unión Nacional de Gobiernos Locales acuerda solicitar a todas las Alcaldías, Intendencias, Concejos Municipales y Concejos Municipales de Distrito; para que promuevan, incentiven e incorporen en sus presupuestos el recurso necesario para la implementación y ejecución de vías 30 en sus territorios, a través de sus Unidades Técnicas de Gestión Vial o de los Procesos o encargados de la Administración y Mantenimiento de la Red Vial Cantonal. Además, para que por medio de la planificación coordinada con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y COSEVI procedan a incorporar esos modelos de seguridad vial en sus cantones con el fin de disminuir el nivel de accidentabilidad y en protección a la vida.

Notifíquese al Ministro de Obras Públicas y Transportes, don Rodolfo Méndez Mata y al COSEVI, que el Departamento de Comunicación de la Unión Nacional de Gobiernos Locales para que la divulgue.

**Acuerdo aprobado por unanimidad. Definitivamente aprobado.**

Cualquier consulta o notificación favor llamar al 2290-3806 o escribir al correo [xdonato@ungl.or.cr](mailto:xdonato@ungl.or.cr)

Atentamente,

**Xenia Donato Monge**  
Secretaria del Consejo Directivo  
Unión Nacional de Gobiernos Locales



Cc/ arch.

El Ing. Carlos Contreras Montoya comenta, que es muy importante que se de esa manifestación por parte de los gobiernos, en relación a una política que está siendo impulsada en general por la OMS y que tiene su razón de ser.

Considera importante que el Consejo cuide por ejemplo el aspecto técnico en la implantación ya que ahí se habla de las zonas 30, el análisis de los locales y el tipo de intervención que se va a hacer en la vía, sea una intervención técnica, supervisada, apoyada o recomendada por estándares de Ingeniería de Tránsito, esa es la importancia que observa de la participación en este acuerdo.

El Director Ejecutivo indica que en efecto, eso es muy importante.

Lo anterior para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 7.2 Se tiene por conocido el oficio SCD-46-2021 de la Unión Nacional de Gobiernos Locales y se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que en lo de competencia institucional, se otorgue el acompañamiento técnico necesario para ejecutar lo acordado por dicha Unión.

**Se declara acuerdo firme.**

**DE-2021-1751 Notificación acatamiento Contraloría de Servicios.**

A continuación, el Director Ejecutivo muestra el oficio DE-2021-1751 referente a la notificación de acatamiento a la Contraloría de Servicios para conocimiento de los miembros de la Junta Directiva.



Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

San José, 23 de abril del 2021

**DE-2021-1751**

Al responder por favor refiérase  
a este consecutivo

Licenciado  
Carlos Roger Rosales  
**Contraloría de Servicios**

Licenciado  
Álvaro Bustamante Núñez  
**Contraloría de Servicios**

**Asunto:** Acatamiento de recomendaciones  
de Contraloría

Estimados señores:

Reciba un cordial saludo. En atención a las recomendaciones las siguientes se encuentran al día de hoy atendidas.

- ❖ Instruir a la Dirección Ejecutiva que conforme un equipo de trabajo el cual este integrado por personeros de la Dirección de Logística y las unidades relacionadas para la atención de las deficiencias institucionales señaladas en los años 2015 y 2016. Para lo cual se deberá definir y presentar a Junta Directiva el correspondiente plan de acción con el fin de que estas sean subsanadas en plazo y forma oportunos y en los casos que no sea factible a corto o mediano plazo, establecer etapas que permitan su desarrollo de la forma más apropiada posible.

Esta recomendación se encuentra atendida ya que hay un equipo de trabajo(SIAI) encargado de las recomendaciones de Contraria de Servicios

- ❖ Instruir a la Dirección Ejecutiva para que el Departamento de Servicios Generales subsane la problemática existente (ya de varios años) con los servicios sanitarios públicos para hombres, como para usuarios con discapacidad tanto en el baño de hombres como mujeres. Así mismo que el Departamento de Servicios Generales verifique las condiciones para la atención de los usuarios con discapacidad en las oficinas regionales con el fin de mejorar las dichas condiciones donde así se requieran.

Relacionado a esta recomendación ya fue atendida ya que los baños públicos fueron remodelados últimamente



(506) 2523-0905  
www.csv.go.cr



Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751

- ❖ Instruir a la Dirección de Logística velar por la correcta participación y funcionamiento de los Oficiales de Seguridad en la Plataforma de Servicios de acuerdo a lo que establece el contrato respectivo.

Los oficiales de seguridad en el Departamento de Servicio al Usuario no reciben ninguna documentación de parte de los Usuarios.

- ❖ Instruir a la Dirección de Logística y a la Asesoría en Tecnologías de Información, incorporar en la página web del Cosevi, en la sección de Sugerencias, Quejas y Denuncias, un apartado para consultas específicas (según la necesidad e interés del usuario), que este direccionada a la Dirección, Departamento o Unidad que pueda solventar lo requerido por el usuario.

Adjunto la evidencia de que esta recomendación ya se encuentra atendida

1 - Seleccione una opción.

<b>Licencias</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Dirección de Educación Vial</li><li>Envíe al MOPT sus comentarios, sugerencias o quejas con respecto a los Servicios de Licencias (MOPT-Dirección de Educación Vial).</li></ul>	<b>Consulta Servicios COSEVI</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Envíenos sus consultas, sugerencias o quejas relacionados con los servicios (Infracciones, Impugnaciones, Certificaciones, ver otros en Menú de Servicios).</li></ul>	<b>Denuncia ante Auditoría Interna</b> <p>Envíenos sus reportes de hechos que considera irregulares con respecto al manejo de los recursos públicos, del Fondo de Seguridad Vial con el objetivo de que sean investigados.</p>	<b>Contraloría de Servicios</b> <p>Opción para plantear su inconformidad, denuncia, sugerencia o felicitaciones respecto a la prestación en el servicio brindado por la institución.</p>
--	--	--	--

- ❖ Instruir a la Dirección de Logística para que desarrolle mecanismos y procedimientos de comunicación a las personas usuarias, de manera tal que les permita contar con información actualizada en relación con los servicios institucionales, sus procedimientos y los modos de acceso (tanto para las instalaciones en las oficinas centrales como en las regionales).



(506) 2523-0905  
www.csv.go.cr



Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751

SERVICIOS PROGRAMAS SEGURIDAD VIAL VIRTUAL

- Trámites en Línea
- Consulta infracciones (pública)
- Consulta Infracciones (privada)
- Consultar Certificación de Infracciones
- Consulta Infracciones Flotilla
- Consulta Histórico Infracciones
- Registro/Cambio Dirección Electrónica - Formulario
- Solicitar Certificación de Infracciones
- Solicitar cita devolución placas y vehículos

SERVICIOS PROGRAMAS SEGURIDAD VIAL VIRTUAL

- Requisitos de Trámites
- Ajustes de Derecho de Circulación
- Consultas en Plataforma de Servicio
- Devolución de Dinero por Derechos de Matrícula
- Devolución de Dinero por Infracción a la Ley de Tránsito
- Impugnación de una Boleta de Citación
- Orden de Devolución de Licencias
- Orden de Devolución de Vehículos Detenidos
- Orden de Devolución de Placas Detenidas



(506) 2523-0905  
www.csv.go.cr



Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751

Referente a las devoluciones de dinero del Departamento de Tesorería ya se encuentra el servicio en la página de COSEVI

## Devoluciones de dinero por derechos de matrícula (cursos teóricos y pruebas prácticas) y derechos de licencias.

### Descripción

Este servicio permite realizar solicitudes de devoluciones de dinero por derechos de matrícula (cursos teóricos y pruebas prácticas) y derechos de licencias. HORARIO DE ATENCIÓN AL PÚBLICO: DE 7:00 A.M. A 3:00 P.M.

### Requisitos

- El solicitante (usuario directo de los servicios institucionales) debe llenar y remitir el formulario de solicitud de devolución de dinero el cual se encuentra al final de esta página web, indicando el número de cuenta IBAN (estructura de 22 dígitos) del BCR u otra entidad, en la que se debe efectuar el depósito correspondiente, la cual debe estar a nombre del solicitante. En caso de que no disponga de cuenta bancaria a su nombre, o desee que se le realice la devolución a otra persona, debe aportar documento adicional en el que autorice expresamente que se realice el depósito en la cuenta de otra persona, indicando nombre, número de cédula y cuenta IBAN, y adjuntando imagen legible de la cédula de identidad de esa persona. Esta autorización deberá tener firmas autenticadas por un notario público, un poder especial en documento privado con firmas autenticadas también por un notario público, o en última instancia, un poder especial otorgado en escritura pública.
- En el formulario deberá indicar correo electrónico como medio de notificación digital.
- El formulario debe ser firmado con firma digital o con firma manual y escaneado. Deberá enviarlo al correo electrónico [devoluciondinero@csv.go.cr](mailto:devoluciondinero@csv.go.cr).
- El usuario debe adjuntar la siguiente documentación:
  - Imagen legible del documento de identidad vigente (cédula de identidad en caso de ser costarricense y cédula de residencia o pasaporte en caso de ser extranjero).
  - Comprobante de pago emitido por el Banco, el cual tiene validez de un año después de su fecha de emisión, por lo que la solicitud de devolución debe efectuarse dentro del plazo indicado.
- Una vez recibida la documentación completa, el Departamento de Tesorería de COSEVI cuenta con un plazo máximo de diez días hábiles para efectuar la devolución correspondiente. • Ejemplo de Cuenta IBAN:

- ❖ Carencia de seguridad para las instalaciones, funcionarios y usuarios de las Oficinas Regionales de Impugnaciones

Esta recomendación se realizó mediante la contratación 2019LN-000001-0058700001

- ❖ Unificación de criterios en la atención de usuarios, solicitud de requisitos y en aspectos como la valoración de documentos legales (poderes, declaraciones, juradas, etc.) para trámites de devolución de placas y vehículos detenidos.

Concerniente a esta recomendación en la página de COSEVI se encuentra los requisitos tanto para los poderes, declaraciones juradas.



(506) 2523-0905  
[www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)



Dirección Ejecutiva

Dirección Ejecutiva

DE-2021-1751

<  
< Placas - Condición del gestionante.pdf

**mopet** DEPARTAMENTO DE SERVICIO AL USUARIO  
DIRECCIÓN DE LOGÍSTICA

Seguridad Vial

Condición del gestionante.

El documento de identificación debe estar vigente, ser perfecta y completamente legible y estar en suero estado.

a) **Personas extranjeras nacionalizadas.** Cédula de identidad.

b) **Personas extranjeras.** Original y fotocopia del documento de identidad a color, el pasaporte en su vigencia, en su caso que debe estar vigente, el documento de identidad, en su caso, en su vigencia, y el documento de identidad que dicte el documento, pero que este sea anterior y posterior al usuario deberá incluir y realizar la solicitud de extranjería, para dar su nombre al gestionante.

c) **Personas mayores de edad con discapacidad intelectual, mental y psicosocial.** Documento que acredite su condición, con copia de los datos personales, identificación jurídica, en su caso, en su vigencia, y el documento de identidad que dicte el documento, pero que este sea anterior y posterior al usuario deberá incluir y realizar la solicitud de extranjería, para dar su nombre al gestionante.

d) **Personas menores de edad (PMG).** Deberán presentar el TIR y deben acudir en compañía de su madre o su padre, en ausencia de la autoridad parental o de quien se designe al efecto por autoridad competente.

**Placas de vehículos, inscripciones con verificación de abstracción de identidad:**

a) Cuando la inscripción del vehículo se haya realizado utilizando un pasaporte anterior al pasaporte vigente en Costa Rica, presentará un DIMEX, basará la presentación de una de ellas, vigente.

b) Cuando la inscripción del vehículo se haya realizado utilizando un pasaporte anterior al pasaporte vigente en Costa Rica, con nombre(s) diferente, el usuario deberá adjuntar el pasaporte vigente y un documento jurídico, con firma notarializada ante notario público, en el que se indique que la cambio de nombres, en la que se indique que el titular del pasaporte vigente correspondiente a la misma persona que inscribió el vehículo. Dicha declaración jurada deberá tener las firmas notariales.

c) Si el motorista el vehículo al usuario usó un DIMEX y al realizar el trámite ante el COSEVI, presenta cédula de identidad, deberá presentar también el DIMEX o declaración jurada, con firma notarializada ante notario público, en la que se indique que la cambio de nombres, en su caso, en su vigencia, y el documento de identidad que dicte el documento, pero que este sea anterior y posterior al usuario deberá incluir y realizar la solicitud de extranjería, para dar su nombre al gestionante.

Página 1 / 1

< Placas - Poder especial.pdf



Poder especial

Cuando el trámite lo realiza un tercero, éste deberá presentar:

a) Copia del documento de identidad del propietario registral del vehículo.

b) **Poder especial** que cumpla con lo siguiente:

1. Firmas autorizadas por notario público, en papel de seguridad, de conformidad con los Lineamientos de la Dirección Nacional de Notariado.
2. Ser específicamente para la solicitud de retro y el retro efectivo de las placas.
3. Tener fecha posterior a la boleta que originó el retro de las placas que se retiran.
4. Indicación del número de placas (sea descripción basta).
5. Nombre completo de la persona jurídica, cuando corresponda.
6. Número de cédula jurídica que la identifica, cuando corresponda.

Cuando el poder haya sido otorgado por asamblea general de una sociedad, éste tendrá vigencia a partir de su otorgamiento.

Toda verificación y poder, debe contar con los timbres y las formalidades establecidas en el ordenamiento jurídico. Los timbres podrán ser aportados mediante el pago de entelo.



(506) 2523-0905  
www.csv.go.cr



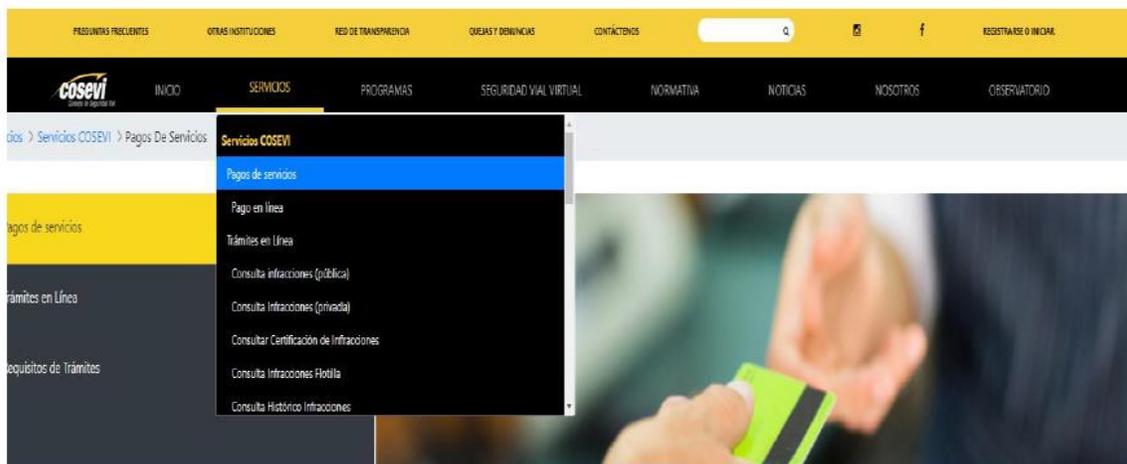
Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751

- ❖ Falta de claridad, suficiencia y actualización de la información que presenta la página web relacionada con los servicios institucionales
- ❖ Falta de opción en la página web de un apartado o cejilla para consultas específicas (según la necesidad e interés del usuario), que este direccionada a la Dirección, Departamento o Unidad que pueda solventar lo requerido por el usuario.

La página de COSEVI se encuentra lo suficientemente actualizada al día de hoy con todas las necesidades e intereses del usuario



- ❖ Realizar las gestiones correspondientes para habilitar un Centro de información y de Atención de Gestiones Rápidas (tal y como se viene recomendando desde el 2016) en donde se haga la recepción inmediata de impugnaciones de boletas, recepción de documentos varios y la emisión y entrega expedita de certificaciones e historiales de infracciones y de solicitudes de prescripción de boletas.

Se cuentan con 3 ventanillas de tramites rápidos además con un correo el cual es contestado diariamente con las consultas y tramites de los usuarios ([plataformaserviciosj@csv.go.cr](mailto:plataformaserviciosj@csv.go.cr))



(506) 2523-0905  
[www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)

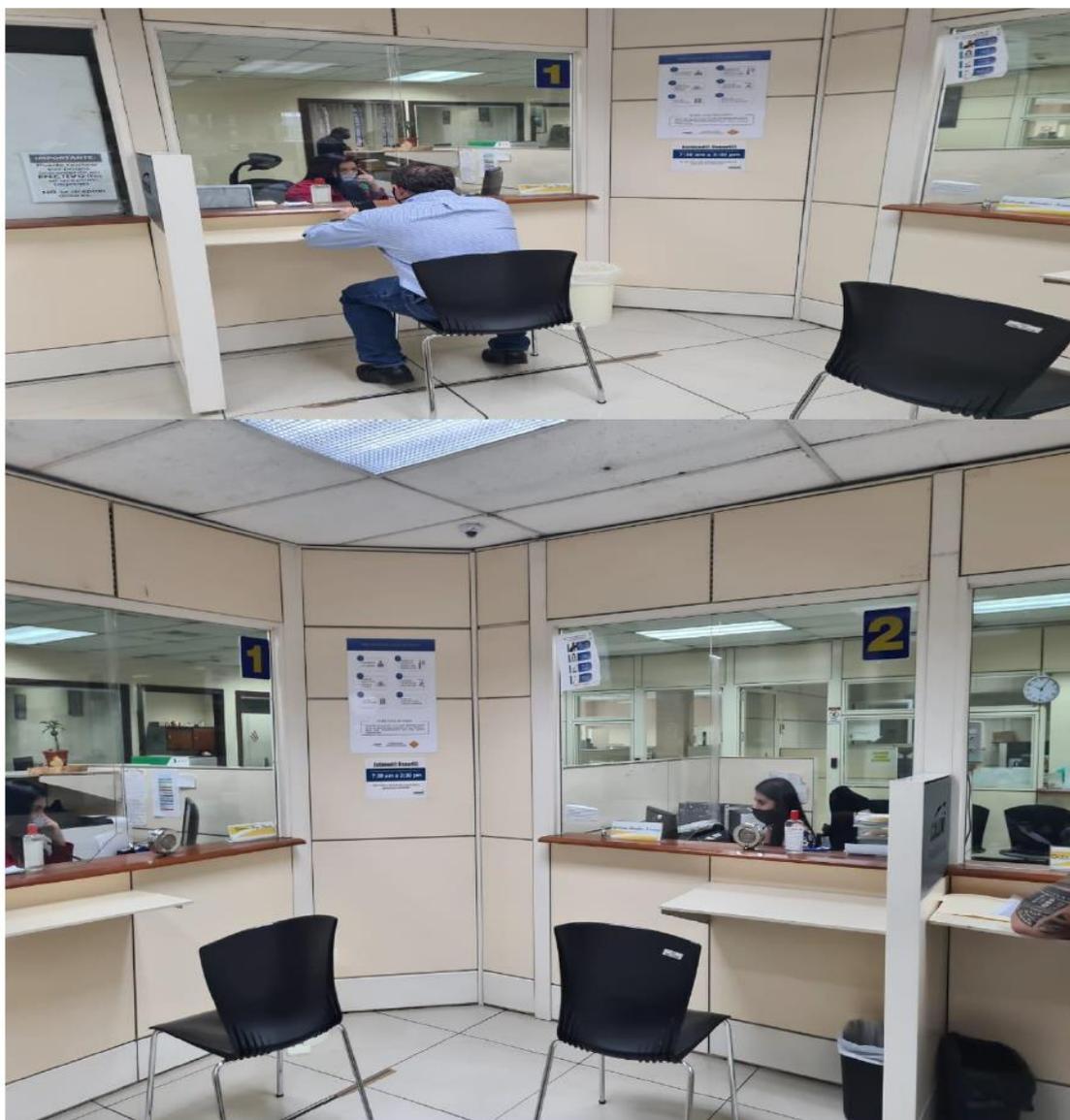


Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751



200 AÑOS  
1821-2021  
COSTA RICA



(506) 2523-0905  
[www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)



Dirección Ejecutiva

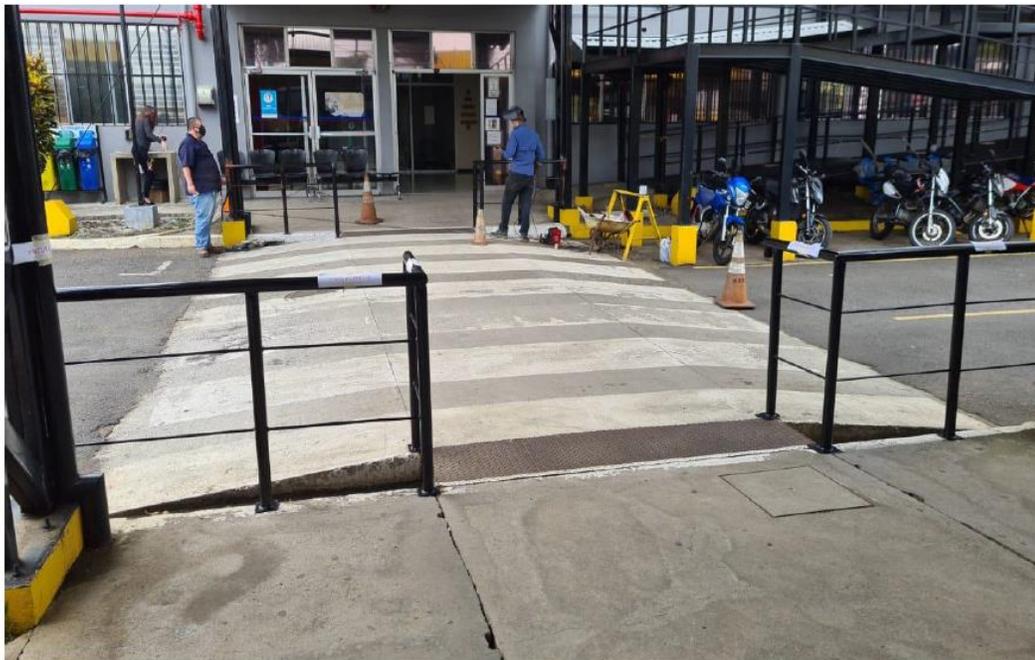
Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751



- ❖ Instalación de una parrilla en la entrada de la rampa ubicada en el edificio de Servicio al Usuario, para evitar caídas de los visitantes.

El 21 de abril del presente año se realizó la instalación de una baranda tanto en la entrada como en la salida del departamento de Servicio al Usuario esto con el fin de evitar caídas.





Dirección Ejecutiva

Dirección  
Ejecutiva

DE-2021-1751

- ❖ Solicitar a ATI la modificación de la respuesta parcial del mensaje de voz del idioma inglés al español que ofrece el directorio de la Central Telefónica

El mensaje en de voz de respuesta principal de la Central telefónica ya fue eliminado

Se solicita de manera muy atenta se pueda comunicar a esta Dirección Ejecutiva, si con esta acción se toma por atendida la recomendación antes mencionada o a su vez indicar lo que hace falta para atenderla.

Sin más por el momento Cordialmente

LAURA  
CAROLINA  
CASTRO  
CORELLA  
(FIRMA)

Firmado digitalmente  
por LAURA  
CAROLINA CASTRO  
CORELLA (FIRMA)  
Fecha: 2021.04.23  
12:34:37 -06'00'

Licda. Laura Castro Corella  
Encargada SIAI

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

7.3 Se tiene por recibido el oficio DE-2021-1751 referente a la notificación de acatamiento a la Contraloría de Servicios, sobre los señalamientos efectuados por dicha oficina.

**Se declara acuerdo firme.**

**Oficio orden de clausura.**

A continuación el Director Ejecutivo muestra el oficio referente a una orden sanitaria girada a la Delegación de la Policía de Tránsito de Guápiles, en concreto del patio de vehículos detenidos, por el Ministerio de Salud.



MINISTERIO DE SALUD  
DIRECCION REGIONAL DE RECTORIA DE LA SALUD HUETAR CARIBE  
DIRECCION AREA RECTORA DE SALUD POCOCÍ  
Teléfono: 2710-6211  
Correo electrónico: [ars.pococi@misalud.go.cr](mailto:ars.pococi@misalud.go.cr)

Acta de Clausura a Establecimiento N° MS-DRRSHC-ARSP-3345-2021  
A: Fernando Coto Valverde, Jefe Delegación Tránsito Guapile  
Dirección: 200m Sur Tribunal de Justicia  
Propiedad sita en: Provincia: Limón Cantón: Pococí Distrito: Guapile

Se procede a la clausura del establecimiento denominado Delegación Policía de Tránsito de Guapile por Incumplimiento O.S.M.S.-DRRSHC-ARSP 3153-2019 al ítem 8  
Área de clausura: Predio de motos decomisadas y pitullos en mal estado

---UL---

"de conformidad con los artículos 60 y siguientes de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, en relación con la presente Acta de clausura, procede interponer los recursos de revocatoria con la apelación en subsidio dentro de los cinco días hábiles contando a partir de su notificación, el recurso podrá ser interpuesto ante la oficina del Área rectora de salud del Ministerio de Salud, la revocatoria será resuelta por la Dirección Regional del Ministerio de Salud y de ser necesario, la apelación será resuelta por el Ministro de Salud "

Lo anterior de acuerdo con los artículos 1°, 4°, 7°, 337°, 340°, 341°, 363°, 365°, 378° siguientes y concordantes de la Ley General de Salud N°5395.

NOTA: Por incumplimiento a esta acta de clausura o ruptura de sellos se procederá con la denuncia judicial por desobediencia a la autoridad de Salud según el artículo N° 314 del Código Penal.

NOTIFICADO A LAS 12:00 HORAS DEL DIA 19 DE Mayo DEL 2021

Fernando Coto Valverde  
Nombre del Notificado

F.C.V.  
Firma

9-086-252  
cedula de identidad

204580461  
cedula de identidad

Amil Horacio Heron  
Autoridad en Salud

[Signature]  
Firma

Observaciones:  
El suscrito \_\_\_\_\_ se notificó personalmente, no queriendo firmar recibido, por lo tanto, mediante prueba testimonial dejo constancia:

Testigo 1 \_\_\_\_\_ Cédula de Identidad \_\_\_\_\_

Testigo 2 \_\_\_\_\_ Cédula de Identidad \_\_\_\_\_

"De la atención de la enfermedad hacia la promoción de la salud"

Señala, que como se ha expuesto en ocasiones anteriores, no se tiene espacio en ningún patio, y comenta que esta orden sanitaria, no tiene como resolverla, ya que en este caso, con las motos que se quemaron a raíz de un pequeño incendio que se dio, se va a intentar sacarlas y reacomodar el patio, pero que eso es solamente un reacomodo del patio, que con los 4.000 mil metros que se informó a la Junta Directiva, se van a habilitar en la Guácima, van a intentar apoyar un poco a las delegaciones del país, ya que muchas tienen orden sanitaria.

Indica que lo eleva a la Junta Directiva, ya que considera injusto que él no tenga posibilidad material de atenderla y que después implique responsabilidades penales, que él ha intentado de varias formas, pero en todas les dicen que no, por eso solicita apoyo, ya que no tiene cómo solucionar esta orden sanitaria que es solo de COSEVI, indica que también tienen la de Cañas que es materialmente imposible de cumplir, ya que ahí lo único que queda es sacar motos, que todo lo demás ya está cumplido, pero sacar motos no se puede porque es materialmente imposible, igual se tiene en todas las delegaciones que son del MOPT, y otros patios que son del MOPT, en donde éste tiene otra serie de órdenes sanitarias que cumplir y está en la misma situación que COSEVI, lo que sucede es que se aduce que es responsabilidad

de COSEVI, el ver cómo hace para generar los patios, y atender los vehículos detenidos y reitera que lo hace de conocimiento de la Junta Directiva debido a la importancia de que conozcan la situación y que eventualmente no tiene como resolverla.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas consulta ¿cuál es el incumplimiento?

El Director Ejecutivo indica que es precisamente el no sacar las motocicletas del patio y que todo lo demás ya se atendió y reitera que materialmente es imposible que lo pueda atender y en todas le va a pasar lo mismo, en Cañas ya se tiene así, se atendió todo y solo quedan las motos, que el problema está en que no solamente es en COSEVI, ya que en el MOPT señala está pasando exactamente lo mismo y las delegaciones municipales tienen el mismo problema.

El Arq. Eduardo Brenes Mata solicita una explicación legal de don Carlos Rivas a dicha problemática.

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, indica que lo que sucede es que el Ministerio de Salud, está para proteger el valor salud de todas las personas que de alguna u otra manera tienen acceso a ese predio o están cercano al mismo, que serían los oficiales de tránsito o los funcionarios que ahí laboran, los usuarios y los vecinos e indica que la orden tiene la posibilidad de plantearse el recurso de revocatoria apelación en subsidio, en el que van a argumentar todo lo señalado anteriormente, pero lamentablemente se puede anticipar que lo que puede suceder es que den tres meses o cuatro meses más para solucionarlo, por lo que indica que lo que queda en este momento es ejercer la acción recursiva, que está establecida en la Ley Orgánica del Ministerio de Salud y argumentar todo lo que se ha señalado de las imposibilidades materiales de acatar lo que ellos están proponiendo, pero se debe buscar una solución más integral.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, deja claro que entiende perfectamente bien y está totalmente de acuerdo con las medidas de salud, a lo que indica que no encuentra lógica es que para cumplir una orden sanitaria, se requieren recursos, porque no es problema de voluntad, ni es problema de desconocimiento de la solución, el problema reitera es que no hay recursos.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, indica que la historia se repite, que tal y como lo manifestó la semana anterior, es importante que exista a nivel de Ministros, esa coordinación dada la circunstancias, ya que nadie va a pedir imposibles y que está de acuerdo en que si no es posible no es posible, y considera que se pueda plantear un escenario en el que se pueda ir avanzando en etapas, para que estas situaciones vayan disminuyendo el riesgo y subsanando lo que no está bien.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, agradece a la Dra. Sandra Delgado Jiménez e indica que es una posición muy lógica y coherente, y en efecto considera que los dos Ministros están en la mejor disposición para llegar a un acuerdo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya comenta en relación a las medidas sanitarias adoptadas recientemente, que son las que en algún grado están aumentando la necesidad de disponibilidad de patios, sino en general para que tengan buen efecto esas medidas sobre la movilidad, y señala que está de acuerdo en que ambos Ministros se reúnan y que de alguna forma fuerte tienen que instruir a sus cuadros técnicos, para que llegue a un acuerdo que esté totalmente amparado a la lógica de la situación, y actuar de forma articulada, es lo mínimo que se le tiene que pedir a la Administración Pública en sus diferentes instituciones, pero indica que hay algunas cosas que el Ministerio de Salud va a pedir, y que otras instancias pueden estar pidiendo, etc., en donde vinculado con la pandemia hay necesidad de recursos, y sabe que los recursos son escasos, y considera que en esa reunión debe estar presente el personal de Hacienda, porque que ya se ha visto como por una falta de coordinación, por una mala interpretación o interpretación

inadecuada de la forma en que los recursos se compaginan con otras acciones, por lo que insiste es fundamental que Hacienda esté enterada de la situación.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que se hará la excitativa a ambos Ministros para llegar a un acuerdo.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 7.4 Se tiene por conocido el oficio referente a la orden de clausura de la Delegación de la Policía de Tránsito de Guápiles, en concreto del patio de vehículos detenidos y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que ejerza las acciones recursivas que resulten pertinentes.
- 7.5 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que se sirva remitir al Dr. Daniel Salas Peraza, Ministro de Salud y al Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que con carácter urgente, se sirvan concertar una reunión con el propósito de que les sean expuestas las dificultades existentes para atender las órdenes sanitarias giradas al Consejo de Seguridad Vial y al Ministerio de Obras Públicas y Transportes por situaciones encontradas con los depósitos de vehículos, con el propósito de establecer una estrategia conjunta de atención de la problemática considerando la situación actual.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO OCTAVO**

**Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.**

Se pasa lista de los presentes.

Se cierra la sesión a las 17 horas con 45 minutos.