

Sesión Ordinaria 2738-13

Acta de la Sesión Ordinaria 2738-13 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 8 de octubre del 2013 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:08 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Licda. Silvia Bolaños Barrantes	Presidenta
Lic. Moisés Valitutti Chavarría	Representante INS
Licda. Sofía Carvajal Chaverri	Representante CCSS
Lic. Francisco Marín Monge	Representante del INA
Lic. Luis Gerardo Rojas Rojas	Representante del MEP

Participan además:

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
MBA. César Quirós Mora	Auditor Interno
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaría Junta Directiva

Contenido:

- I. Orden del Día
- II. Revisión Acta Anteriores
 - ✓ Sesiones Extraordinaria 2734-2013
 - ✓ Sesiones Ordinaria 2735-2013
 - ✓ Sesiones Extraordinaria 2736-2013
- III. Asuntos Presidencia Junta Directiva
- IV. Asuntos Directores Junta Directiva
- V. Asuntos de la Dirección Ejecutiva
- VI. Asuntos de la Auditoría Interna
 - Informe AI.-AA.-13-21 "Revisión del Programa de Teletrabajo
 - Informe de Asistencia al Encuentro "Motos y Seguridad Vial-Por una Convivencia más Segura"

- Cumplimiento Acuerdo Artículo VIII, Sesión 2735-2013 – Demarcación Ruta 34

- VII. Presentación Plan de Gestión del Proyecto: Reorganización Parcial del Cosevi”

- VIII. Oficio DE-2013-3633 “Reglamento de Fondo de Caja Chica” – Propuesta Observaciones de la Directora Sofía Carvajal Chaverri

- IX. Cumplimiento Acuerdo Artículo III Sesión 2728-2013 y Artículo VIII Sesión 2731-2013 – Criterio Legal – Proceso Cobro Multas cuando el Propietario del Vehículo no es el Infractor

- X. Convenio de Cooperación Interinstitucional para Préstamo de Vehículo, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial

- XI. Proyecto de Resolución Recurso de Apelación planteado por el Sr. Jimmy Salazar Rodríguez

- XII. Cumplimiento Artículo V Sesión 2726-2013 - Entrega documento Estados Financieros Auditados a Diciembre 2012 – Observaciones Finales Despacho Moore Stephens

- XIII. Entrega del Informe de la Ejecución Presupuestaria al Tercer Trimestre del Año 2014

- XIV. Correspondencia
 - ✓ Oficio DM-1242-09-13 Despacho Señor Ministro de Educación Pública – Designación del Lic. Luis Gerardo Rojas Rojas como Miembro de la Junta Directiva

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Presidenta, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2738-2013, del 8 de octubre del 2013.

ARTÍCULO SEGUNDO

Revisión Acta Anteriores

2.1 Sesión Extraordinaria 2734-2013

Se da lectura al Acta de la Sesión Extraordinaria 2734-13, del 20 de setiembre del 2013.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se aprueba Acta de la Sesión Extraordinaria 2734-13, del 20 de setiembre del 2013.

El Director Rojas Rojas se abstiene de votar, en vista de que no participó en la sesión.

2.2 Sesión Ordinaria 2735-2013

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2735-13, del 24 de setiembre del 2013.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se aprueba el Acta de la Sesión Ordinaria 2735-13, del 24 de setiembre del 2013.

El Director Rojas Rojas se abstiene de votar, en vista de que no participó en la sesión.

2.3 Sesión Extraordinaria 2736-2013

Se da lectura al Acta de la Sesión Extraordinaria 2736-13, del 27 de setiembre del 2013.

El Director Valitutti Chavarría quiere dejar constancia en actas su molestia por la no participación de los Directores Generales de Educación Vial y de la Policía de Tránsito, a pesar de haber sido convocados a la sesión para la discusión del Plan Operativo Presupuesto Ordinario 2014.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

2.3.1 Se aprueba el Acta de la Sesión Extraordinaria 2737-13, del 27 de setiembre del 2013.

2.3.2 Encomendar a la Presidenta de la Junta Directiva, para que en su condición de Viceministra de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, realice una llamada de atención a los Directores Generales de Educación Vial y Policía de Tránsito, en razón de su ausencia a la sesión extraordinaria convocada formalmente para la discusión del Plan Operativo-Presupuesto 2014.

La Señora Presidenta y el Director Rojas Rojas se abstienen de votar, en vista de que no participaron en la sesión.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos Presidencia Junta Directiva

3.1 Situación de los Pagos realizados a los Propietarios del Terreno del Depósito de Vehículos en Liberia

La Señora Presidenta expresa que ha recibido en su despacho a dos personas propietarias del inmueble del terrero donde se ubica el depósito de vehículos de Liberia. Recuerda que esta Junta Directiva conoció un informe, que en su oportunidad la misma Administración había trasladado para que tanto la Auditoría Interna como la Asesoría Legal investigaran si había existido algún procedimiento irregular en el pago de los aumentos de los alquileres de los depósitos de vehículos. Una vez conocido el informe de la Auditoría Interna se acordó trasladarlo a la Asesoría Legal para que se incorporara al procedimiento de investigación que estaba llevando a cabo en ese momento. Consulta que sí se adoptó algún acuerdo con respecto a los pagos?.

El Asesor Legal indica que, cuando se conoció el informe de la Auditoría, se expuso que la Administración había planteado u optado por pagarle el monto base de la contratación sin los aumentos a los contratistas involucrados. Además, cada contratista por escrito presentó su aceptación en ese sentido.

Agrega la Señora Presidenta que si hay algún acuerdo en ese sentido.

El Asesor Legal contesta que el tema se informó a esta Junta Directiva y nadie dijo ni sí ni no de la situación a la propuesta planteada, por lo que se entendió que se encargó decisión a la Administración.

La Señora Presidenta muestra su preocupación de estar cayendo en lo mismo, y

es que la competencia exclusiva de los contratos que fueron adjudicados por este órgano colegiado es de éste, por lo que solo pueden ser modificados por la Junta Directiva, si no hay un acuerdo y la Junta Directiva lo considera oportuno, pues habría que adoptar el acuerdo, pero no se puede seguir dejando en la Administración esa toma de decisiones. Esta es la primera observación que hace, porque los personeros de Liberia le indicaron que se habían reunido con la Administración, si fue un acto de la Administración o si hay un acuerdo de Junta Directiva que no recuerda que se hubiera adoptado, lo cual necesitaba aclarar. Si bien es cierto, que hay una investigación y se investiga si los pagos son válidos o no, hasta que no se defina sería más bien irresponsabilidad de esta Junta Directiva suspender los pagos como se habían realizado o eventualmente sería instar a las empresas para que soliciten los reajustes de precios como corresponde y no como se había estado haciendo equivocadamente ante la Administración. Ellos le dijeron que estaban pasando por una situación muy difícil, ya que se les había ajustado el precio al monto original y eso les está generando una afectación. Agrega que no quisiera que esta Junta Directiva se viera después envuelta en un reclamo de indemnizaciones si no hay un acuerdo de Junta Directiva, en este sentido hay que tomar una decisión.

El Director Ejecutivo indica que en varias ocasiones se ha reunido con el Asesor Legal y con los personeros de Liberia. En la última reunión se les indicó que se iba a presentar este tema ante la Junta Directiva y fue precisamente en ese momento en que se cancelaron dos sesiones de Junta Directiva. Este tema lo tenía previsto para agendarlo en la sesión del 15 de octubre, ya que en estas dos anteriores como estaba el tema del presupuesto no pudo presentar este asunto. Agrega que ellos lo que reclaman es que una vez ajustado el precio se les retrotrajo el pago al monto originalmente contratado, dada la investigación que está en proceso, ellos argumentan que ya se les está haciendo insostenible el tema de recibir ese pago, cuando todos los costos operativos han incrementado.

La Señora Presidenta consulta si la determinación de ajustar los precios al monto original, fue una decisión de esta Junta Directiva o fue de la Administración.

El Asesor Legal menciona que, recuerda que cuando la Señora Presidenta hizo la pregunta sobre qué se hacía con el precio que se pagaba en la actualidad en vista del informe de la Auditoría y se le explicó que esa era la propuesta que había sugerido la Asesoría Legal, porque por una parte hay indicios bastante fehacientes de que el aumento es irregular, de modo que si se seguía pagando el importe con el aumento irregular, desde su punto de vista, es que si la Administración sabiendo eso siguiera realizando el pago irregular, sería partícipe de la situación. Luego no solo esta empresa, sino todos los contratistas por escrito aceptaron que se les pagara el precio inicial hasta tanto se definiera toda la situación de qué hacer con los contratos. Incluso estaba pendiente de resolverse si se mantenían o no los mismos; sin embargo, se está ante la coyuntura de que por una u otra situación, como lo ha explicado don Germán, ni la Administración,

ni la Junta Directiva han definido qué se va a hacer con los contratos, ese es el gran tema. Indirectamente don Germán y él lo han comentado, que prácticamente la decisión está echada, porque la Administración no tiene ninguna alternativa, hay que seguir con ellos y lo que se debe hacer es enderezar lo que está mal, pero nadie ha adoptado esa decisión. Ese es el problema.

Acota la Señora Presidenta que a efecto de que no se dé la misma situación, que se dio con el reajuste de precios y que generó el informe de Auditoría, es que en los temas específicos que tengan que ver con contratos que han sido adjudicados por esta Junta Directiva, se ponga en conocimiento de este órgano colegiado, las decisiones que se tengan que tomar, específicamente el tema del precio o ajuste de precio de los contratos de arrendamiento. Por otro lado, hay otras notas que han sido enviadas a la Administración solicitando un cambio de moneda en la que se está pagando, que al final de cuentas será la Junta Directiva la que tenga que tomar el acuerdo, pero si hay referencias de algunas notas que hayan llegado a la Administración o las tenga el fiscalizador o la Asesoría Legal y que son temas de competencia de esta Junta Directiva, se tendría que trasladar a este seno. Hace una formal instancia a la Administración para que traslade a este seno, los temas que son de competencia de la Junta Directiva para la toma de decisiones respectiva. Aunque haya sido una recomendación verbal de la Asesoría Legal, en la sesión donde se conoció el informe de Auditoría, se podría contar con un criterio para la próxima sesión para tomar la decisión correspondiente.

El Director Rojas Rojas manifiesta que no se trata solo de este caso concreto, cualquier otro tema que sea de competencia de la Junta Directiva tratándose temas de contratación o de adjudicaciones que tengan derivaciones, igualmente deben ser sometidos a conocimiento de este órgano colegiado para evitar un traslape de competencias.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Asesoría Legal, fiscalizador u otras dependencias, a efecto de que se presente ante la Junta Directiva cualquier solicitud que tenga que ver con el tema de arrendamiento de los terrenos para los depósitos de vehículos, así como de contratación o adjudicaciones, para su conocimiento y resolución.

3.2 Proceso de Importación, Inscripción, Puesta en Circulación y Comercialización de Vehículos Usados

La Señora Presidenta menciona que con motivo del viaje del Señor Director Ejecutivo recibió en audiencia con personeros de AIVEMA y le solicito a don César Quirós su colaboración con su presencia. Por otro lado, en sesiones

anteriores para el cumplimiento del artículo 5 de la Ley 9078 y para darle transparencia a todo ese proceso le había solicitado a la Auditoría estar presente en reuniones sostenidas en el Ministerio de Hacienda y los importadores de vehículos y maquinaria usados. El artículo 5 establece la prohibición de ingreso al país de vehículos que hayan sido declarados pérdida total y la regulación tenía un periodo de implementación de seis meses.

Ante una solicitud escrita de la Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria Nueva, se la remite al Ing. Marvin Salazar Trejos, Encargado de la Asesoría Técnica de Fiscalización para que en relación a la denuncia que hace esa asociación, donde se evidencia mediante un estudio realizado entre los meses de enero a mayo 2013, que es cuando está en aplicación el artículo 5, que a pesar de que existe una prohibición expresa en la ley y que el primer paso de ingreso al país es por aduanas y en este paso el Cosevi tiene luego una injerencia con respecto a la posterior revisión técnica vehicular, que es quien autoriza la circulación de los vehículos en el país, que la lleva a preocupación el tema. Las autoridades de Aduana lo que alegan es que al no contar el vehículo con la revisión técnica vehicular, ellos hacen un análisis documental de lo que les presentan los importadores, no del histórico del vehículo en los Estados Unidos que es donde se puede evidenciar si el vehículo ha tenido o no algún problema.

El Director Ejecutivo indica que este tema es bastante delicado y difícil, porque cuando los vehículos llegan el Ministerio de Hacienda dicen que ellos no están en capacidad de revisar ese tipo de documentación y por otra parte, en el caso de los vehículos que son importados de Estados Unidos, sí tienen un registro bastante completo y fue con ese tipo de vehículos que Asesoría Técnica Vehicular hizo el análisis, pero hay vehículos que llegan de otras partes del mundo, donde no existen sistemas o registros donde se verifique si el vehículo se le dió pérdida total.

Acota la Señora Presidenta, que del informe realizado por la Asesoría le preocupan dos puntos. Uno y en este caso insiste se está a 15 días de que se cumpla el año para la implementación de la Ley de Tránsito, en ese tiempo la Administración va a ser sometida al escrutinio de la opinión pública de si se ha cumplido o no con todos los transitorios, si se tiene o no la reglamentación completa, si se han tomado las medidas para la aplicación de la ley o no y una de las medidas es el control que se tienen que generar para que no entren más al país, vehículos declarados pérdida total, y esto es un tema de seguridad vial. Por otro lado, en la recomendación número 4 del estudio dice: consultar a la Administración Superior, lo que entendería que le están diciendo a don Germán sobre que trato se le dará a los automotores que en este momento se encuentran circulando y que van en contra del artículo 122, inciso i) de la Ley de Tránsito. Claramente se está diciendo esos vehículos están entrando al país y cuentan con revisión técnica y entraron cuando ya estaba en vigencia la ley. Aquí se está dando una responsabilidad muy importante a este órgano colegiado, por lo que

hay que tomar decisiones. Mociona en el sentido de que esta Junta Directiva determine el procedimiento a seguir para que los vehículos que no cumplen con lo establecido en el artículo 122 inciso i), en correlación con el artículo 5 de la Ley 9078, con el fin de tomar medidas para que a futuro esta situación no se dé, ya sea que se haga una modificación al manual de revisión técnica o que se determine si mediante el contrato se podría solicitar a Riteve, exigir esa verificación documental.

La Directora Carvajal Chaverri expresa que este tema tiene muchas aristas que tienen que considerarse. Está de acuerdo con la moción, pero no se puede dejar de lado el hecho de que hay una responsabilidad directa de parte del Ministerio de Hacienda, que es el primero que tiene contacto cuando se pagan los impuestos. Ellos deben exigir la documentación de la procedencia del vehículo y las condiciones en que estaba el vehículo en el país de origen. No se puede dejar de lado, que en este proceso tiene que haber una participación interinstitucional. Sabe que hay una competencia directa del Cosevi, pero también hay una responsabilidad de otras instancias que tienen que participar seriamente en el análisis de los vehículos, porque se supone que los vehículos que entraron al país ya han pasado por un filtro previo. Habría que tomar la decisión y protocolizar, pero también hay que llamar la atención de las otras instituciones para que se tomen las decisiones correspondientes, porque a ellos también les van a pedir cuentas.

El Director Marín Monge se refiere a que si existe una flotilla de vehículos usados que ingresan al país, que supuestamente ingresa con algunas irregularidades, y le están endosando la responsabilidad al Cosevi, en la misma línea de Doña Sofía, hay que ver el proceso desde el principio y se retrotrae al procedimiento de ingreso al país, pensando en la responsabilidad de los que ya están, pero también pensando a futuro en los que van a seguir ingresando, ya que nada se hace con establecer algún procedimiento para los que ya están y resulta que dentro de dos meses se presenta el mismo problema.

El Director Ejecutivo indica que a raíz de esta situación, le solicito al Encargado de la Asesoría Técnica Vehicular el criterio técnico, con el fin de presentar el tema a Junta Directiva con todos los antecedentes. Por lo que mediante oficio No. ATF-2013-0489, suscrito por el Ing. Marvin Salazar, emite criterio, el cual dice textualmente:

“...Reciba un cordial saludo. Referente al TC-2013-3267, VVTSV-0758-2013, y TC-2013-3492, relacionados con la Importación, inscripción, puesta en circulación y comercialización de vehículos usados, esta Asesoría Técnica de Fiscalización ha realizado un análisis de los documentos trasladados y se tiene lo siguiente en cuanto a dos (2) puntos específicos:

- 1) El Presidente de la Asociación señor Oscar Echeverría H., indica en nota enviada el 19 de agosto de 2013:

“5. AIVEMA ha efectuado un estudio en páginas especializadas de los vehículos usados que se han inscrito a partir del 26 de enero del año en curso. Son más de once mil vehículos revisados, de los cuales nos preocupa que aproximadamente un 17% de los mismos se informa en páginas avaladas por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica que son pérdidas totales”.

Esta Asesoría ha realizado el estudio de una muestra de seis (6) vehículos que ingresaron al país entre Enero y Mayo del 2013, los vehículos verificados son los siguientes:

Placa	N VIN	Marca	Estilo	Año fabricación
BCX171	1NXBR12E9XZ222824	TOYOTA	COROLLA	1999
BCX154	JT3HP10V4V7051147	TOYOTA	RAV4	1997
BCX442	JTDJT923775095919	TOYOTA	YARIS	2007
BCX307	JHLRD1766WC056210	HONDA	CR-V	1998
BDK666	3N1BC13E08L395683	NISSAN	VERSA SL	2008
BDK667	JTDBT123735039219	TOYOTA	ECHO	2003

De este estudio se ha podido verificar que los vehículos han sido inscritos, se adjunta la evidencia que muestra que los vehículos cuentan con la respectiva Revisión Técnica Vehicular al día, según datos de la Base de Datos de la Prestataria del Servicio de Revisión Técnica Vehicular.

Además se pudo verificar que los vehículos supracitados presentan una situación específica y fueron sacados de circulación en su país de origen, se adjunta la evidencia según consulta realizada a la página AutoCheck, la cual maneja una Base de Datos de históricos de los vehículos según fuentes variadas de los diferentes estados de E.U.A.. Los vehículos presentan diferentes situaciones como estado de salvamento, pérdida total entre otros.

Esta situación genera dos (2) tipos de incumplimientos a la Ley de tránsito 9078, el primero referente al artículo 5 que indica:

“ARTÍCULO 5.- Prohibición por pérdida total y otros supuestos

Se prohíbe la importación para la inscripción de vehículos que:

- a) *Hayan sido declarados pérdida total.*
- b) *Presenten uniones estructurales del chasis no autorizadas.*
- c) *Hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.*

- d) *Hayan sido sacados de circulación en su país de exportación.*
e) *Incumplan el requisito general para la circulación, establecido en el inciso d) del artículo 32, relativo a la ubicación del volante de conducción.*

El importador de vehículos de primer ingreso, inscritos en el país de su procedencia, deberá aportar en el proceso de nacionalización el título de propiedad y una declaración jurada protocolizada indicando que el vehículo no se encuentra bajo ninguno de los supuestos indicados en los incisos anteriores y la cantidad de kilómetros o millas recorridas por este.

El Poder Ejecutivo, mediante su órgano competente, implementará las medidas necesarias para verificar el cumplimiento de esta disposición, antes de la nacionalización correspondiente.

Se prohíbe la reinscripción de los vehículos automotores declarados pérdida total y la reutilización del número de VIN o chasis.

El importador de vehículos que infrinja las disposiciones de este artículo estará sujeto a una multa equivalente a cinco veces la multa estipulada en la categoría A.”

De acuerdo a este artículo los vehículos que presenten cualquiera de las situaciones mencionadas no podrán importarse para inscripción.

Además de lo anterior la Ley 9078 indica:

“ARTÍCULO 122.- Prohibiciones para la circulación de vehículos

No podrán circular vehículos:

(...)

- i) Importados, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 5 de la presente ley.”*

De acuerdo con este artículo un vehículo que esté en la situación anterior no podrá circular.

Como se mencionó existen dos (2) prohibiciones en la Ley de Tránsito 9078 para los automotores que tengan situaciones como las descritas en el artículo 5, una para importación y otra para circulación.

- 2) Referente a lo indicado en el Oficio VTTSV-0758-2013, en cuanto a la contaminación del aire respecto a las unidades móviles (automotores) se realiza el siguiente análisis:

Propósito de fijar límites máximos

El propósito de fijar Límites Máximos para los vehículos en circulación es de proteger a la población de los efectos nocivos de las emisiones de las fuentes móviles.

Propósito del control de emisiones

El control de emisiones es para verificar que los vehículos no presenten fallas que incrementen las emisiones a más de lo previsto por el fabricante, pero en ningún caso pueden ser más bajas de las emisiones especificadas por este.

Fijar límites máximos generales es un compromiso cuando no se tienen a la mano los datos originales de cada modelo pues aun dentro de los modelos hay variación, dependiendo de la configuración técnica del motor.

Es por esto que antes de fijar estos parámetros es necesario hacer un estudio donde se tomen en cuenta los siguientes factores, que inciden en las emisiones de los vehículos:

Vida Media del parque vehicular

Es importante hacer notar que la vida del parque es un factor determinante, para la aplicación de límites de emisiones en la inspección vehicular, según informe de la Empresa Riteve SyC, S.A. del año 2012 el 88% de la flota vehicular del país es de más de 10 años de antigüedad y el 56% de más de 15 años de antigüedad. La situación descrita, es un elemento que dificulta la obtención de los límites prescritos en la ley, fijar límites de emisiones en concordancia con la Directiva Europea no es razonable, y sobre todo tomando en cuenta que la vida media de los vehículos en Europa es inferior a 8 años; la vida media de los vehículos es una variable que está directamente relacionada a la tecnología de diseño, y por ende, a los valores de emisiones.

Registro de año Modelo vrs Año de Ingreso

La Ley Tránsito, es puntual en lo referente, a la separación de vehículos de ingreso antes de 1ero enero de 1999 ó posterior a esta fecha, esta separación no contempla diferencia alguna entre año modelo del vehículo y la fecha que ingresó al país, **esto implica que un vehículo, pudo ser fabricado en 1984, y una vez nacionalizado, cuando se somete al proceso de inspección de opacidad se le exige como si fuera un vehículo de modelo reciente; bajo estas circunstancias si el vehículo no cumple, la única vía de solución es la manipulación de los ajustes de control de caudal de entrega de combustible y/o corte de revoluciones máximas para los vehículos que utilizan motores por compresión, y alteraciones de diferentes tipos para los que utilizan motores por ignición por chispa.**

Entorno cambiante

Los cambios tecnológicos, se mantienen presentes en nuestro parque vehicular, estos se manifiestan en la importación de nuevos modelos, procedentes de mercados de primer mundo, en los que están presente normativas ambientales de vanguardia. Progresivamente estos cambios se irán haciendo presentes en nuestro mercado y esto nos forzarán a revisar nuevos límites para la contaminación en general que producen los vehículos. El entorno cambiante afecta no solo a la tecnología de los vehículos, sino muchos otros componentes del mercado, como los son los hidrocarburos, nuevas y mejores técnicas de destilación en los combustibles, pueden lograr cambios sustanciales en el producto final de la emisiones; sin dejar de lado el desarrollo de tecnologías distintas a los combustibles fósiles, que nos enfrentarán a nuevos escenarios en términos de control ambiental.

Ante estas situaciones es necesario tomar varias medidas, se recomienda:

1. Realizar la consulta al Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas) que informe el porqué estos vehículos están ingresando al país, al haber una prohibición de importación de acuerdo con el artículo 5 de la Ley de Tránsito 9078.
2. Informar de esta situación a las instituciones involucradas, o que sus normativas se vean afectadas ante esta situación, Ministerio de Hacienda (Dirección de Aduanas), Ministerio de Economía Industria y Comercio MEIC, Ministerio de Ambiente y Energía MINAET, Ministerio de Obras Públicas y Transporte MOPT.
3. Formar una Comisión con un representante de las Instituciones mencionadas en el punto anterior, para que en el menor tiempo posible se pueda generar un procedimiento eficaz en el control de los automotores (tanto en Aduanas para restringir la importación, como en la Inspección Técnica Vehicular, de manera que estos automotores no puedan tener el aval para circular), así como los encargados de ponerlo en práctica.
4. Consultar a la Administración Superior, sobre que trato se le dará a los automotores que en este momento se encuentran circulando y que van en contra del artículo 122 inciso i), de la Ley de Tránsito 9078.
5. Fijar parámetros máximos de emisiones contaminantes según el año de fabricación del vehículo (contemplaría la tecnología) y no por año de ingreso, por ejemplo:

Límites máximos permitidos

Año/ Modelo de vehículos	CO %	HC ppm	CO+CO ₂ % mínimo
Hasta modelo 89			
Modelo 90 al 2001			
Modelo 2002 en adelante deberá cumplir con las normas XX ¹			

6. Poner restricciones a los vehículos en forma gradual iniciando con vehículos de más de 10 años de fabricación, de manera que no se puedan importar.
7. Fortalecer el control en carretera de emisiones contaminantes de los automotores.” (SIC)

El Auditor Interno dice que la Dirección General de Aduana tiene su propio procedimiento y lo tiene por escrito. Ellos se limitan a hacer una revisión de lo que se pueda ver. En el documento se fijan que diga pérdida total o no, pero también al hacer la verificación física como los inspectores aduaneros no son mecánicos, solo dan una aprobación visual. Reitera el planteamiento de solicitarle cuentas a la Dirección de Aduanas. Por otro lado hay una responsabilidad donde le corresponde al Cosevi vigilar el cumplimiento de la Ley de Tránsito en sus artículos 5 y 122, el asunto es ver que acciones debe hacer el Cosevi para fortalecer el control y no se sigan dando estas situaciones.

El Asesor Legal indica que por supuesto si la Ley de Tránsito es una ley de orden público, en el Ministerio de Hacienda no debió de haber ni siquiera permitido ingresar al país, de una u otra manera, salvo por situaciones muy excepcionales que no se pudiesen detectar. En Riteve tampoco asumen la responsabilidad de que llegue un vehículo con todos los documentos al día, solo si existe una situación grosera a nivel estructural lo rechazan y también se van a lo que el manual de revisión técnica tiene definido. En este caso que ese defecto no está tipificado expresamente, aunque eso no es tan cierto porque la ley está por encima del manual que es una norma de rango inferior. Sugiere hacer una comunicación a la Dirección General de la Policía de Tránsito de que esos vehículos andan circulando. En el informe también se dice algo sobre el tema de las emisiones contaminantes que es un tema grave y esta Junta Directiva tiene que pronunciarse.

El director Rojas Rojas expone que debe salir una directriz de esta Junta Directiva, donde se le solicite al Ministerio de Hacienda que adopte las acciones pertinentes para hacer cumplir las disposiciones del artículo 5 de la Ley

9078. Habiendo un acuerdo en este sentido, la Junta Directiva reitera ante las autoridades del Ministerio de Hacienda la obligación de cumplir con este cometido o solicitarle a ese ministerio una rendición de cuentas, en el sentido de que informen que acciones han adoptado a partir de la excitativa que hizo esta Junta Directiva en enero pasado y aportándole este otro estudio.

La Señora Presidenta solicita que la Asesoría Técnica de Fiscalización presente una propuesta de reforma al manual de revisión técnica que contemple dentro los defectos graves, el incumplimiento en lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 9078.

El Director Marín Monge expresa que este país no puede seguir en esa forma desordenada e irresponsable, y no solo eso, que se sigan permitiendo las irresponsabilidades de quien tiene que asumirlas. Una es el Ministerio de Hacienda por los controles que debe tener en las aduanas y si no tiene la capacidad de hacerlo, que lo manifieste, ya que esto es una responsabilidad del Estado. Por otro lado, a quien le corresponde abrir un procedimiento? a quien incumple la ley o a quién engañó al usuario y le vendió los vehículos que están declarados en pérdida total?. Si esto no se regula, se sigue con la con la puerta abierta para que se sigan cometiendo irregularidades en el país. El Ministerio de Hacienda tiene responsabilidad a través de la Dirección de Aduanas, Aduanas tiene que dar una explicación a alguien, del por qué no tiene los controles. Y por otro lado quién engañó a Hacienda, pues son los importadores y quién le está dando seguimiento a esta situación. Le parece que al Cosevi no le corresponde, pero esto se tiene que decir y si esto el Cosevi no lo denuncia, pues se hace cómplice de lo que está sucediendo.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

3.2.1 Acoger parcialmente las recomendaciones contenidas en el oficio ATFV-2013-0489, de la Asesoría Técnica de Fiscalización y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que ejecute las acciones que correspondan para hacer cumplir los siguientes puntos del informe citado:

1. Realizar la consulta al Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas) que informe el porqué estos vehículos están ingresando al país, al haber una prohibición de importación de acuerdo con el Artículo 5º de la Ley de Tránsito 9078.
2. Informar de esta situación a las instituciones involucradas, o que sus normativas se vean afectadas ante esta situación, Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas), Ministerio de Economía Industria y Comercio MEIC, Ministerio de Ambiente y Energía, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

5. Fijar parámetros máximos de emisiones contaminantes según el año de fabricación del vehículo (contemplaría la tecnología), y no por año de ingreso, por ejemplo:

Año/Modelo de Vehículos	CO %	HC ppm	CO + CO ₂ % Mínimo
Hasta modelo 89			
Modelo 90 al 2001			
Modelo 2002 en adelante deberá cumplir con las normas XX ¹			

7. Fortalecer el control en carretera de emisiones contaminantes de los automotores.

3.2.2 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Asesoría Técnica de Fiscalización, con el fin de que presente una propuesta de reforma al manual de revisión técnica que contemple dentro los defectos graves, el incumplimiento en lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 9078.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos Directores Junta Directiva

Publicidad Dirigida a los Motociclistas entre el INS y el COSEVI

La Directora Carvajal Chaverri manifiesta su preocupación por el anuncio que está saliendo en los medios de comunicación televisivos relativo a los motociclistas, en la cual aparecen, al final, los logos del INS y el COSEVI. Consulta si el destino de los cuarenta millones de colones aprobados por esta Junta Directiva son para pautar ese anuncio porque, a su parecer, no produce ningún impacto, el mensaje que da no es contundente, el mismo no cumple con los objetivos de educar al motorizado y más bien podría generar reacciones en contra y no relacionadas al tema por el guión utilizado. Consulta si hubo alguna clase de presentación previa, lo cual resulta ser necesaria en estos casos para ver si se cumple o no con lo propuesto.

El Director Ejecutivo explica que, esa campaña fue diseñada por el Instituto Nacional de Seguros y el aporte financiero, aprobado por este órgano colegiado, va a implicar también su pauta.

El Director Valitutti Chavarría se manifiesta con respecto al compromiso adquirido con el INS por ser parte de una labor conjunta como es la de educar a los conductores de motocicletas.

La Señora Presidenta indica que, podría valorarse el uso de la campaña realizada por el COSEVI sobre los motorizados, para la ejecución de ese monto pero, incluyendo el logo del INS, con el propósito de cumplir con el compromiso adquirido. Menciona que la campaña en cuestión cumple los objetivos de educar al motorizado sobre el uso del equipo de protección.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Comisionar a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Dirección de Proyectos, con el propósito de que se destinen los cuarenta millones de colones (¢40.000.000.00), que esta Junta Directiva había acordado para la campaña de divulgación dirigida a los motociclistas en coordinación con el Instituto Nacional de Seguros, de modo que los mismos se pauten transmitiendo el anuncio producido por el Consejo de Seguridad Vial, atinente a ese tema y que se incluya el logotipo del INS. De esta decisión deben ser informadas las autoridades del Instituto Nacional de Seguros.

ARTÍCULO QUINTO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

5.1 Informe Viaje para la participación al 9º Congreso Internacional de Vialidad y Transporte de Vías para la Transformación Económica

El Director Ejecutivo hace entrega del Informe de Viaje realizado para asistir al 9º Congreso Internacional de Vialidad y Transporte de Vías para la Transformación Económica, realizado en Cali, Colombia, los días 25 y 26 de setiembre pasado. El trabajo realizado durante el congreso fue el miércoles 25 participó atendiendo todas las actividades del “Salón Seguridad Vial” del “Expovial Colombia 2013” y el 26 de setiembre participó en la sesión de clausura en el panel principal, dictando la conferencia internacional titulada “Cosevi, Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica: Conformación y Gestión, Experiencias y Resultados”. A esta actividad el Señor Director Ejecutivo fue invitado en su calidad de Director Ejecutivo del Cosevi, y como expositor internacional, junto con el Director Ejecutivo de Provis de Perú, el Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, el Director General del Instituto Nacional de Vías INVIAS de Colombia y el Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Se resuelve:

Acuerdo:

Se da por recibido el Informe de Viaje realizado por el Ing. Germán Valverde González para asistir 9º Congreso Internacional de Vialidad y Transporte de Vías para la Transformación Económica, realizado en Cali, Colombia, los días 25 y 26 de setiembre pasado.

5.2 Convivio entre los Señores Miembros Junta Directiva y Funcionarios del Cosevi

El Director Ejecutivo informa que la Administración está organizando una actividad donde se puedan involucrar los Señores Directores de esta Junta Directiva con los funcionarios del Cosevi, respondiendo una inquietud de la Directora Sofía Carvajal. En principio sería para la celebración del Encuentro de Culturas, pero se programaría tentativamente para el 25 de octubre, a partir de las 9: 00 a.m.

Acota el Director Ejecutivo, que la idea es tener un acercamiento con los Señores Miembros de la Junta Directiva e invitarlos a compartir con los funcionarios, para lo cual se cuenta con los recursos financieros necesarios.

Se toma nota de la información brindada por el Director Ejecutivo.

5.3 Cumplimiento Acuerdo Sesión Extraordinaria 2736-2012, Artículo II – Apoyo Financiero al INS

En cumplimiento al Acuerdo de la Sesión Extraordinaria 2736-2012, Artículo II – Apoyo Financiero al INS, el Director Ejecutivo mediante el oficio No. DE-2013-3976, hace entrega del plan de medios del spot de la campaña de motociclistas remitido por la Licda. Ileana Castro, Jefe del Departamento de Comunicaciones del Instituto Nacional de Seguros.

Agrega el Director Ejecutivo que con base en el acuerdo adoptado en la presente sesión relativo a la campaña de motociclistas del INS, se harán las modificaciones del caso.

Adicionalmente, y a solicitud del Director Moisés Valitutti Chavarría, se adjunta un resumen de las reuniones sostenidas con personeros del Instituto Nacional de Seguros y con la Asociación de Motociclistas relativas a la campaña que involucra el tema del motociclista.

Se toma nota de la información brindada por el Director Ejecutivo.

5.4 Cumplimiento Acuerdo Sesión Ordinaria 2737-2013, Artículo III - Informe de la situación del Registro de la Dirección Electrónica Vial, el Cierre de Fronteras y la Reglamentación de la Ley de Tránsito

En cumplimiento al Acuerdo de la Sesión Ordinaria 2737-2012, Artículo III - Informe de la situación del Registro de la Dirección Electrónica Vial, el Cierre de Fronteras y la Reglamentación de la Ley de Tránsito, el Director Ejecutivo informa que en relación con el cierre de fronteras, la Administración ha estado coordinando con la Dirección General de Aduanas varias acciones, consistentes en la conexión de las bases de datos e información entre ambas instituciones, para que ellos tengan toda la información de cuáles son los vehículos de placa extranjera y personas que tengan multas pendientes, a efecto de que Aduanas pueda actuar de manera oportuna, según las disposiciones de la Ley. En estas gestiones se ha recibido muy buena colaboración de parte de los funcionarios de la Dirección General de Aduanas, se han establecido cuáles son los mecanismos técnicos a través de los cuáles se compartirá dicha información.

La Señora Presidenta consulta que si al 27 de octubre, Aduanas tendría el informe de los números de placas extranjeras que adeudan multas al Cosevi y si ya se podrían poner al cobro.

El Director Ejecutivo responde que para esa fecha se tendrá el sistema de información que permite acceder esa información y se podría tener el acceso de los números de placas de los vehículos extranjeros que tienen multas pendientes de pago.

La Directora Carvajal Chaverri indica que entonces para el 27 de octubre, ya se podría retener el vehículo, igual que se hace con una pensión alimentaria en el aeropuerto?

El Director Ejecutivo responde que sí, porque ya para esa fecha estaría funcionando el sistema de información.

La Señora Presidenta recuerda que esta Junta Directiva adoptó un acuerdo de solicitar criterio a la Procuraduría General de la República, ya que la Dirección de Migración tenía una posición diferente a la del Cosevi. Lo que indica Migración es que la Ley de Migración no les permite prohibir la salida del país a una persona que tenga deudas, pero eso está dispuesto en la Ley de Tránsito.

El Asesor Legal explica que estos son dos conceptos. El tema de la persona es un tema migratorio, los personeros de Migración hicieron su interpretación y según ellos la norma no da para eso. En ese sentido se realizó una consulta a la Procuraduría General de la República, que aún no han respondido. Por lo que se arrancarían solo con el tema del vehículo, es necesario precisar, salvo que se haya cambiado la metodología, que en el Ministerio de Hacienda solicitaron se tomara en cuenta un documento de identificación de los vehículos cuando ingresan, ese sería el que se va a utilizar para identificar, porque puedan haber coincidencias en las placas con la numeración nacional, lo que se dispuso es que ese impedimento

va a empezar a partir de las infracciones que se generen después del 26 de octubre, porque ahí si se va a poder correlacionar con el documento aduanero que ellos manejan de que tal vehículo entró y ese vehículo fue el que cometió la infracción, mientras que lo que estaba en la base de datos hacia atrás se podría prestar para confusiones.

La Señora Presidenta expresa que, ese razonamiento no la convence. Indica que podría haber una confusión, ya que hay muchas multas de extranjeros que están vigentes que no se pueden cobrar y el artículo 193 de la Ley de Tránsito brinda esa posibilidad. Trasladaría el asunto a Aduanas y ellos determinarían si hace el cobro o no, para no asumir lo que se dispone en el último párrafo del artículo 193, que dice: “el incumplimiento de esta disposición se considerara falta grave, por parte del funcionario respectivo, quien será responsable por los perjuicios que causen el incumplimiento de esta situación”, para no asumir esta responsabilidad se le manda la información a Aduanas y que ellos decidan si lo hacen o no.

El Director Ejecutivo explica que la transmisión de la información sí se puede pasar a la Dirección General de Aduanas.

Acota la Señora Presidenta que pareciera que ya hay una determinación tomada, en el sentido de que solo se va a cobrar lo que se haga a partir del 26 de octubre.

El Asesor Legal indica que el transitorio tiene un efecto extensivo, que a partir de ese momento se está en la obligatoriedad de cobrar los adeudos, entonces se ha entendido que son los adeudos que se empiezan a generar a partir de esa fecha. Insiste que en el Ministerio de Hacienda dicen que para tener claridad de no estar amarrado al número de placa, le asignarían un único documento de identificación, porque hay un riesgo con esos documentos porque son transferibles, por lo que se puede dar a otro donde no esté correlacionado con el número de placa, ya que en algunos casos no indican el número de placa, sino el número con que se identifica, por lo que ese es el número que se va a utilizar para correlacionarlo con el vehículo que tiene infracciones, eso va asociado a la base de datos de infracciones, y la boleta no va a ser solo el número de placa, sino que también el oficial tiene que ponerle ese número que le expide en el Ministerio de Hacienda al documento migratorio. Ese documento lo genera informática a partir de hoy, no lo pueden tener desde atrás. Esa es la razón de empezar a cobrar a partir del 26 de octubre. Es una cuestión práctica de logística más que de una decisión de si se cobra o no.

El Director Rojas Rojas indica que si se revisa la vigencia de la ley, no habría el riesgo de que existan adeudos y se conviertan en prescritas, se entiende que por su parte ellos tienen que aplicar su metodología, pero da la impresión de que el riesgo es nuestro.

Acota la Señora Presidenta, que precisamente por esa razón es que mociona

para transferirle todas las infracciones que se hayan generado a partir de la vigencia de la ley a la Dirección General de Aduanas, para que ellos decidan si la incluyen o no.

El Director Rojas Rojas, agrega que el tema es el riesgo que asumiría el Consejo de Seguridad Vial, de ajustarnos a los requerimientos de Aduanas, de hacer una interpretación que podría comprometer los intereses del Cosevi.

Con respecto a la dirección electrónica vial, el Director Ejecutivo informa que la empresa que hará las notificaciones ya fue adjudicada. Se mantuvo una reunión con la empresa, donde se indicó que estarían listos para arrancar a partir del 27 de octubre con el sistema de notificaciones. En este momento se está coordinando algunos aspectos técnicos relativos a la información que se va a estar notificando. La Administración ya estableció la información que se va a notificar, que sería en primera instancia lo relativo a la acumulación de puntos, las infracciones, alguna información de los procesos de impugnaciones. Sobre esta última información, podría ser mucha, por lo que se está trabajando en este momento para definir cuál de esa información podría ser relevante para transmitir. No se va a comunicar ninguna otra información, o sea no se va a saturar a los usuarios con información que ellos vayan a clasificar como basura. Hay dos fuentes de recibido de la dirección electrónica vial. Una es la que los usuarios reportaron al Cosevi, en forma escrita o por correo electrónico. A la fecha se han recopilado alrededor de cien mil usuarios que entregaron esa información al 26 de abril, posteriormente también se han estado recibido esos datos. De estos se han registrado más de 76.500 usuarios, se proyecta que se va a completar la cantidad de boletas que se recibieron al 26 de octubre y algunos más que entregaron la información posteriormente. Como se puede ver, esta es una cantidad muy pequeña en relación con la totalidad de conductores inscritos que anda alrededor de un millón de conductores. La Administración piensa utilizar la base de datos que tiene licencias, donde muchos de estos usuarios ya han proporcionado su correo electrónico cuando van a renovar su licencia o a sacarla por primera vez, en este proceso hay alrededor de 270.000 usuarios. En este momento, entre los registros que se han incluido y los que se puedan acceder de la base del Sistema de Acreditación de Conductores, así como de los handheld, ya que por este medio también se registra la información de la dirección electrónica, se tiene cerca de 349.000 usuarios, que podría extenderse a unos 360.000 conductores.

La Señora Presidenta indica que con esta información se tendría por resuelta la dirección electrónica vial. Faltaría la propuesta de cuál sería el procedimiento con las personas que no tienen correo electrónico, por un lado. Por otro sería, en caso de contar con los recursos necesarios, para hacer las publicaciones en La Gaceta. Entiende que tanto las boletas como el dispositivo de handheld, el usuario firma la recepción de la boleta, en este caso sería girar una instrucción a la Policía de Tránsito para que en el momento de confeccionarse una infracción se debe consignar la dirección electrónica vial.

Agrega el Director Ejecutivo que esto se ha conversado con funcionarios de la Dirección de Educación Vial, para efectos de que cuando la gente llegue a renovar la licencia, consignen una dirección electrónica y se le haga saber que cuando firma, está haciendo constar que está entregando ese correo electrónico efectivamente.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 5.4.1 Instruir a la Administración para que proceda a hacer la transmisión de la información de los vehículos de placa extranjera que tengan deudas pendientes con la Institución de acuerdo a nuestra base de datos hasta la fecha, a efecto de que la Dirección Aduanas proceda a aplicar lo dispuesto en el artículo 193 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres No. 9078, a partir del 26 de octubre del 2013.
- 5.4.2 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que haga una respetuosa instancia al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, en el sentido de que emita una directriz para la Dirección General de la Policía de Tránsito, a efecto de que en el momento en que el policía de tránsito elabore una infracción de tránsito se consigne de manera obligatoria la dirección de correo electrónico.
- 5.4.3 Solicitar a la Dirección Ejecutiva para que remita a esta Junta Directiva una propuesta de notificación para cumplir con la segunda parte del artículo 81, en relación con las personas que no reportan su dirección electrónica y tengan que ser notificadas mediante la publicación de un edicto en el diario oficial La Gaceta, con la proyección de los recursos financieros que se requerirán para ese fin.

5.5 Informe de Avance la Reglamentación de la Ley de Tránsito

El Director Ejecutivo hace entrega del oficio No. DE-2013-3974, mediante el cual presenta un informe sobre el estado de los reglamentos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078. Indica el Director Ejecutivo que hay reglamentos de varios transitorios, que son responsabilidad directiva del Cosevi y otros que son de competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Agrega que, hay dos que ya están listos para ser publicados en La Gaceta, que son el Reglamento para el uso y portación de los sistemas de retención infantil y el de uso y portación del casco de seguridad, chaleco retrorrefectivo y vestimenta. Con respecto a los demás, informa que el reglamento relativo a las

especificaciones técnicas de los vehículos automotores, remolques y semirremolques para circular por las vías públicas terrestres, tiene varios aspectos técnicos y el MEIC ha sido contundente en que este reglamento no se puede pasar como un reglamento general, sino que debe ser técnico. La semana pasado sostuvo una reunión con personeros del MEIC y se acordó que ellos iban a tratar este tema con la OMC para darle un tratamiento prioritario, ya que éste tiene que seguir todo un proceso ante la Organización Mundial del Comercio, que normalmente tarda meses. A continuación se detallan las acciones realizadas con respecto a este reglamento:

- Este reglamento no tiene transitorio por esa razón, rige a partir del 26 de octubre del año 2012, fecha de la publicación de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.
- La propuesta de este reglamento fue elaborada por una comisión integrada por las diferentes cámaras, Riteve, Aivema, Asesoría Técnica de Fiscalización y mi persona que era el que la presidía, lo anterior con el fin de lograr transparencia y consenso en la normativa, fue aprobado por la Junta Directiva del Cosevi en el Artículo X, de la Sesión Ordinaria N° 2695-12 del 06 de noviembre de 2012 y enviado al Viceministerio de Transporte Terrestre y Seguridad Vial mediante el oficio N° DE-2012-3791(2) de la Dirección Ejecutiva del Cosevi el 13 noviembre del año 2012.
- Mediante el oficio N° DMOPT-0778-13 del Despacho del señor Ministro del 20 de febrero de 2013, se devuelve dicho reglamento a la Dirección Ejecutiva del Cosevi con oficio N° LYD-7663/2-13 F de la Dirección de Leyes y Decretos de Casa Presidencial que contiene el Informe N° DRT-INF-15-13 de la Dirección de Mejora Regulatoria y Reglamentación Técnica del Ministerio de Economía Industria y Comercio del 5 de febrero de 2013, en el cual, concluyen que esta propuesta de reglamentación contiene elementos pertinentes propios de un reglamento técnico y que debe sujetarse a lo dispuesto en la Ley N° 7475 que integra el Acuerdo OTC, la Ley N° 8279 del Sistema Nacional de la Calidad y el Reglamento del Órgano de Reglamentación Técnica, además de la necesidad de contar con el criterio técnico del ORT previo a la consulta pública nacional y la notificación internacional ante la OMC.
- En la actualidad y producto de la reunión realizada el pasado 3 de octubre con el señor Viceministro de Economía Industria y Comercio y la Directora de la Dirección de Mejora Regulatoria sobre este reglamento se acordó transformarlo de conformidad con el Decreto Ejecutivo N° 36214-MEIC que establece el formato oficial que deben cumplir las regulaciones técnicas que se emitan.

Con respecto al Reglamento para la aplicación del sistema de evaluación permanente de conductores, agrega que se han recibido una serie de

observaciones de parte de la Dirección de Leyes y Decretos y el Informe de Análisis Regulatorio del MEIC, las cuales ya han sido incorporadas; sin embargo, solicitan que se haga un análisis de costo/beneficio sobre los cursos que tendría que pagar el conductor para acreditarse como conductor. Este análisis lo está realizando la Dirección Financiera. En este asunto, hay un aspecto muy delicado que es el asunto del alcohol.

Al respecto, el Asesor Legal expresa que para la regulación del programa que hay que desarrollar sobre adicciones, alcohol y drogas, se sabía que iba a ser problemático porque esos temas son privativos del IAFA, y el Ministerio correspondiente. Por este motivo, se había optado por no sacar ese tema y postergarlo. En Leyes y Decretos descubrieron que esa parte no estaba incorporada al reglamento, por lo que ellos indican que hay que desarrollar esos puntos en el reglamento, eso implica que hay que negociar con el IAFA y el Ministerio que corresponda para ver cómo se aborda este tema. Otro aspecto que se había acordado en este seno, era el tema de los costos, los cuales se habían postergado; sin embargo, ellos están indicando que en el decreto debe estar detallada cuál va a ser la metodología para establecer los costos para los cursos y definirlos en el arranque. Este es otro tema que no puede postergarse.

Agrega el Director Ejecutivo, que ha remitido una instancia al IAFA para resolver este asunto.

La Señora Presidenta indica que, con relación a los costos, hay justificación de sobra porque la norma es muy clara de que ahora no pierde puntos cualquier persona, sino el conductor que comete conductas irresponsables y aquellos a quienes hay que exigirles reacreditación, éstos son los que manejan bajo los efectos del alcohol, los que exceden la velocidad sobre los 120 kilómetros o los que andan niños en motos sin casco, que son conductas realmente graves. El tema de los costos se manejó como un tema de cómo se va a pagar cierta cantidad de dinero para reacreditarse, pero si no hubiera cometido las conductas no tendrían que reacreditarse. Sería importante adoptar un acuerdo, para que la Administración no vuelva a presentar de nuevo ese reglamento ya que el mismo fue aprobado por esta Junta Directiva en el mes de abril pasado.

Sobre el reglamento de las condiciones técnicas y de uso de los equipos de registro y detección de infracciones por medio de imágenes, indica el Director Ejecutivo que la Junta Directiva acordó dejarlo en suspenso hasta tanto no se decida el tema del proyecto de cámaras.

En razón del informe presentado por don Germán, la Señora Presidente expresa que hay tres temas importantes de mencionar que hay que definir si son competencia del Cosevi o no, como son los reglamentos de emisiones contaminantes, factor landa específicamente, el de ruido y el relativo al sistema de estadísticas de accidentes de tránsito. Hay otros que los ha asumido el Despacho

del Señor Ministro, por esta razón es que cree importante que se defina si el Cosevi tiene que intervenir o no, aunque en algunos el Cosevi ha prestado su colaboración.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 5.5.1 Se da por recibido el oficio No. DE-2013-3974, de la Dirección Ejecutiva relativo al informe del estado de avance de los reglamentos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078.
- 5.5.2 Solicitar a la Dirección Ejecutiva que una vez que se realicen los ajustes solicitados por la Dirección de Leyes y Decretos y el Informe de Análisis Regulatorio del MEIC al Reglamento para la Aplicación del Sistema de Puntos sea remitido directamente al Despacho del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para su rúbrica y posterior publicación en La Gaceta.

ARTÍCULO SEXTO

Asuntos de la Auditoría Interna

6.1 Informe AI.-AA.-13-21 “Revisión del Programa de Teletrabajo

Este punto se traslada para una próxima sesión.

6.2 Informe de Asistencia al Encuentro “Motos y Seguridad Vial-Por una Convivencia más Segura”

Se conoce oficio No. AI.-13-465, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual remite el Informe de Asistencia al Encuentro “Motos y Seguridad Vial-Por una Convivencia más Segura”, que se llevó a cabo en la ciudad de San Pablo, Brasil, los días 11 y 12 de setiembre del 2013. Se incluyen algunos contenidos del informe.

Los objetivos del encuentro fueron:

- Presentar el estado de situación del crecimiento de las motocicletas en la región y su siniestralidad asociada.
- Identificar y divulgar experiencias exitosas de reducción de siniestralidad de motos a nivel nacional, regional y de Ciudades en América Latina, Caribe y otras regiones del mundo.

- Elaborar líneas de acción para llevar a cabo planes de seguridad vial para motociclistas, incorporando este modo de transporte en la movilidad rural y urbana de manera segura.
- Promover la identificación de intervenciones exitosas que permiten reducir la siniestralidad asociada a la moto e identificar líneas de investigación.

El evento estuvo organizado en dos etapas de trabajo, divididas de la siguiente manera:

- El día 11 de setiembre consistió en un foro con participación de gobiernos nacionales y locales, grandes y pequeñas ciudades, investigadores, consultores, universidades, compañías aseguradoras, asociaciones de motociclistas, asociaciones de trabajadores en motos, fabricantes de motos y de elementos de seguridad asociados, entre otros, relacionados con el tema. Este día se inicio a las 7:30 horas y se concluyo a las 19:00 horas, es importante comentar que después de las exposiciones de los participantes, se abrían los debates sobre los temas expuestos con el fin de llegar a soluciones o conclusiones sobre los temas.
- El día 12 de setiembre durante la mañana (8.30- 13:30) se continuo con los foros y debates, con una participación muy activa de todos los que se encontraban en el encuentro. De las 13:30 horas aproximadamente a las 14:00 horas se plantearon las conclusiones y posibles alternativas a los temas discutidos por todos los participantes. Después los miembros del OISEVI e invitados especiales, analizaron las conclusiones del encuentro y establecieron estrategias y planes a seguir, lo cual será señalado por el Director Ejecutivo en su informe.

Los principales temas tratados en el encuentro fueron los siguientes:

- 1.- Abordaje de Planes de Seguridad Vial para Moto Vehículos.** Como abordar el tema de la seguridad de los motociclistas en un sistema vial diseñado para vehículos de cuatro ruedas, las metodologías para formular planes de seguridad, los actores involucrados, la investigación sobre las causas y consecuencias del crecimiento del parque de motos, los temas sociales asociados a los motociclistas.
- 2.- Educación y Concientización de los Usuarios, Vigilancia y Control.** Capacitación del motociclista novato y del actual, requisitos para licencia de conducción, involucrar a vendedores y fabricantes en la capacitación, habilitar espacios para prácticas, campañas para motociclistas y otros usuarios de las vías, cumplimiento de normas de tránsito, los planes de control.

- 3.- **Vehículos e Infraestructura, Seguros.** Luces diurnas y retrovisores de serie, frenos ABS, la modificación de motocicletas, el casco, la vestimenta adecuada, carrocerías, ciclomotores, motos eléctricas, alcohol y conducción, carriles exclusivos para motocicletas, elementos de infraestructura segura.
- 4.- **Atención Post Siniestro+Recolección de Datos.** Investigación, datos, rescate y rehabilitación de las víctimas, la recolección de la información sobre incidentes de tránsito relacionados con motos.
- 5.- **La Moto como Medio de Trabajo.** Las condiciones de trabajo del motociclista, la legislación laboral para los motociclistas, el control a las empresas, tipo de capacitación en riesgos profesionales relacionados con la moto como herramienta de trabajo, la dotación de elementos de seguridad para los motociclistas, el mototaxismo y la seguridad vial.
- 6.- **Rol de los Medios de Comunicación en la reducción de Siniestros con Moto Vehículos.** Incidencia de las motos en la movilidad vial. Análisis de campañas comunicacionales exitosas. Elementos esenciales a tener en cuenta al momento de la difusión de esta temática. Elaboración de políticas de comunicación y recomendaciones.

Algunas recomendaciones que plantea la fundación son:

- 1.- Implementar las siguientes recomendaciones de la OPS debería constituir una de las principales prioridades para poder conocer y, posteriormente, mejorar la seguridad vial de los usuarios de motocicletas [OPS, 2009].
 - a. Favorecer el establecimiento de políticas que permitan el registro de información necesaria para documentar lo que está ocurriendo con los actores vulnerables en la Región, como son los peatones, ciclistas y motociclistas, que a su vez asegure la generación de indicadores para medir si las estrategias de seguridad vial que se apliquen están mejorando las condiciones de salud y equidad para todos ellos.
 - b. Sería conveniente, por ejemplo, profundizar el conocimiento sobre lesiones y muertes asociadas al uso de motocicleta, que se encuentran en aumento en países de la América Latina, así como estudiar los determinantes sociales que puedan estar influyendo en estos fenómenos.
- 2.- Es necesario implementar lo antes posible las recomendaciones de la Organización Panamericana de la Salud en relación con el uso de cascos de motocicletas [OPS, 2009]:
 - a. Contar con leyes sobre el uso obligatorio de casco, que apliquen para todos los pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, para todas las edades y para todo tipo de motores y caminos
 - b. Revisar las definiciones de “casco protector” utilizadas en las legislaciones

- debido a que éstas no siempre se apegan a las medidas internacionales de “casco estándar de seguridad”
- c. Apegarse a las especificaciones internacionales sobre la fabricación, importación y comercialización de casco estándar para motociclistas.
 - d. Documentar y monitorear la prevalencia de uso de casco, y el nivel de observancia de la legislación vigente.
- 3.- Todos los países de la región deberían exigir a los cascos de motocicletas el cumplimiento de normas técnicas internacionales (mucho mejor que nacionales) de seguridad de cascos de motocicletas. El ejemplo de Chile, país en el que se relacionan las diversas normas internacionales admitidas, es un buen ejemplo a seguir.
- 4.- Debería hacerse todo lo posible para que el coste de los cascos de motocicletas esté al alcance de toda la población.
- 5.- Todos los países deberían seguir el ejemplo de Argentina y realizar estudios periódicos de observación del uso de sistemas de protección, casco de motocicletas incluidos.
- 6.- Sería necesario armonizar los requisitos para la obtención del permiso o autorización para la conducción de vehículos de dos ruedas a motor en la región: edad mínima, formación y conocimientos mínimos, exámenes o pruebas, reconocimientos médicos, progresividad en los privilegios de conducción o en las restricciones durante los primeros años de conducción de motocicletas.
- 7.- Sería muy recomendable que todos los países obligaran por ley a utilizar ropa o chalecos de alta visibilidad.
- 8.- El estado técnico de los vehículos de dos ruedas a motor es un importante parámetro para la seguridad vial y, por ello, deberían establecerse exigencias mínimas comunes en la región en relación con las revisiones técnicas periódicas de este tipo de vehículos.
- 9.- Sería muy recomendable que todos los países obligaran por ley a utilizar las luces de conducción diurna en el caso de los vehículos de dos ruedas a motor. También disponer de datos sobre uso en todos los países de la región (siguiendo el ejemplo anterior de Argentina).
- 10.- Todos los países, al igual que ya hace Argentina, deberían exigir que los nuevos modelos de motocicletas puestos a la venta incluyan de serie el sistema de encendido automático de las luces en cuanto se arranque el motor.

- 11.- Se deberían realizar campañas nacionales y regionales de promoción de los sistemas avanzados de frenada en los vehículos de dos ruedas.
- 12.- Puesto que, en la práctica, en muchos países en donde el aseguramiento de vehículos es obligatorio, se estima que las tasas reales de aseguramiento de vehículos a motor de dos ruedas no superan el 10-15%, se recomienda la realización de estudios que concreten dichos valores y, sobre todo, la puesta en marcha de medidas de control y seguimiento de dicha obligatoriedad.
- 13.- Sería recomendable realizar campañas específicas de seguridad de los motociclistas en todos los países. Se debería analizar en detalle la posibilidad de desarrollar una gran campaña a nivel regional sobre la seguridad de los usuarios de motocicletas.
- 14.- Creación de un Comité de Expertos sobre Seguridad de los Motociclistas en la región con el objetivo de impulsar la seguridad de dicho colectivo en Latinoamérica. El grupo podría depender del nuevo Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, y podría estar patrocinado por los fabricantes de motocicletas con presencia en la región u otras entidades privadas o públicas.
- 15.- Realización de un estudio, cuya metodología considere las experiencias internacionales previas, sobre la siniestralidad de los motociclistas en la región de Latinoamérica y el Caribe. Promoción de estudios específicos a nivel nacional. En cualquiera de los dos casos, los estudios deben prestar especial atención a parámetros básicos como: edad de las víctimas y otras características socio demográficas, tipo y cilindrada de las motocicletas, uso de casco y otros elementos de protección, localización de los accidentes (ciudad/carretera), distribución diaria, semanal y mensual de la siniestralidad, tipos de accidentes, causas de los accidentes, motivos de los desplazamientos (trabajo, ocio...).
- 16.-Diseño e implementación de un plan integral regional de seguridad de los motociclistas. Promoción de planes integrales específicos a nivel nacional.
- 17.- Puesta en marcha de una página web con información sobre seguridad de los motociclistas, con secciones específicas sobre la elección de cascos y ropa de protección seguros.
- 18.- Preparación de una guía de infraestructuras seguras para motociclistas cuyas recomendaciones sean exigidas en los nuevos proyectos de infraestructuras en la región. Inclusión de las necesidades de los motociclistas en los protocolos de auditorías e inspecciones de carreteras.

Esta información se detalla con el propósito de que sirva y sea utilizada como referencia para definir orientaciones o políticas afines con los objetivos y propósitos del Cosevi. Para finalizar las conclusiones del encuentro realizado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) fueron las siguientes:

- 1.- El problema de la siniestralidad de los motociclistas, es hoy día un grave problema a nivel Iberoamericano, el cual se resume con una oración de uno de los expositores argentinos que dijo que “Él tsunami ya pasó, pero faltan muchos más por pasar”, por lo que hay que tomar medidas de choque a mediano y corto plazo e investigar más que es lo que está pasando con las motos en mayor detalle.
- 2.- Los datos salvan vidas, el conocer que es lo que está pasando, cuales son las causas de la siniestralidad, ayudan a que las medidas que se tomen sean más asertivas.
- 3.- Se debe adquirir el compromiso de lograr una convivencia en un espacio reducido y con muchos usuarios. El reto que debemos asumir es el de lograr la convivencia entre el peatón, motociclistas, vehículos y otros en rutas con poco espacio, para evitar accidentes y muertes en las vías.
- 4.- La planeación es muy importante para la seguridad vial y por ello se deben elaborar planes de seguridad vial para motociclistas, los cuales deben estar enmarcados dentro de los planes de desarrollo de las ciudades, países. En esos planes debe quedar claramente explícito el papel de los motociclistas y que se debe hacer para disminuir la siniestralidad.
- 5.- Es importante dar énfasis a la educación y formación de novatos, así como los requisitos y restricciones que deben cumplir los motociclistas novatos, ya que representan el mayor porcentaje por edad en la siniestralidad.
- 6.- Organizar otro encuentro donde se incluyan policías de tránsito motorizados y víctimas, los cuales no puede quedar excluidos de estos foros.
- 7.- Involucrar a las industrias que fabrican y distribuyen motos en el tema de la seguridad vial, ya que cuentan con gran cantidad de recursos y tienen una responsabilidad por el producto que venden y que actualmente representa un gran riesgo en las vías, por lo que deben ayudar a la prevención, y porque no, ayuda a las víctimas.
- 8.- Se debe investigar y desarrollar infraestructura segura para motociclistas, dado lo poco o casi nada que hay actualmente.
- 9.- Los datos salvan vidas, por lo que en la atención de siniestros se debe tener una buena recolección de información para poder hacer buenos planes.

- 10.- Se requiere de un protocolo de atención de la urgencia para los motociclistas, el cual puede ser preparado por OISEVI y divulgarlo al resto de los países, porque es algo que no se tiene hoy día.
- 11.- El trabajo en moto, es hoy día, cada vez más importante por lo que se amerita estudiarlo más, establecer legislación para los diferentes tipos de trabajo por cada país, dadas las diferentes modalidades y características de cada uno de ellos.
- 12.- El rol de los medios de comunicación es fundamental para promover la seguridad vial, por lo que deben saber que es seguridad vial e inseguridad vial y mantenerse bien informados para que ayuden en la concientización de las personas sobre la importancia de la seguridad vial y no el sensacionalismo que se da regularmente.

Una vez analizado el informe, se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el oficio No. AI.-13-465, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, en el cual se remite el Informe de Asistencia al Encuentro “Motos y Seguridad Vial-Por una Convivencia más Segura” y se acuerda trasladar el mismo a la Presidencia Ejecutiva del Instituto Nacional de Seguros y a la Dirección de Proyectos del Cosevi, con el propósito de que esta información sea utilizada como referencia para definir orientaciones o políticas afines con los objetivos de las instituciones vinculadas a la seguridad vial.

6.3 Cumplimiento Acuerdo Artículo VIII, Sesión 2735-2013 – Demarcación Ruta 34

En cumplimiento al Acuerdo del artículo VIII de la Sesión 2735-2013, relativo a la demarcación de la ruta 34, se conoce oficio No. AI.-13-498, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, en el cual informa que se efectuó una investigación sobre la naturaleza y origen de la demarcación de la ruta indicada, determinándose que esta no corresponde a ningún proyecto financiado por el Consejo de Seguridad Vial, sino que fue con recursos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Por lo anterior, la Auditoría Interna recomienda remitir la información al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para que se proceda a realizar la investigación pertinente.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el oficio No. AI.-13-498, Auditoría Interna, relativo a Demarcación Ruta 34, realizada por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y se solicita a la Dirección Ejecutiva que remita dicho oficio al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para que proceda, si lo tiene a bien, girar las instrucciones correspondientes a la Auditoría General de ese Ministerio, con el fin de que se realice una investigación sobre el tema.

ARTÍCULO SÉTIMO

Presentación Plan de Gestión del Proyecto: Reorganización Parcial del Cosevi”

El Director Ejecutivo explica que el Cosevi por modificaciones de ley y disposiciones de otras leyes tiene una serie de unidades adicionales que se deben crear como parte de su estructura formal, algunas de ellas tienen plazos de retraso bastante amplios. La Dirección Ejecutiva conformó una comisión que ha estado trabajando fuertemente en la elaboración del plan de gestión del proyecto, que los compañeros Licda. Karla Vásquez Quesada y Lic. Gustavo Céspedes Ruiz presentarán lo trabajado, con el propósito de que la priorización que se ha dado y los plazos que se están dando sean conocidos y aprobados por esta Junta Directiva, para darle mayor peso a las gestiones que se están realizando.

Se recibe a los funcionarios, integrantes de la Comisión de Reorganización Parcial del Cosevi.

La Licda. Vásquez Quesada expone que el objetivo del proyecto es alinear la gestión de áreas institucionales con los nuevos requerimientos establecidos por ley, mediante la formulación e implementación de un proceso de reorganización parcial del Cosevi, que comprenda el estudio, revisión y análisis de las Áreas de Fiscalización Técnica Vehicular, Contraloría de Servicios, Control Interno, Tecnología de la Información y Servicio al Usuario, en un periodo no mayor a un año y nueve meses para su implementación.

La Señora Presidenta indica que esto también obedece a un acuerdo de Junta Directiva, en relación a las necesidades de reorganización de áreas específicas de la institución. Pregunta ¿qué cuántas áreas son?

La Licda. Vásquez Quesada explica que son cinco: Áreas de Fiscalización Técnica Vehicular, Contraloría de Servicios, Control Interno, Tecnología de la Información y Servicio al Usuario.

Agrega la Señora Presidenta que hace falta el Área de Planificación, que es primordial ya que no existe, lo que hay es un área de planificación de proyectos que está dentro de la Dirección de Proyectos.

La Licda. Vásquez Quesada indica que para llevar a cabo esta reorganización hay que someterse a los lineamientos de reorganización de administrativa Desde julio del 2010 se definió que todo lo que tiene que ver en materia de reorganización y estructura debe ser aprobado por Mideplan.

El Lic. Céspedes Ruiz menciona que en el proyecto se establecieron algunos componentes como el de gestión, recurso humano, normativa, infraestructura, estructura en tecnología.

La Licda. Vásquez Quesada indica que en la investigación se logró contextualizar que hay tres medios para llevar a cabo el proceso. La reorganización integral, reorganización parcial y la reorganización administrativa por ley, con esto se logró descartar que no se estuviera en un proceso de reorganización por ley, ya que ésta es cuando se dispone por ley la creación de cierta unidad con sus funciones. Tampoco se está hablando de una reorganización parcial, aunque se esté incluyendo cinco grandes áreas. Finalmente se estableció que el proceso se debe hacer mediante una reorganización parcial. En este sentido se analizó toda la metodología y hay que entregar ante Mideplan un estudio técnico, que contenga el marco jurídico, situación institucional, organización actual, recurso humano, propuesta de reorganización, organigrama propuesto y principales cambios en la estructura y en los servicios. En este último aspecto, hay que justificar porque esas nuevas funciones y competencias no son asumidas por la organización actual. Este procedimiento se debe hacer en cada una de las unidades involucradas en el proceso. Al final del proceso se presentará un informe final para que sea aprobado por esta Junta Directiva.

Una vez que se entregue el estudio técnico la Administración deberá avocarse a realizar cuatro actividades que son: comunicación interna a nivel de los directores, la validación de la comisión, y la aprobación de la Junta Directiva. Estas actividades se repiten en cada uno de los procesos. Luego se realizarán los trámites externos ante Mideplan, el MOPT, para su oficialización.

El cronograma de la propuesta es el siguiente:



El Auditor Interno expresa que dentro del plan, la comisión incluye riesgos, ellos también deben hacer la propuesta del plan remedial, en caso de que se presenten esos riesgos,

El Director Rojas Rojas expresa que es importante conocer cuáles son las opciones alternativas que la Comisión de Reorganización plantea, en caso de que los riesgos que se determinaron en el informe presentado, donde se indica que podría ser imposible el cumplimiento de los plazos estipulados, así que consultó a la Comisión de Reorganización si tenían algún plan remedial visualizado, en caso de que se dieran esos riesgos.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

- 7.1 Se da por recibido el Plan de Gestión del Proyecto de Reorganización Parcial del Cosevi y se aprueba la metodología incluida en el mismo.
- 7.2 Se solicita a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Comisión conformada para tal fin, que incluya el Área de Planificación dentro del plan de trabajo y la elaboración de un plan remedial para mitigar los riesgos identificados.

Por lo avanzado del tiempo, los artículos: octavo, noveno y décimo primero son postergados para la próxima sesión.

ARTÍCULO OCTAVO

Oficio DE-2013-3633 “Reglamento de Fondo de Caja Chica” – Propuesta Observaciones de la Directora Sofía Carvajal Chaverri

ARTÍCULO NOVENO

Cumplimiento Acuerdo Artículo III Sesión 2728-2013 y Artículo VIII Sesión 2731-2013 – Criterio Legal – Proceso Cobro Multas cuando el Propietario del Vehículo no es el Infractor

ARTÍCULO DÉCIMO

Convenio de Cooperación Interinstitucional para Préstamo de Vehículo, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial

Se conoce oficio No. AL.-3546-2013, suscrito por el Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, mediante el cual se remite el Convenio de Cooperación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para el Préstamo de un Vehículo al Viceministerio de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, cuyo objetivo es dar en préstamo el vehículo placas 260-837 para apoyar las labores del Viceministerio, para la ejecución de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres No. 9078, ante la carencia de vehículos suficientes en su despacho para el desplazamiento de su personal, con miras a atender las funciones ubicadas en ese giro y de interés para el Cosevi.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Convenio de Cooperación Interinstitucional para el Préstamo del Vehículo, placas 260-837, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial y se autoriza a la Señora Presidenta a firmar dicho documento.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Proyecto de Resolución Recurso de Apelación planteado por el Sr. Jimmy Salazar Rodríguez

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

Entrega documento Estados Financieros Auditados a Diciembre 2012 – Observaciones Finales Despacho Moore Stephens- Cumplimiento Artículo V Sesión 2726-2013

En cumplimiento al Artículo V de la Sesión 2726-2013 –“Estados Financieros Auditados a Diciembre 2012 – Observaciones Finales Despacho Moore Stephens, se hace entrega mediante oficio No. DE-2013-3628, de las observaciones finales del Despacho Moore Stephens, para su análisis y discusión en una próxima sesión.

Se toma nota de la información entregada.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

Entrega del Informe de la Ejecución Presupuestaria al Tercer Trimestre del Año 2014

Mediante oficio No. DE-2013-3981, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, hace entrega del documento relativo a la Ejecución Presupuestaria a Setiembre del 2013, para su análisis y discusión en la sesión programada para el próximo 15 de octubre.

Se toma nota de la información entregada y se solicita a la Secretaría de Actas agendar este tema para la sesión indicada.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

Correspondencia

Oficio No. DM-1242-09-13 Despacho Señor Ministro de Educación Pública

Se conoce oficio No. DM-1242-09-13, suscrito por el Sr. Leonardo Garnier Rímolo, Ministro de Educación Pública, mediante el cual comunica la designación del Lic. Luis Gerardo Rojas Rojas, como delegado de ese ministerio, ante la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en sustitución de la Licda. Wendy Jiménez Asenjo. Dicha representación registrará hasta el 7 de mayo del 2014.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 14.1 Se da por recibido el oficio No. DM-1242-09-13 del Despacho del Señor Ministro de Educación Pública, en el cual se designa al Lic. Luis Gerardo Rojas Rojas, como delegado de ese ministerio, ante la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.
- 14.2 Se insta a la Administración para que remita un profundo agradecimiento de esta Junta Directiva a la Licda. Wendy Jiménez Asenjo, por toda la colaboración y apoyo que brindó al Consejo de Seguridad Vial durante el periodo que fungió como miembro de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.

Se levanta la sesión a las 20:45 horas.