

Sesión Ordinaria 2780-14

Acta de la Sesión Ordinaria 2780-14 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 27 de octubre del 2014 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:18 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante MEP
Lic. María Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Dr. Fernando Llorca Castro	Representante Ministerio Salud
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.

Participan además:

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Maricé Porras Zamora	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria Junta Directiva

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2779-2014
- III. Carta de Gerencia al 31 de diciembre del 2013 e Informes de Estados Financieros al 31 de diciembre – Auditoría Externa – Cumplimiento Acuerdo Artículo IV Sesión Ordinaria 2771-2014
- IV. Modificación al Apartado 2.3 “Guardabarros y Dispositivos Antiproyección (Faldones) del Manual del Procedimiento de la Revisión Técnica Vehicular
- V. Demanda en contra del Decreto Ejecutivo N. 38239-MOPT Reglamento para la Portación y el uso de los Sistemas de Retención Infantil
- VI. Voto de la Sala Constitucional “Inconstitucionalidad de la Dirección Electrónica Vial”
- VII. Voto No. 2014-8108 “Mantener Abierta Página Web para el Servicio de Citas de Licencias
- VIII. Acuerdo Junta Directiva del Consejo de Transporte Público Sesión Ordinaria 59-2014 del 15 de octubre del 2014
- IX. Proyecto Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y

Transporte y el Consejo de Seguridad Vial para la Capacitación de Funcionarios que Laboran en las Direcciones Generales Integrantes de la Administración Vial

- X. Asuntos de la Presidencia
- XI. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- XII. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Ing. Sebastián Urbina Cañas, Presidente, 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 2780-2014 del 27 de octubre del 2014.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Acta Sesión Ordinaria 2779-2014

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2779-2014, del 20 de octubre del 2014.

El Director Chavarría Gutiérrez solicita modificar la redacción del primer párrafo de la página 44, para que se lea así tal y como se planteó originalmente en la sesión:

“El Director Chavarría Gutiérrez propone modificar la redacción de la recomendación A.1, para que diga: “Instruya formalmente a la Dirección de Proyectos sobre la obligatoriedad de establecer desde la fase de formulación, los indicadores que permitan medir y evaluar la calidad de los procesos que persiguen el logro de las metas y objetivos planteados con la realización de los proyectos que desarrolla.”

El Director Tacsan Loría solicita modificar la redacción del acuerdo del artículo V inciso 1, en la página 5 para que se lea así de acuerdo a lo planteado originalmente en la sesión:

“Aprobar el Convenio de Cooperación entre el Consejo de Seguridad vial y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), cuya vigencia será por un año, prorrogable por tres periodos iguales. Se autoriza al Presidente de la Junta Directiva a firmar dicho documento”.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2779-2014, del 20 de octubre del 2014, incluyendo las observaciones de los Señores Directores.

ARTÍCULO TERCERO

Carta de Gerencia al 31 de diciembre del 2013 e Informes de Estados Financieros al 31 de diciembre – Auditoría Externa – Cumplimiento Acuerdo Artículo IV Sesión Ordinaria 2771-2014


El Director Ejecutivo explica que el informe de los estados financieros al 31 de diciembre del 2013 auditados, ya fue conocido por esta Junta Directiva. En esa oportunidad se le hizo algunas observaciones, por lo cual el informe fue devuelto para su inclusión. Posteriormente, fueron recibidos los oficios Nos. A.I-14-490 y A.I.ADV-14-12 de la Auditoría Interna, donde se hacen otras observaciones. Estos oficios fueron remitidos a la firma Carvajal y Asociados para su valoración.

Se recibe a la Licda. Sandra Fallas Monge, Directora Financiera a.i. y al Lic. Iván Brenes, de la firma Carvajal y Asociados, quien expone el informe.

El Director Ejecutivo menciona que uno de los aspectos que cuestiona la Auditoría Interna, es que se incumplió la presentación del informe final a la Auditoría, la cual debe ser previa a la presentación ante la Junta Directiva. Agrega que la Dirección Ejecutiva giró instrucciones a la Dirección Financiera para que remitiera los oficios a los auditores externos para que tomen en cuenta las observaciones. También la Dirección Ejecutiva solicitó a la Dirección Financiera hacer la presentación previa a la Auditoría; sin embargo, el Auditor Interno indica que ese proceso ya había pasado y que ya no era oportuna esa presentación. Por tal razón, se está elevando nuevamente el tema a la Junta Directiva.

El Lic. Brenes manifiesta, que el proceso de presentación de informes se realizó según lo dispuso la Administración. Se realizó una reunión previa y por razones que desconoce el señor Auditor no estuvo presente. El informe se compone de dos documentos: uno el de estados financieros auditados y el informe de carta de gerencia. Con respecto a los estados financieros auditados no hubo ninguna observación, se hace la referencia al tema de la opinión calificada que es un punto importante a considerar. En este aspecto existe una salvedad, que en términos de auditoría significa que no se pudo determinar la razonabilidad de ciertas cifras, que corresponden a las cuentas por cobrar por infracciones, debido a una serie de inconsistencias en la información que presenta la base de datos. Por lo demás este informe presenta las cifras al 31 de diciembre del 2013, comparativas con el 2012. No hubo necesidad de aplicar ajustes sobre clasificaciones de auditoría. El informe presentado no sufrió ningún cambio con respecto al que fue presentado el 25 de agosto.

Presenta el resumen de la carta de gerencia, que sí sufrió algunos cambios, a continuación se incluyen las dispositivas.




**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL
COSEVI**

Carta de Gerencia CG 1-2013

Informe final


Una Firma, un respaldo



**HALLAZGO 1: INCONSISTENCIAS EN LA BASE DE DATOS DE
INFRACCIONES. RIESGO MEDIO**

Producto de la revisión efectuada a la base de datos de infracciones mediante la herramienta de análisis ACL, se determinaron inconsistencias en los registros de la información los cuales se detallan a continuación:

<i>Al 31 de diciembre del 2013</i>	
Total de Registros (Unidades)	1.124.520
Monto total de boletas condenadas	€19.626.342.768
Monto total boletas condenadas y pendientes	€21.411.732.378



Una Firma, un respaldo

Descripción	# Registros	Monto en Colones	Porcentajes
Existen 10.888 registros de 1.124.520 sin identificador (cédula).	10.888	€40.466.630	0,19%
De esos 5.057 registros están en estado Condenadas.	5.057	€39.948.330	0,20%
Existen 1.095 registros de 1.124.520 con cédula='000000000'.	1.095	€55.771.840	0,26%
De esos 405 registros están en estado Condenadas.	405	€51.575.720	0,26%
Existen 101 registros de 1.124.520 con cédula='999999999'.	101	€2.327.150	0,01%
De esos 15 registros están en estado Condenadas.	15	€2.327.150	0,01%
Existen 28.269 registros con nombre de infractor = 'No Registrado'.	28.269	€380.893.280	1,78%
De esos 28.269 registros corresponden a boletas condenadas.	28.269	€380.893.280	1,94%
Existen 44.230 registros con nombre de infractor = 'A'.	44.230	€441.991.940	2,06%
De esos 0 registros corresponden a boletas condenadas.	-	€0	0,00%
Existen 299 registros con nombre de infractor = 'IMPERSONAL'.	299	€2.159.450	0,01%
De esos 291 registros corresponden a boletas condenadas.	291	€2.159.450	0,01%
Existen 1.160 registros sin nombre de infractor.	1.160	€15.331.400	0,07%
De esos 886 registros corresponden a boletas condenadas.	886	€14.700.300	0,07%
Existen 750.985 registros con monto de infracción = 0.	750.985	€0	66,78%
De esos 23.611 registros corresponden a boletas condenadas.	23.611	€0	2,10%
Existen 10 registros con Fecha de Infracción Vacía.	10	€59.000	0,00%
De esos 10 registros corresponden a boletas condenadas.	10	€59.000	0,00%



Una Firma, un respaldo



HALLAZGO 2: PARTIDA CON UNA ANTIGÜEDAD SUPERIOR A LOS DOS AÑOS DE CUENTAS POR COBRAR EMPLEADOS Y ACTIVOS PAGADOS POR ADENTADO SIN MOVIMIENTOS DURANTE EL PERIODO 2013.


CONDICION:

Al efectuar la verificación del registro auxiliar de las cuentas por cobrar empleados de largo plazo, corto plazo y otros, se observó que existen partidas que presentan una antigüedad superior a los dos años que van del 2001 a 2010 y estos presentan un saldo de €22.842.448.

	2013	Variación	2012
Cuentas por cobrar empleados largo plazo (1)	1.276.000	1.254.377	21.623
Cuentas por cobrar otras largo plazo (2)	6.234.039	122.650	6.111.389
Cuentas por cobrar empleados largo plazo (3)	1.834.755	134.057	1.700.698
Cuentas por cobrar otras largo plazo (4)	14.991.224	---	14.991.224
Total	24.336.018	1.511.084	22.824.934



Una Firma, un respaldo




(1) Mantiene cuentas por cobrar del año 2010.
(2) Del total de cuentas por cobrar, €6.111.388 corresponden a los años 2001-2-3-7-8-9-10.
(3) Del total de cuentas por cobrar €1.700.698 corresponde a los años 2011-2-3-4-5-6-9
(4) El total de cuentas por cobrar corresponde a los periodos que van del 2001 al 2010.


No se pudo determinar si se realizó durante el periodo la debida gestión de cobro, rebajo por medio de la planilla.

Al verificar el saldo de la cuenta activos pagados por adelantado, tarjetas de combustibles y responsabilidad civil se pudo observar que estas cuentas mantiene una antigüedad de aproximadamente dos años de antigüedad y durante el periodo no tuvieron movimiento.

	2013	Variación	2012
Activos pagados por adelantado (1)	17.187.424	---	17.187.424
Tarjetas para combustibles (2)	3.136.100	---	3.136.100
Seguro de responsabilidad Civil	350.151	---	350.151
Total	17.187.424	---	17.187.424

(1) Se solicitó la documentación soporte y es no fue suministrada, según nos indicaron se le canceló a SPC Internacional por un circuito cerrado. (un servicio que se recibió y no se canceló)
(2) Este saldo se menciona en hallazgo de la carta de gerencia del 2011 y a la fecha no se ha realizado el ajustes correspondiente.


 *Una Firma, un respaldo*




HALLAZGO 03: PROCESOS DE PRESUPUESTO E INVENTARIO SON REALIZADOS MEDIANTE HOJAS ELECTRÓNICAS DE EXCEL. RIESGO ALTO.

CONDICIÓN:

Durante el proceso de auditoría se determinó que el Departamento de Presupuesto e Inventarios no utilizan un sistema informático para las actividades de registro, administración y control tanto de los inventarios como del presupuesto institucional, estos procesos son realizados mediante hojas electrónicas de Excel.



 *Una Firma, un respaldo*



HALLAZGO 04: EL REGISTRO DE LOS BIENES DURADEROS ES LLEVADO EN ACCESS. *RIESGO ALTO.*

CONDICIÓN:

Durante el proceso de auditoría se determinó que el registro de los Bienes Duraderos de la institución es llevado a cabo mediante ACCESS de Microsoft Office.





HALLAZGO 05: NO DEFINICIÓN DE UN MODELO FORMAL DE ARQUITECTURA DE LA INFORMACIÓN. *RIESGO MEDIO*

CONDICIÓN:

No se ha confeccionado un modelo de arquitectura de la información formal para el COSEVI, a la fecha de la presente auditoría. No contar con un modelo de este tipo formalmente definido puede generar que se presenten con mayor facilidad situaciones como:

- Información generada y registrada insuficiente para soportar la gestión de la Organización.
- Inconsistencia entre la información y requisitos para desarrollo de aplicaciones.
- Inconsistencia de datos de la organización y los sistemas.
- Gran esfuerzo requerido o la imposibilidad de cumplir con las obligaciones fiduciarias (por ejemplo, los informes de cumplimiento, seguridad, privacidad).
- Planificación ineficaz de programas de inversión debido a la falta de la información.
- La acumulación de datos que no son relevantes, consistente y utilizables.







HALLAZGO 06: AUSENCIA DE UN PLAN DE CONTINGENCIAS Y CONTINUIDAD DE LAS OPERACIONES EN EL COSEVI. RIESGO ALTO

CONDICIÓN:

De acuerdo a lo indicado por la Directora de la Asesoría en Tecnologías de la Información del COSEVI, a la fecha de la presente auditoría se está desarrollando la contratación LA2012-000312-100 que aborda el tema para crear el marco normativo para implementar un plan de continuidad de las operaciones de Tecnología de la Información en el COSEVI, lo que trae consigo el aumento en el riesgo o impacto que podría generarse en la continuidad del servicio, si se presentara un desastre o se materializa un riesgo. Por ejemplo: no se recuperan los sistemas de TI y servicios de una manera oportuna, falta de alternativa de toma de decisiones para los distintos procesos, la falta de recursos de recuperación necesarios y error de comunicación interna y para grupos de interés externos.



Una Firma, un respaldo



HALLAZGO 7: NO EXISTE UNA FORMALIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL INTERNA DE LA ATI. RIESGO MEDIO.


CONDICIÓN:

Actualmente existe una Asesoría en Tecnologías de la Información en el COSEVI, tratada como una Dirección, sin embargo a nivel de las instituciones externas como MIDEPLAN no se cumple con la estructura de Dirección, actualmente lo que existe es un órgano asesor ubicado a nivel de staff, como parte de la Dirección Ejecutiva.

A lo interno del departamento existe una estructura informal (por departamentos), no aprobada por los entes competentes.

Una inadecuada estructura de la función de informática podría incurrir en la materialización de los siguientes riesgos:

- ✚ Compromiso insuficiente de la gestión organizacional de alto nivel.
- ✚ Los recursos de TI no apoyan efectivamente la actividad institucional.
- ✚ Insuficiente importancia estratégica.
- ✚ Funciones poco claras de los puestos existentes.
- ✚ Ausencia de manuales de funciones formalizados por la organización.



Una Firma, un respaldo

Con respecto a la cuentas por cobrar por multas de tránsito, la Licda. Fallas Monge manifiesta, que la Dirección Financiera está trabajando en una propuesta para depurar los estados financieros, ya que el monto de las cuentas por cobrar por infracciones es irreal. En los estados financieros se arrastran montos desde 1990. Se considera que esto es una cuestión de tecnología, por lo que se está trabajando en cómo depurar estas cuentas, porque son incobrables.

El Presidente indica que entiende la situación y la parece que esta depuración es relativamente sencilla.

Agrega la Licda. Fallas Monge, que en cuanto a SPC Internacional, se va a investigar porque la erogación de los recursos no se hace si no hay un visto bueno del ejecutor.

En relación con las observaciones realizadas por la Auditora Interna, el Director Ejecutivo le consulta al Lic. Brenes, sobre cuáles han sido las valoraciones que hizo la auditoría externa.

El Lic. Brenes responde que el comunicado que les llegó fue sobre las observaciones realizadas por la Junta Directiva y que las del Auditor Interno no las han recibido.

La Licda. Fallas Monge indica que los oficios de la Auditoría Interna fueron remitidos al Sr. Gerardo Montero.

El Lic. Brenes menciona que tiene que conversar con el Sr. Gerardo Montero, porque no conoce las notas.

El Director Ejecutivo expresa que hay algunas observaciones sobre totalizaciones en el balance de situación y que tienen que ver con los balances, por lo que sería importante conocer si fueron revisadas y ver si fue un error de apreciación de la Auditoría Interna o si efectivamente hay que hacerle ajustes al informe.

La Licda. Fallas Monge y el Lic. Brenes se retiran de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 3.1 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Dirección Financiera, con el fin de que el Despacho Carvajal y Colegiados Contadores Públicos Autorizados, valore las observaciones de la Auditoría Interna contenidas en los oficios A.I.-14-490 y A.I.-ADV-14-12, en la Carta de Gerencia CD1-2013 y en el Informe Final Estados Financieros al 31 de diciembre del 2013 y determine si son o no atendibles.

- 3.2 Solicitar a la Secretaría de Actas agendar nuevamente la Carta de Gerencia CD1-2013 y en el Informe Final Estados Financieros al 31 de diciembre del 2013, una vez atendido lo dispuesto en el numeral precedente.

ARTÍCULO CUARTO

Modificación al Apartado 2.3 “Guardabarros y Dispositivos Antiproyección (Faldones) del Manual del Procedimiento de la Revisión Técnica Vehicular

El Director Ejecutivo explica que este punto es sobre una solicitud que hace un ciudadano, con respecto a uno de los aspectos que se revisan en la revisión técnica vehicular. Se eleva a Junta Directiva porque el señor está haciendo una solicitud explícita de modificar un elemento de la revisión técnica.

Se recibe al Ing. Marvin Salazar Trejos, Encargado de la Asesoría Técnica de Fiscalización, quien explica el proceso de revisión.

El Ing. Salazar Trejos explica, que es una solicitud que realiza el Lic. Alejandro Sura, representante del gremio propietarios josefinos de vehículos de turismo (tipo Jeep), en el sentido de flexibilizar el manual de revisión técnica, con el fin de que la llanta del vehículo se pueda salir un poco del guardabarros, en por lo menos un margen de 15 cm la salida.

Específicamente el manual indica en el apartado 2.3-:

2.3- Guardabarros y dispositivos antiproyección (faldones)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Los vehículos deben estar equipados con guardabarros que recubran todas sus ruedas.

En el caso de inexistencia o ineficacia del guardabarros en el eje trasero de los vehículos de carga, remolques y semirremolques se pueden instalar faldones en su lugar.

b.- PROCEDIMIENTO

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia		X	
2. Fijación defectuosa	X		
3. No cumple su función		X	

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia de guardabarros o faldones.
- La fijación.
- Aspectos que puedan afectar su función.

El objetivo de esta regulación es evitar la proyección de líquidos, sólidos, semisólidos, material arenoso u otro que pueda estar adherido a la banda de rodadura de la llanta debido al tránsito en diferentes terrenos.

Se debe aclarar que la llanta puede salirse “un poco” del guardabarros siempre y cuando la banda de rodadura no se salga, por lo que es un tema que depende del área de la banda de rodadura.

Entrando específicamente en el caso que estamos analizando, se tienen las siguientes fotografías:



Asesoría Técnica de Fiscalización

Tels: (506) 20104615 Fax: (506) 2010-46 63
Apdo. 745-1150 La Uruca,
SAN JOSE, COSTA RICA



Como se puede apreciar la llanta y su banda de rodadura sale del guardabarros, es por esto el defecto grave anotado, siguiendo con lo indicado en el Manual de Procedimientos de Inspección Técnica Vehicular.

Pensando en una flexibilidad a este aspecto, se puede contemplar que la llanta y su banda de rodadura se puedan salir del guardabarros siempre y cuando las “hileras” de la banda de rodadura no salgan del guardabarros, por ejemplo en el caso que sean longitudinales a la llanta y no de forma transversal. Esto tomando en cuenta que estas “hileras” o grietas que son parte del diseño de la huella de rodadura son las que eventualmente desprendería piedras, agua o material arenoso en mayor cantidad.

2.3- Guardabarros y dispositivos antiproyección (faldones)

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

Los vehículos deben estar equipados con guardabarros que recubran todas sus ruedas.

En el caso de inexistencia del guardabarros en el eje trasero de los vehículos de carga (liviana y pesada), remolques y semirremolques deben instalar faldones en su lugar.

En el caso de automóviles y motocicletas que cuenten con modificaciones que afecten el porcentaje de cobertura del guardabarros se deben instalar faldones.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- La existencia de guardabarros o faldones.
- La fijación.
- Estado.
- Aspectos que puedan afectar su función.
- Como mínimo el faldón debe cubrir el ancho de toda la banda de rodadura y la altura

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Inexistencia		X	
2. Fijación defectuosa	X		
3. No cumple su función		X	
4. Mal estado de faldones	X		

Explica el Ing. Salazar, que en reunión con el Sr. Sura, se propuso que si se trata de flexibilizar el manual, se pueda salir un poco la banda de rodadura siempre y cuando las hileras de las llantas no salgan, pero siempre va a estar expuesta una aérea de la llanta que va a tener contacto con el terreno y el piso y se pueda desplegar agua o arena. La recomendación de la Asesoría es:

1. Para que no exista una afectación a la seguridad vial la banda de rodadura debe estar totalmente dentro del área de protección del guardabarros, actualmente esto se aplica y ya fue actualizado en la nueva versión del manual, entendiéndose que la "panza" de la llanta puede salirse siempre y cuando la banda de rodadura esté dentro del guardabarros, la justificación de esto fue expuesto en oficio ATFV-2014-0593.]
2. La desventaja de esta eventual nueva medida (respecto a las hileras de la banda de rodadura) que viene a flexibilizar esta regulación, es lo complejo de su control en la respectiva inspección técnica vehicular, y al ser un tema que entra el error humano directamente se puede prestar para temas subjetivos.
3. Importante considerar que todos los vehículos en condiciones normales de circulación o que transiten en carreteras públicas tienen su diseño de fábrica de forma que la banda de rodadura se mantenga dentro del área de cobertura del guardabarros, de no ser así, es muy probable alguna alteración a estas condiciones de diseño de fábrica.

Agrega el Ing. Salazar, que hay vehículos que por su diseño vienen con toda la llanta dentro del guardabarros y si hay vehículos que presentan eso (llanta salida), es porque le ponen llantas más anchas o alguna modificación interna en la parte de la suspensión que hace que la llanta se salga.

El Director Ejecutivo recapitula, que de acuerdo con las recomendaciones de la Asesoría Técnica de Fiscalización, no es recomendable acceder a esta solicitud porque no se garantiza completamente el objetivo que se está regulando, que es que la llanta siempre esté dentro del guardabarros, a efecto de que no lance materiales, a pesar de regular que no se salgan las hileras, eso no garantiza la seguridad de la misma manera en que está siendo regulado en el manual. Por otro lado, si se permite, ya quedaría a criterio de la persona que está haciendo la revisión técnica que permite y que no, lo que sería muy difícil controlar un criterio objetivo y uniforme.

Acota el Ing. Salazar Trejos, que en el tema de la revisión técnica siempre se busca que no hayan portillos para hacer la revisión, con el fin de que ésta sea lo más objetiva posible. Por seguridad vial lo recomendable es dejar este tema totalmente cerrado.

El Director Tacsan Loría consulta que cuál es la explicación que justifica la necesidad de utilizar la llanta más ancha.

El Ing. Salazar responde, que ellos indicaron que es algo visual. Se les recomendó, en caso de que quieran usar una llanta más ancha, ya que se prestan para un mejor agarre en terreno montañoso, que pusieran los guardabarros más anchos para que cubriera las hileras. Ellos indicaron que no, porque se vería muy feo el vehículo.

El Director Llorca Castro expresa, que en términos de riesgo, que la llanta desprenda agua, barro, piedras es sobre todo hacia atrás y normalmente es el vehículo de atrás el que sufre

las consecuencias. Por esa razón, le ve más utilidad al faldón que al mismo guardabarros. El problema serio es el lanzamiento de proyectiles hacia atrás; sin embargo el guardabarros no hace la función de prevenir que los materiales acumulados en la llanta se lancen hacia atrás. Recuerda que hace algún tiempo, el faldón era requisito para los jeep. Consulta que si es requisito para los vehículos actualmente?

El Ing. Salazar responde, que es requisito para los vehículos de carga pesada, que tienen una dimensión de alrededor 55 cm sobre el suelo. En otros países sí está regulado, incluso con porcentajes de cubrimiento de la llanta. En Costa Rica no hay una regulación específica en ese sentido.

El Director Chavarría Gutiérrez, consulta que si está regulada la altura máxima del faldón por encima de la superficie de rodamiento.

El Ing. Salazar responde que no.

El Director Chavarría Gutiérrez manifiesta que esa altura debería estar regulada. Por otro lado, indica que no sabe en qué proceso está la publicación de la modificación al manual de revisión técnica, pero considera conveniente incluir la altura mínima o máxima del faldón sobre la superficie de rodamiento, para no dejarlo a la libre.

El Ing. Salazar Trejos expresa, que esto se podría plantear en lo que es el sustento del manual, ya que todo lo que se incorpora en el mismo sobre el tema, tiene que estar regulado. En este momento se está en la formalización de un reglamento sobre aspectos de la seguridad pasiva y activa del vehículo, parabrisas, llantas, guardabarros, etc., el cual está en revisión en el MEIC, por lo que se podría incorporar este aspecto en ese reglamento técnico.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 4.1 Rechazar la solicitud planteada por el Lic. Alejandro Sura, representante de propietarios josefinos de vehículos de turismo (tipo jeep) para flexibilizar la regulación contenida en el Apartado 2.3 Guardabarros y Dispositivos Antiproyección (Faldones), del Manual del Procedimiento de la Revisión Técnica Vehicular.
- 4.2 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que comunique al Lic. Alejandro Sura lo acordado por esta Junta Directiva.
- 4.3 Comisionar a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Asesoría Técnica de Fiscalización, con el fin de que analice la posibilidad de incluir en el Reglamento Técnico RTCR 467:2013-Transporte Terrestre, Vehículos Automotores, Remolques y Semiremolques. Especificaciones, regulaciones referidas a la altura máxima de los dispositivos antiproyección (faldón), en vehículos pesados y semipesados.

ARTÍCULO QUINTO

Demanda en contra del Decreto Ejecutivo N. 38239-MOPT Reglamento para la Portación y el uso de los Sistemas de Retención Infantil

El Director Ejecutivo presenta para conocimiento de esta Junta Directiva, la demanda en contra del Decreto Ejecutivo N. 38239-MOPT Reglamento para la Portación y el uso de los Sistemas de Retención Infantil. Explica que en el artículo 94 de la Ley 9078, se incorpora la obligatoriedad de la utilización de sistemas de retención infantil para el transporte de niños. Se hace una excepción para transporte público, autobuses, taxis y similares, pero no así para las unidades de microbuses que transportan estudiantes.

Agrega, que por esta razón, un grupo de transportistas de este gremio se han quejado de la imposibilidad en el uso de estos dispositivos e interpusieron una demanda en contra de la Junta Directiva de Cosevi y del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, a raíz del reglamento que se emitió para la regulación de estos sistemas de retención infantil.

La demanda suscrita por el Sr. José Ramón Gadea Agurcía, en su petitoria solicita que se anule el artículo primero y los incisos 3 y 4 del artículo segundo del reglamento. Además solicitan una medida cautelar en vista del daño potencial que puede ocasionar la exigencia del cumplimiento de la instalación de los boosters en las unidades de transporte de estudiantes que poseen actualmente cinturones de dos puntos. Se les ordene a los demandados emitir un acto que ordene la suspensión de la aplicación del reglamento No. 38239-MOPT, específicamente en la utilización de los dispositivos de seguridad tipo booster en las unidades de transporte de estudiantes, hasta tanto sean anulados los artículos mencionados.

El Asesor Legal Institucional indica, que la debilidad que presenta el reglamento, es que ahí se establecen estipulaciones generales para la globalidad de vehículos y no repara en específico sobre las particularidades que tienen los automotores que transportan estudiantes. Toda la regulación está prevista para que el dispositivo se establezca con cinturones de tres puntos y los vehículos que se dedican al transporte de estudiantes en teoría estarían en una imposibilidad material para hacer eso. Algunos argumentan que ni siquiera se pueden colocar el dispositivo por las características que tienen y precisamente el señor que puso la demanda se salió del grupo de negociadores.

Acota el Asesor Legal Institucional, que el error que tiene la petitoria es que ellos piden la anulación absoluta de los artículos, cuando éstos no están previstos solo para lo que es el sector transporte, sino para cualquier tipo de vehículo. Entonces si se anularan en su totalidad esos artículos, quedaría desprotegida la regulación en el resto de automotores. Con respecto a la medida cautelar, se la rechazaron porque ellos no pudieron justificar técnicamente la situación en concreto con sus vehículos. Fundamentalmente el objetivo de elevar este tema a la Junta Directiva, es la realidad de que esos vehículos no pueden cumplir lo que señala el reglamento y no se tienen argumentos técnicos para defender judicialmente que el reglamento es factible que le sea aplicable a este segmento, por lo

que habría que llevar ese sentimiento a la gente de la Procuraduría General de la República que es la que está defendiendo al MOPT, porque ellos no saben del asunto.
Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por reciba la información sobre la Demanda en contra del Decreto Ejecutivo N. 38239-MOPT Reglamento para la Portación y el uso de los Sistemas de Retención Infantil, presentada por la Dirección Ejecutiva.

ARTÍCULO SEXTO

Voto de la Sala Constitucional “Inconstitucionalidad de la Dirección Electrónica Vial”

Para conocimiento de esta Junta Directiva, se conoce Voto de la Sala Constitucional No. 2014-8481, relativo a la “Inconstitucionalidad de la Dirección Electrónica Vial”. Explica el Director Ejecutivo, que en la Ley de Tránsito No. 9078, se incluye un sistema tecnológico y novedoso para mantener contacto con los conductores de vehículos, en temas relevantes, por ejemplo la acumulación de puntos, la cantidad de multas, deudas por infracciones a la Ley de Tránsito, entre otros. Se estableció la obligación de declarar de manera obligatoria una dirección electrónica. Esto está estipulado en el artículo 2 de la ley. En el artículo 149 se establece el desarrollo de la base de datos de direcciones electrónicas viales y se impone la obligatoriedad a los conductores mantener actualizada la información.

En este aspecto, se interpuso un recurso de amparo, el cual fue declarado con lugar por la Sala Constitucional y determina inconstitucional los artículos 2, inciso 45 y el artículo 149 de la Ley No. 9078. La Administración ha acatado las disposiciones de la Sala Cuarta en el sentido de dejar de recibir las direcciones electrónicas, se han hecho los trámites para dejar sin efecto una contratación que se hizo para la formalización de un sistema de registro de la dirección electrónica vial.

El Asesor Legal Institucional indica, que este recurso lo interpuso la Defensoría de los Habitantes, argumentando la brecha digital de que no todas las personas tienen acceso a una computadora para estar dando un correo electrónico o para revisar el mismo y el otro tema de la obligatoriedad, ya que debió ser voluntario el otorgar la dirección electrónica.

El Director Llorca Castro indica, que ha escuchado que no solo es por no tener acceso a una computadora, sino que como no son letrados en materia de comunicación de correo electrónico no lo pueden utilizar, pero algunos usuarios estarían de acuerdo en que se les esté informando de los montos que adeudan, por temas de la moratoria que se les cobraría en caso de pago atrasado. En este caso, expresa que estaría de acuerdo en comunicar lo resuelto y dejar abierta la oportunidad de que voluntariamente pueda ser registrada la dirección electrónica vial.

Explica el Director Ejecutivo que lo que se ha hecho es que en el portal institucional se han dejado abiertos una serie de servicios al usuario y para tener acceso a este, es necesario que el mismo se inscriba e indique un correo electrónico.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por reciba la información sobre la Voto de la Sala Constitucional “Inconstitucionalidad de la Dirección Electrónica Vial”, presentada por la Dirección Ejecutiva.

ARTÍCULO SÉTIMO

Voto No. 2014-8108 “Mantener Abierta Página Web para el Servicio de Citas de Licencias

Para conocimiento de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2014-3632, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite el Voto de la Sala Constitucional No. 2014-8108, relativo a “Mantener Abierta Página Web para el Servicio de Citas de Licencias.

El oficio indica textualmente:

“...Me permito hacer de su conocimiento, que la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, mediante Voto N° 2014-8108 de las once horas con cuarenta minutos del 6 de junio del presente año, originado en la inconformidad de un usuario con el hecho de que en su momento se cerrara la página web del COSEVI, dispuesta para el servicio de trámite de obtención de citas para pruebas prácticas de manejo, resolvió lo siguiente:

(...) Se declara parcialmente CON LUGAR el recurso. Se le ordena a Germán Valverde González en su condición de Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial o a quien en su lugar ejerza el cargo que, inmediatamente, tome las medidas que están dentro del ámbito de sus competencias a efecto que se rehabilite y se mantenga en favor de los administrados el servicio de trámite y gestión de citas para la acreditación de los conductores y la obtención de la licencia de conducir, mediante el portal o sitio Web institucional. Lo anterior, bajo la advertencia que, de conformidad con el artículo 71 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, se les impondrá prisión de tres meses a dos años, o de veinte a sesenta días multa, a quien recibiere una orden que deba cumplir o hacer cumplir, dictada en un recurso de amparo y no la cumpliere o no la hiciera cumplir, siempre que el delito no esté más gravemente penado (...)

De manera consecuente, a partir de los alcances de dicha resolución, debe mantenerse el servicio de citas mediante la página web del COSEVI, bajo las advertencias mencionadas en caso de omisión. Tal situación se reiteró en el Voto N° 2014-10444.

Es pertinente contextualizar, que dicho servicio se enmarcó dentro de una iniciativa de la Administración anterior, por la cual se decidió desarrollar y ejecutar un Portal Corporativo para el COSEVI mediante la herramienta web de su página.

Dicho portal fue desarrollado a partir de la Licitación Abreviada N° 2012LA-000129-00200, iniciando mediante la Solicitud de materiales y suministros N° ATI-2012-0024 del 20 de marzo del año 2012.

El proceso licitatorio fue adjudicado por la Junta Directiva en el artículo VI de la Sesión Ordinaria N° 2693-12 del 16 de octubre del año 2012, con un plazo de ejecución que se extendería aproximadamente por cinco meses.

En dicho portal se incluyó a solicitud de la Dirección General de Educación Vial, la herramienta de prestación de distintos servicios de esa dependencia ministerial, entre los que se incluyó la matrícula a pruebas teóricas, pruebas prácticas, etc.

Previamente, la Administración había tramitado también a solicitud de la Dirección General de Educación Vial, la contratación de un call center para dichos servicios, lo que se tramitó mediante la Licitación Pública N° 2012LN-000156-00100.

Luego de varias gestiones recursivas, la Junta Directiva del COSEVI mediante acuerdo adoptado en el artículo VII de la Sesión 2735-2013 del 24 de septiembre del 2014 la prestación de dicho servicio.

La Junta Directiva, mediante acuerdo adoptado en el artículo II apartado 2.5 de la Sesión 2766-14 del 22 de abril pasado, decidió suspender la facilidad de la página web, con el fin de que los usuarios solamente dispusieran del servicio por call center. Finalmente, en el artículo XIII de la Sesión 2767-14 del 29 de abril, se decidió rehabilitar el servicio.

En ese espacio de tiempo, se plantearon los recursos de amparo respectivos.

Explica el Director Ejecutivo, que en la Administración pasada la Junta Directiva adoptó el acuerdo de eliminar de la página web del Cosevi la opción para la obtención de citas para realizar las pruebas prácticas de manejo, ya que el dar las citas es competencia de la Dirección General de Educación Vial. En relación con la obtención de las citas, se ha generado un malestar general en la población por la incapacidad de la empresa contratada, para la concesión de las citas y dar abasto con la demanda de usuarios que requieren una cita. Eso ha hecho que los usuarios vinculen el servicio de la acreditación de conductores con el Cosevi, lo que ha dado una mala imagen del Cosevi. Por esa razón la Junta Directiva anterior cerró el acceso a obtener cita en forma gratuita a través de la página web.

Informa que ese acuerdo aún no ha sido ejecutado, a raíz de que se trató de un periodo de adaptación de la empresa adjudicada para dar ese servicio, por otro lado la Dirección Ejecutiva después del cambio de gobierno se enteró de este recurso, por lo que se estaba a la espera de la resolución de la Sala IV. Al acogerse el recurso parcialmente, es que se

presenta el tema a la Junta Directiva, con el fin de que el acuerdo del artículo II de la sesión 2766-2014 del 22 de abril sea revocado.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Analizado el Voto No. 2014-8108 de la Sala Cuarta, se revoca el acuerdo adoptado en el Artículo II de la Sesión Ordinaria No. 2766-2014, del 22 de abril del 2014, y en consecuencia, se mantenga habilitado el servicio de citas para las pruebas prácticas para la obtención de licencias de conducir en la página web del Consejo de Seguridad vial.

ARTÍCULO OCTAVO

Acuerdo Junta Directiva del Consejo de Transporte Público Sesión Ordinaria 59-2014 del 15 de octubre del 2014

Se conoce acuerdo adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en la sesión ordinaria 59-2014, del 15 de octubre del 2014, donde se acordó ampliar el acuerdo 5.1 de la sesión 37-2014, para que los permisionarios de las unidades de taxi modelo 1998, que no aportaron antes del 31 de enero del 2014, la documentación que respalde una operación bancaria, financiera o similar, para la obtención de una nueva unidad que no supere el rango de antigüedad de 15 años, para que aporten dicha documentación a más tardar el día 31 de octubre del 2014, ya que por razones de ineficiencia administrativa no se le ha otorgado la renovación de su concesión. También acuerdan ampliar hasta el 31 de diciembre del 2014, a los permisionarios de las unidades modelo 1098 que actuando de buena fe, aportaron la documentación solicitada, para la operación del crédito antes del 31 de enero del 2014, y que por razones de ineficiencia administrativa, no se les ha otorgado la renovación de su concesión. Por todo lo anterior, solicitan a la Junta Directiva que comuniquen este acuerdo a la prestataria del servicio de la revisión técnica vehicular, con el fin de que a los permisionarios de estas unidades que hayan cumplido con los requisitos se les permita realizar la revisión técnica a sus vehículos.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que informe a la empresa Riteve S&C, el acuerdo adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Pública, respecto de la prórroga concedida a los permisionarios de las unidades de taxi modelo 1998.

ARTÍCULO NOVENO

Proyecto Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para la Capacitación de Funcionarios que Laboran en las Direcciones Generales Integrantes de la Administración Vial

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva se conoce oficio No. DE-2014-3570, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, mediante el cual remite proyecto Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Consejo de Seguridad Vial para la Capacitación de Funcionarios que Laboran en las Direcciones Generales Integrantes de la Administración Vial.

El objetivo es formalizar los términos bajo los cuales el Consejo de Seguridad Vial, brindará capacitación a funcionarios que laboran en las Direcciones Generales integrantes de la Administración Vial, que forman parte de la planilla del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dicha determinación comprende la formación en materia de formulación de proyectos a los servidores que se detallarán en este documento, para así asegurar el correcto planteamiento de iniciativas a ser financiadas con recursos del Fondo de Seguridad Vial, al disponer de la pericia requerida al efecto.

Entre las obligaciones del Consejo están:

- a. Financiar la contratación de un curso en materia de formulación y evaluación de proyectos de inversión, especialmente asociado a las actividades que realizan las Direcciones Generales integrantes de la Administración Vial.
- b. Contratar a una persona física o jurídica con los atestados necesarios para alcanzar los objetivos derivados de este convenio, para lo cual deberá asegurar la idoneidad del prestatario que brinde la capacitación.
- c. Asegurarse que los contenidos didácticos, calendario de capacitación, número de participantes, infraestructura, logística y todo lo demás requerido para que se imparta satisfactoriamente el curso de interés, se ajusten a los estándares de validación atinentes.
- d. Nombrar un responsable de la correcta ejecución de este convenio.

Las obligaciones del MOPT son otorgar las facilidades correspondientes, para que los siguientes funcionarios que forman parte de su planilla, participen del curso contratado, en los horarios y condiciones que oportunamente se les comunicará:

Dirección de Educación Vial:

- Maricela Castro Carvajal
- Rocío Araya Arguedas.
- María Eugenia Salazar Salaverry.
- Luis Iván Pastrana Gutiérrez.
- Marcelo Morera Vásquez.

Dirección General de Ingeniería de Tránsito:

- Diego Rugama Monge.
- Carlos Sandino Guevara.
- Ronny Rodríguez Vargas.
- Alejandra Acosta Monge.
- Carolina Malespín Muñoz.
- Sindy Hernández Cordero

Dirección General de Policía de Tránsito:

- Ricardo Chavarría Gutiérrez.
- Felipe Venegas Vargas.
- Jimmy Salazar Rodríguez.
- Alberto Barquero Espinoza

Explica el Asesor Legal Institucional, que si de previo al inicio de la capacitación, alguno de los servidores indicados se encuentra imposibilitado para asistir, podrá ser sustituido por otro servidor del mismo perfil, no siendo necesario para tal fin modificar el mismo. Para la adecuada ejecución de la capacitación que entraña el presente Convenio, el Consejo de Seguridad Vial, dispondrá de la suma de Dieciocho Millones de Colones (¢ 18.000.000,00), para ser utilizados en la contratación respectiva. La vigencia será fijada por el Consejo de Seguridad Vial, en el momento que esté concluido el proceso de contratación y el adjudicatario de común acuerdo, establezca el calendario respectivo.

El Director Chavarría Gutiérrez indica que uno de los servidores incluidos en el convenio, es el Sr. Ricardo Chavarría Gutiérrez, quién es su hermano, por tal razón se inhibe de participar en la discusión del tema.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Consejo de Seguridad Vial para la Capacitación de Funcionarios que Laboran en las Direcciones Generales Integrantes de la Administración Vial y se autoriza a la Presidencia de esta Junta Directiva la firma de dicho documento.

ARTÍCULO DÉCIMO

Asuntos Presidencia Junta Directiva

Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para la Publicación del Aviso establecido en el Artículo 155 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078

El Señor Presidente presenta para la aprobación de esta Junta Directiva, Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Consejo de Seguridad Vial para la Publicación del Aviso establecido en el Artículo 155 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078.

El Señor Presidente manifiesta que la urgencia de este convenio, es por cuando existe la necesidad imperiosa de donar unos vehículos que están depositados en el predio del MOPT ubicado en Colima de Tibás, ya que hay que desalojar el área por cuando por ahí pasará la ruta de circunvalación y para el 15 de diciembre próximo ese predio dejará de estar desocupado.

El convenio tiene como objeto formalizar los términos bajo los cuales el Consejo de Seguridad Vial colaborará con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, financiando la publicación para efectos de la donación normada en el artículo 155 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, de los vehículos detenidos en el depósito de Colima, Tibás, que están tanto a la orden del Ministerio como del Consejo de Seguridad Vial.

Las condiciones de ejecución del convenio se regirán bajo los siguientes aspectos:

- a) La publicación consistirá en la divulgación del listado de vehículos que se encuentran detenidos en el depósito al efecto habilitado en Colima, que fueron detenidos tanto por infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331 y de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, que se encuentren a la orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y del Consejo de Seguridad Vial.
- b) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes suministrará el listado de los vehículos que deben ser sometidos a publicación, con el detalle necesario para su identificación.
- c) El Consejo de Seguridad Vial, siguiendo los procedimientos de estilo, procederá a realizar el trámite de publicación ante la Imprenta Nacional.
- d) La o las publicaciones se efectuarán de acuerdo con la disponibilidad presupuestaria del Consejo de Seguridad Vial.
- e) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, procurará que las futuras publicaciones que deba realizar, se soporten en recursos presupuestarios propios, sin perjuicio de la colaboración que por vía excepcional pueda realizar el Consejo de Seguridad Vial.
- f) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes señala como enlace para este convenio al licenciado Luis Fernando Carvajal González.
- g) El Consejo de Seguridad Vial, establece como enlace para este convenio a la licenciada Sara Soto Benavides.

El plazo de vigencia presente convenio será el correspondiente a la gestión y conclusión del proceso de publicación ante la Imprenta Nacional.

En caso de que alguna de las partes incumpliera alguna de las disposiciones del presente convenio, la parte agraviada podrá por escrito exigir el cumplimiento de las responsabilidades respectivas o disponer la resolución del mismo.

Los términos y condiciones del presente convenio solo podrán ser modificados por acuerdo escrito de las partes.

Lo no previsto o estipulado expresamente en el presente convenio se regirá por las disposiciones legales vigentes relativas a convenios celebrados dentro de la Administración Pública.

El monto del presente convenio no se estima en razón de la naturaleza del mismo y que el importe de la o las publicaciones será el que defina la Imprenta Nacional al momento de tramitar dicho acto.

El Señor Presidente propone delegar en el Director Ejecutivo la firma del convenio, por la urgencia que existe de hacer la publicación, ya que en el momento de publicarse el edicto hay 15 días hábiles para optar por la donación de los vehículos, y todo debe estar listo antes del 15 de diciembre próximo, tomando en cuenta que él se encuentra como Ministro en ejercicio en forma interina. La idea es firmarlo en esta semana que está como Ministro a.i., para agilizar el tema.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Consejo de Seguridad Vial para la Publicación del Aviso establecido en el Artículo 155 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078 y se delega en el Director Ejecutivo la firma de dicho documento.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

No se presentaron documentos en el Apartado de Asuntos de los Señores Directores de Junta Directiva en la presente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

No se presentaron documentos en el Apartado de Asuntos de la Dirección Ejecutiva en la presente sesión.

Se levanta la sesión al ser las 19:03 horas.