

Sesión Ordinaria 2826-15

Acta de la Sesión Ordinaria 2826-15 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 16 de noviembre del 2015 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:35 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.
Licda. Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante M.E.P.
Dr. Fernando Llorca Castro	Representante Ministerio Salud

Director Ausente: Ing. Sebastián Urbina Cañas, por su participación en la Segunda Reunión Global de Alto Nivel en Seguridad Vial y en la Reunión de Seguridad Vial: Hacia los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), que se realizando en Brasil.

Participan además:

Dr. Carlos Rivas Fernández	Director Ejecutivo a.i.
Licda. Cindy Coto Calvo	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas

El Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo está ausente por su participación en la Segunda Reunión Global de Alto Nivel en Seguridad Vial y en la Reunión de Seguridad Vial: Hacia los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), que se realizando en Brasil.

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2825-2015
- III. Reglamento de Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores
- IV. Asuntos Auditoría Interna
 - ✓ Informe AI.-A.O-D-15-35 Canon de Fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular
 - ✓ Oficio A.I.-15-593 relativo al Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAI-2016-2020
- V. Asuntos de la Presidencia
- VI. Asuntos de los Directores de Junta Directiva

VII. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Lic. Enrique Tacsan Loría, Vipresidente, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

Se propone modificar el orden del día, trasladando el artículo IV Asuntos de la Auditoría Interna al artículo III.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2826-2015 del 16 de noviembre del 2015, con la modificación solicitada.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2825-2015

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2825-2015 del 9 de noviembre del 2015.

El Director Chavarría Gutiérrez solicita hacer unas correcciones de forma en la página 24, las cuales entrega a la Secretaria de Actas.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el acta de la Sesión Ordinaria 2825-2015 del 9 de noviembre del 2015, incluyendo las observaciones del Director Chavarría Gutiérrez.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos Auditoría Interna

3.1 Informe AI.-A.O-D-15-35 Canon de Fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular

Se conoce oficio No. A.I.-15-583, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual adjunta el Informe AI.-A.O-D-15-35 "Canon de Fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular".

Se recibe al MBA. César Quirós Mora, quien presenta el informe. Indica que este estudio se origina por una solicitud expresa de la Contraloría General de la República. El informe dice textualmente:

“...//

1. Introducción

1.1-Origen del estudio

El estudio se realizó conforme el Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna, para el año 2015.

1.2-Objetivo del estudio

Realizar la verificación y gestión de cobro del canon por la fiscalización de la revisión técnica vehicular.

1.3-Alcance del estudio

La verificación se realizó de enero 2013 a la fecha de cierre del estudio, y de conformidad con los criterios establecidos en las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (NGASP) dictadas por la Contraloría General de la República, Normas Internacionales de Auditoría (NIAS) y la Ley General de Control Interno N° 8292.

1.4-Disposiciones de la Ley General de Control Interno

➤ Sobre la implantación de recomendaciones

“Artículo 36. —Informes dirigidos a los titulares subordinados. Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

a) El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.

b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.

c) El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.

Artículo 37. —Informes dirigidos al jerarca.

Cuando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38. —Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.

Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N° 7428, de 7 de setiembre de 1994.”

➤ Sobre responsabilidad

“Artículo 39. —Causales de responsabilidad administrativa.

El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el sub auditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Cuando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto.”

2. Resultado Único

Acciones realizadas por Cosevi para el cobro del canon de Revisión Técnica Vehicular

De acuerdo con lo investigado, el Consejo de Seguridad Vial (en adelante Cosevi), no cuenta con ningún control interno ni procedimientos establecidos para el cobro del canon de fiscalización de la revisión técnica vehicular establecido en el artículo 29 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres

y Seguridad Vial N°9078 el 26 de octubre, 2015, tal y como lo confirmaron los siguientes funcionarios al consultarles sobre la existencia de los mismos:

Director Ejecutivo – Ing. Germán Valverde González:

“Hasta el momento no se está cobrando el canon, se han girado instrucciones a la Dirección de Proyectos para que prepare lo pertinente.”

Encargado Unidad Asesoría Técnica de Fiscalización- Ing. Marvin Salazar Trejos:

“En este momento no se tiene establecido ningún control, debido a que a pesar de hacerle ver a la Administración sobre la obligatoriedad legal de realizar dicho cobro, al día de hoy no se ha recibido ninguna instrucción al respecto.

No existe ningún reglamento o documento similar al respecto realizado por esta Unidad. (...).”

Funcionario de la Unidad de Asesoría Técnica de Fiscalización - Ing. José Manuel Chávez Cordero

“Al día de hoy ninguno, ya que desde que se estableció esta función al Cosevi, se han realizado gestiones ante los jefes, pero las mismas no han fructificado.”

A pesar que la obligatoriedad de establecer el canon fue estipulada desde el 26 de octubre, 2012, no fue sino hasta el 16 de octubre, 2013, que con oficio DE-2013-4102, el Cosevi realiza una consulta a la Contraloría General de la República sobre la aprobación del canon de supervisión, obteniendo respuesta por parte de dicho ente contralor hasta el 07 de mayo, 2014 mediante oficio N° 04455, que es el Cosevi quién debe reglamentar el procedimiento necesario para el establecimiento del canon de supervisión por medio de Decreto Ejecutivo, de acuerdo con lo que establece la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078. Es importante indicar que hasta la emisión de este oficio de la Contraloría, no existía ningún criterio que le estableciera al Cosevi la obligatoriedad de emitir el reglamento de marras.

Cabe indicar, que con oficio DF-484-2015 del 19 de octubre, 2015, la Dirección Financiera, remite al Director Ejecutivo el borrador del reglamento **“Reglamento para el cobro del Canon de Fiscalización de la Inspección Técnica Vehicular a favor del Consejo de Seguridad Vial según Artículo N° 29 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078”**, el cual incluye el modelo para establecer la tarifa correspondiente; dicha propuesta fue presentada para aprobación ante la Junta Directiva de Cosevi, el lunes 26 de octubre, 2015, mismo que fue aprobado mediante Acuerdo de Junta Directiva No. J.D-2015-0582 de fecha 28 de octubre, 2015, en donde además se instruyó a la Dirección Ejecutiva para que gestionara las acciones pertinentes para la rúbrica y publicación del documento, requerimientos que a la fecha están pendientes de realización.

Al respecto las Normas de Control Interno para el Sector Público (en adelante NCISP) establecen:

1.1 Sistema de control interno (SCI)

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben emprender las medidas pertinentes para contar con un SCI, conformado por una serie de acciones diseñadas y ejecutadas por la administración activa para proporcionar una seguridad razonable en la consecución de los objetivos organizacionales (...). Los responsables por el SCI deben procurar condiciones idóneas para que los componentes orgánicos y funcionales del sistema operen de manera organizada, uniforme y consiste.

1.2 Objetivos del SCI

El SCI de cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los siguientes objetivos:

*d. **Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico.** El SCI debe contribuir con la institución en la observancia sistemática y generalizada del bloque de legalidad.*

1.4. Responsabilidad del jerarca y los titulares subordinados sobre el SCI

La responsabilidad por el establecimiento, mantenimiento, funcionamiento, perfeccionamiento y evaluación del SCI es inherente al jerarca y a los titulares subordinados, en el ámbito de sus competencias. (...).

c. La emisión de instrucciones a fin de que las políticas, normas y procedimientos para el cumplimiento del SCI, estén debidamente documentados, oficializados y actualizados, y sean divulgados y puestos a disposición para su consulta.

La evidente ausencia de una diligente gestión administrativa, ha impedido que no se haya reglamentado o normado el establecimiento y el eventual cobro del canon por concepto de fiscalización de la revisión técnica vehicular establecido en la Ley de Transito N°9078.

3. Conclusión

El Cosevi a pesar que desde el 26 de octubre, 2012 tenía el mandato de ley de establecer el canon de fiscalización de la revisión técnica vehicular, hasta el 16 de octubre, 2013, realizó una consulta a la Contraloría General de la República sobre la aprobación de dicho canon, y hasta el 26 de octubre, 2015, exactamente 3 años después, es que presentó ante la Junta Directiva el reglamento respectivo, el cual fue aprobado, pero aún carece de las rúbricas y publicación correspondientes...” (SIC)

El Director Ejecutivo a.i. indica que este tema del canon ya fue conocido y aprobado por esta Junta Directiva previamente. Entiende que con la primera recomendación se refiere a la publicación del mismo. Con respecto a la segunda, sería para efectos de información, porque la Contraloría lo que aprueba es el monto del canon, no el reglamento. En este caso, se hace la aclaración de que el canon no se podría cobrar, con respecto a la recomendación 4.3, si no estaba reglamentado previamente; era necesaria la reglamentación para establecer las reglas del juego, sin embargo, la debilidad que existe que esto va de la mano de la tarifa de la revisión técnica, y en los últimos tiempos ha habido un estire y encoje sobre el modelo tarifario. A la Contraloría General de la República no se le puede remitir el reglamento del canon sino está aprobada la tarifa y cómo se calcularía la misma, pues esta regulación parte de un nuevo escenario y no del vigente. La tarifa de la revisión técnica es la misma desde que se inició la revisión. La actualización de la tarifa es un tema largo en el que a la fecha no ha habido un acuerdo para ver cuál sería el modelo tarifario y cómo se establece. El canon vendrá a hacer un porcentaje de la tarifa, pero es un tema que habrá que esperar cómo se resuelve, cuando se haya enviado el texto. En este punto, don Sebastián había manifestado que el reglamento en cuestión tendría que tener su proceso y que el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes lo apruebe.

La Asesora Legal de la Junta Directiva cree que sería mejor que el acuerdo sea adoptado en el sentido de que la Dirección Ejecutiva averigüe en que etapa se encuentra el reglamento para el modelo tarifario, ya que dirigirlo directamente a la Dirección Ejecutiva no tiene lógica. Propone que se le instruya para agilizar el proceso del reglamento en el Ministerio.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

3.1.1 Se da por recibido el oficio No. A.I.-15-583, de la Auditoría Interna, donde se adjunta el Informe AI.-A.O-D-15-35 "Canon de Fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular" y se acogen parcialmente las recomendaciones incluidas en el mismo.

3.1.2 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que realice las siguientes acciones:

- a. Gestione a la mayor brevedad la formalización del "Reglamento para el cobro del Canon de Fiscalización de la Inspección Técnica Vehicular a favor del Consejo de Seguridad Vial según Artículo N° 29 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078".
- b. Remita para conocimiento de la Contraloría General de la República, el Reglamento supra debidamente formalizado, a efectos que ese ente contralor realice lo que corresponda.

3.1.3 Comisionar a la Asesora Legal de la Junta Directiva para que realice las gestiones ante quien corresponda, con el fin de verificar el estado del trámite del Reglamento para el cobro del Canon de Fiscalización de la Inspección Técnica Vehicular a favor del Consejo de Seguridad Vial según Artículo N° 29 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078. y así continuar con el trámite para hacer efectiva dicha regulación

3.2 Oficio A.I.-15-593 relativo al Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAI-2016-2020

En cumplimiento al acuerdo del artículo IV de la Sesión Ordinaria No. 2824-5215, del 2 de noviembre del 2015, se conoce oficio No. A.I.-15-593, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual hace las aclaraciones solicitadas por esta Junta Directiva, respecto del Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAI-2016-2020.

El oficio A.I.-15-593 indica textualmente:

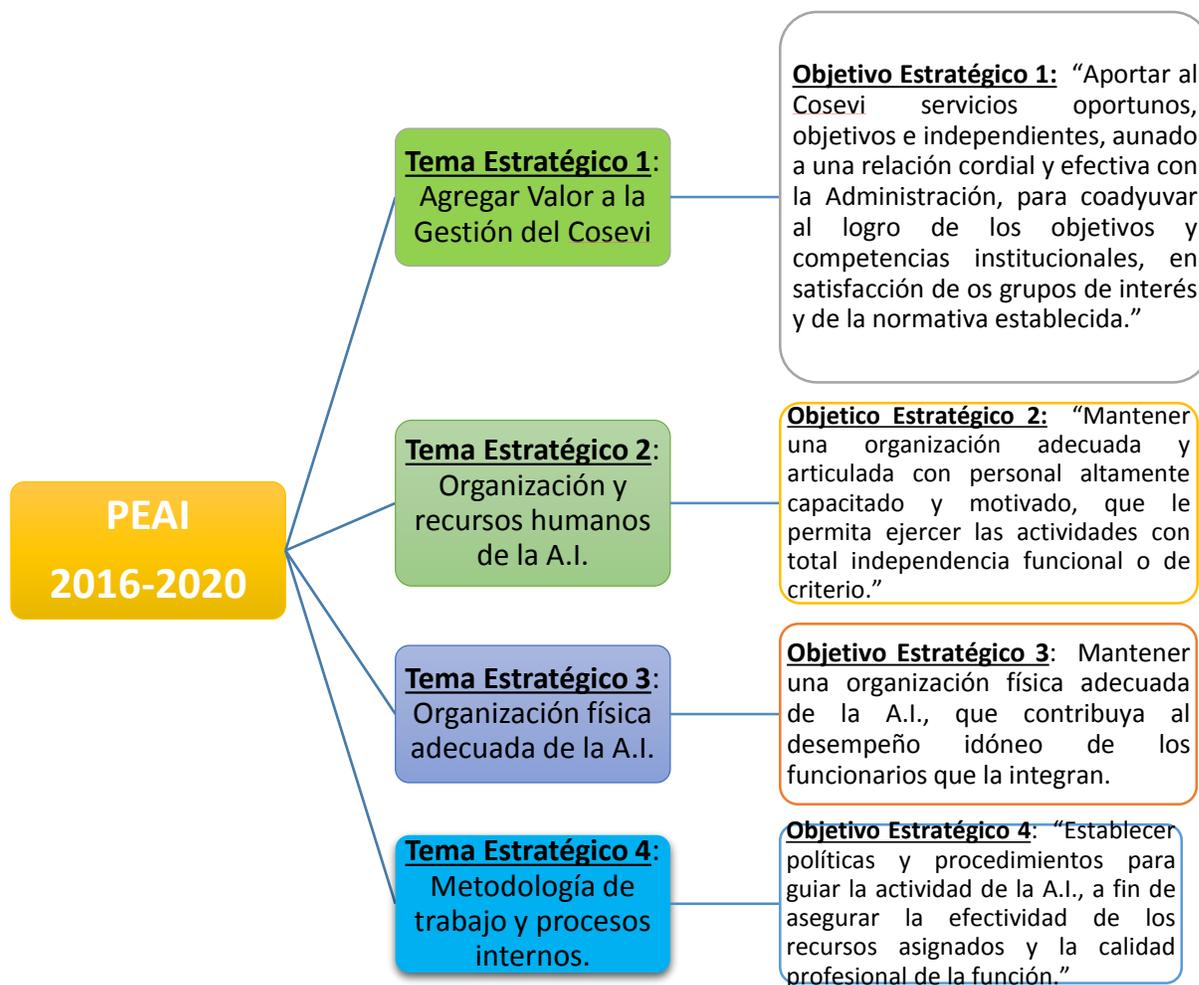
"...En atención del Acuerdo mencionado en donde se comunicó a la Auditoría Interna que: ***"Se da por recibido el Oficio No. A.I.-15-550, (...) en donde se adjunta el Plan Estratégico de Auditoría Interna PEAI-2016-2020 y se devuelve el Plan a la Auditoría Interna con el fin de que se incorporen al mismo los planes concretos que estén ligados en el PEAI 2016-2020, con el fin de valorar su aprobación en la próxima sesión."***, se procede a explicar lo siguiente:

1. Plan Estratégico:

La palabra **Plan** tiene como sinónimo “proyecto”, en donde proyecto es la “determinación de algunos objetivos precisos y de los medios para alcanzarlos en un plazo dado.” (Brenes Bonilla, Lizett, 2003, p.27).

La palabra “**Estratégico**” es la caracterización del “Plan”, o sea que el “Plan Estratégico es el proyecto que incluye un diagnóstico de la posición de una entidad, la (s) estrategia (s), la organización del tiempo de las acciones y de los recursos que permitan alcanzar la posición futura deseada.” (Brenes Bonilla, Lizett, 2003, p.28).

Partiendo de lo descrito el PEAI-2016-2020 es una **herramienta guía para la Auditoría Interna**, en donde se trazó el camino a seguir y las acciones a tomar para el logro de nuestros objetivos a largo plazo (5 años). Dicha herramienta está fundamentada en Cuatro Temas estratégicos, cada uno de ellos con su propio objetivo y sobre los cuales se crearon las estrategias a seguir, estructura que se muestra en el Cuadro siguiente:

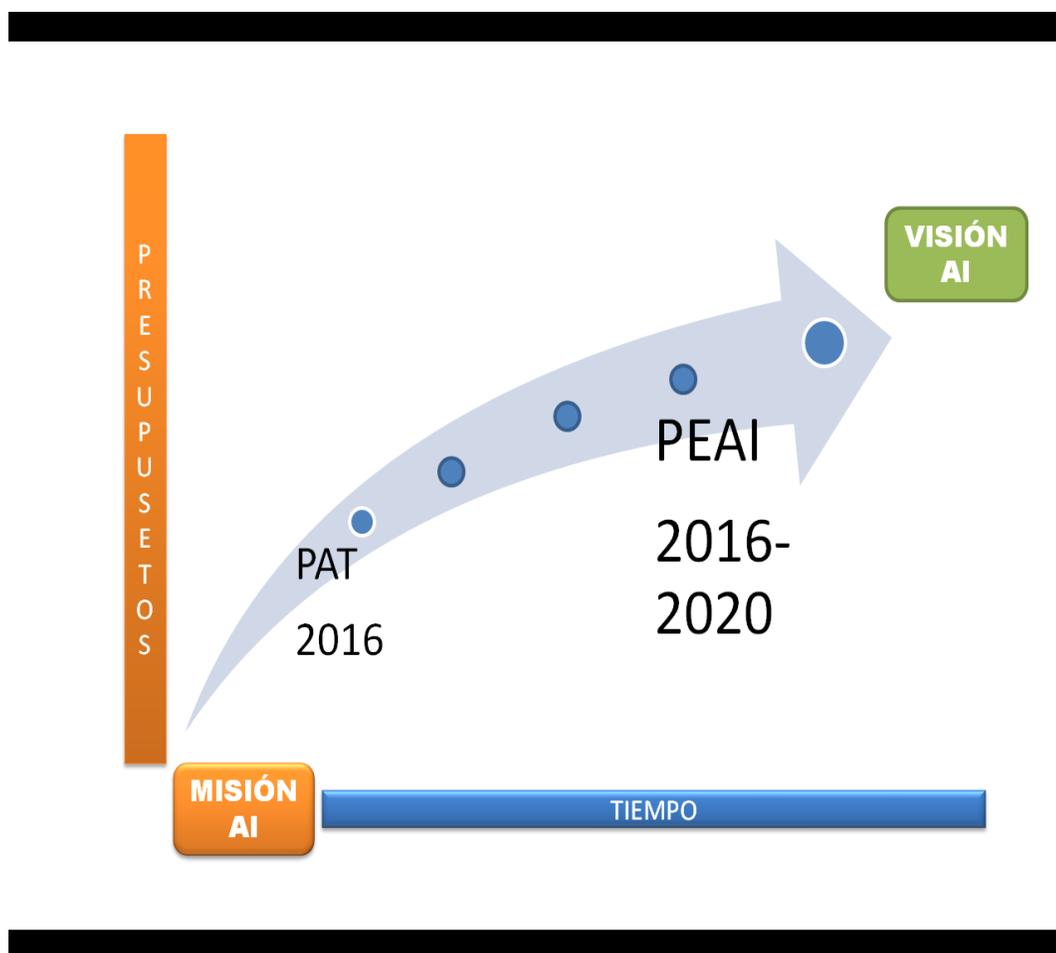


Fuente: Plan Estratégico de la Auditoría Interna 2016-2020.

2. Planes concretos VS Plan Anual de trabajo de la Auditoría Interna:

Por lo tanto, los planes concretos que están ligados al PEAI 2016-2020 (y solicitados en el Acuerdo en cuestión) serían los Planes Anuales de Trabajo de la Auditoría Interna (PAT), en los cuales se trabajaría la estrategia global descrita en el PEAI, con el día a día de los funcionarios de la Auditoría Interna.

Este proceso se puede visualizar en el diagrama siguiente, en donde la Auditoría Interna enfocaría su Misión, en cada uno de los Años que cubre el Plan Estratégico (2016 al 2020), al logro de la Visión; por ende el Plan anual de Trabajo sería la herramienta a corto plazo para el alcance de los objetivos y las estrategias planteados a largo plazo, incluso sería la base para la confección del Presupuesto de la Auditoría Interna.



3. Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna 2016.

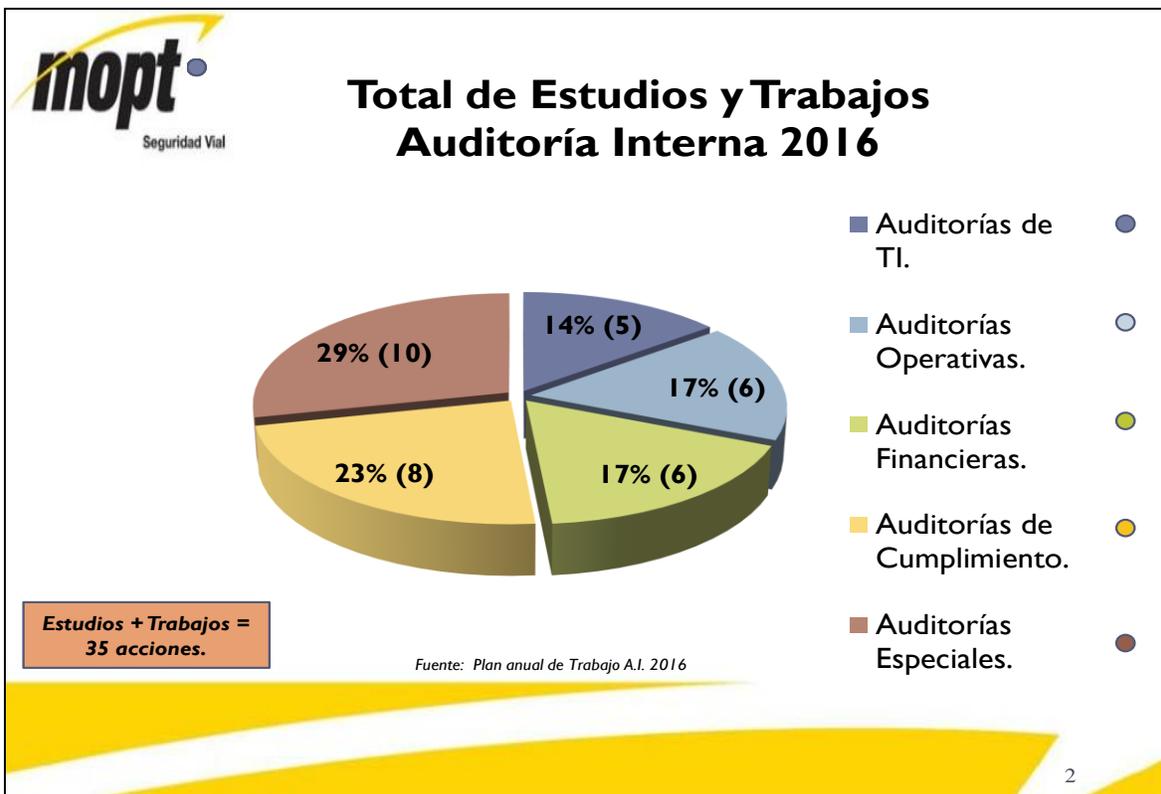
Para ilustrar lo anterior se adjunta el Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna para el año 2016, en el cual se detallan acciones concretas y alineadas con el PEAI 2016-2020 (Anexo 1), cabe destacar que hay estrategias que se

desarrollarían en el transcurso del quinquenio, razón por la cual en su momento se incluirá en el Plan anual que se considere conveniente.

Por lo anterior, **se solicita a la Junta Directiva la aprobación del PEAI 2016-2020 y además se aprovecha la oportunidad para darles a conocer el Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna para el año 2016 (Anexo 2)... (SIC)**

A continuación se incluyen las diapositivas de la presentación del Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna para el año 2016:





-
- mopt**
Seguridad Vial
- ### AUDITORÍAS TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN
- 1) Evaluación del Sistema móvil de generación de citaciones y partes oficiales, desarrollado para ser ejecutado en los equipos móviles HandHeld.
 - 2) Evaluación del Sistema Integrado de Infracciones.
 - 3) Evaluación del Sistema de reportes para boletas
 - 4) Evaluación del contrato mantenimiento del equipo y sistema de licencias.
 - 5) Evaluación del Sistema de licencias.
- 3



AUDITORÍAS OPERATIVAS

- 1) Evaluación del Proyecto "Mejorar la seguridad vial de los diferentes usuarios que se movilizan en el sistema de tránsito y su protección, mediante la actualización de la tecnología semafórico en las radiales de Pavas, Uruca, San Pedro, Guadalupe, Zapote, Desamparados, Paso Ancho y la Ruta 39 (Carretera de Circunvalación) y su interconexión con el Sistema Centralizado de Semáforos de la Ciudad de San José".
- 2) Revisión del Tiempo extraordinario.
- 3) Evaluación de gastos por concepto de viajes y transportes en el exterior del país.
- 4) Evaluación de proyecto "Prevención de accidentes de tránsito fatales en rutas-tramos específicos de más de alto riesgo de la red vial del país, por la Dirección General de Policía de Tránsito".
- 5) Evaluar del proyecto "Educación Vial y Acreditación de Conductores".
- 6) Procedimientos de contratación administrativa.



AUDITORÍAS FINANCIERAS

- 1) Revisión de las transferencias a la Municipalidad de Puntarenas.
- 2) Evaluación de la administración de fondos fijos.
- 3) Evaluación del proceso de recepción, verificación y registro de los ingresos por Multas por Infracciones, costos de acarreo y la custodia de los vehículos, tipificados en la Ley de Tránsito.
- 4) Evaluación del cumplimiento de los requerimientos normados y solicitados por la Contabilidad Nacional en el proceso de implementación de las NIC SP.
- 5) Evaluación del proceso de registro y actualización de las Cuentas por Cobrar por Infracciones a la Ley de Tránsito en los Estados Financieros del Cosevi.
- 6) Revisión de la Ejecución Presupuestaria.

5



-
- AUDITORÍAS ESPECIALES**
1. Evaluación del riesgo institucional.
 2. Evaluación del riesgo en la Auditoría Interna.
 3. Evaluación sobre la reasignaciones de puestos.
 4. Autoevaluación de calidad de la Auditoría Interna con validación independiente.
 5. Revisión sobre gastos de alimentación.
 6. Seguimiento de las recomendaciones Auditoría Interna y entes externos.
 7. Autorización de libros.
 8. Manejo de libros legalizados en las sedes regionales.
 9. Gestión de presupuesto y contratación administrativa de la Auditoría Interna.
 10. Capacitación.
- 7

El MBA. César Quirós Mora, se retira de la sesión.

La Directora Vargas Viquez comenta, que se tome ahora más en cuenta el control interno es estratégicamente mucho mejor, porque si se aplica un sistema de control interno completo con los SEVRI, se tiene mayor información con todas las aplicaciones de la autoevaluación de cada uno de los proyectos. Agrega que no sabe cuán tan avanzada está la implementación de todo el sistema de control interno, ya que es un proceso que no hace mucho tiempo que se inició. El control interno debería estar integrado con la Auditoría Interna para lograr sacar toda esa información y pudieran ser insumos para la toma de decisiones. No ve tan mal que ahora aparezca el control interno porque es estratégico, es una columna vertebral que atraviesa toda la organización, aunque se presente como una forma de plan de trabajo. Cree que no es una mala idea empezar por ahí. Es importante solicitar una mayor cantidad de informes más puntuales, como: cuáles son los resultados de los SEVRI y de la autoevaluación o solicitar cuando se presenten los proyectos esos informes, previamente para valorar.

La Directora Vargas Viquez comenta que en esta nueva presentación se toma más en cuenta el control interno de la institución, considera que es más estratégico para el Cosevi, desde la perspectiva de la institución completa. Añade que si se aplica un control interno completo con los Sevri, las autoevaluaciones y el análisis de resultados como insumo para el proceso de mejoramiento continuo y esto mismo se aplica en el rol fiscalizador de la Auditoría, evidentemente y de manera transversal se estaría actuando estratégicamente para las mejoras de toda la institución. Agrega que no sabe: ¿Cuán avanzada está la implementación de todo el Sistema de Control Interno? Porque opina que esto es primordial tomarlo en cuenta en ese plan estratégico, ya que el control interno es un proceso largo y que no hace mucho tiempo se inició. Continúa aclarando que en su idea de un plan estratégico de la Auditoría debe ser muy evidente la integración del control interno y la debida preparación para ir desarrollando mejores destrezas para aplicar las acciones necesarias de ese mejoramiento continuo interno al servicio de la institución completa. En ese sentido el control debería estar integrado con la Auditoría Interna para lograr utilizar todos esos resultados como insumos de la mejora y de la toma de decisiones del Cosevi. Afirma que esto es estratégico para la Auditoría Interna del Cosevi y para todo el Cosevi. No ve tan mal que ahora aparezca el control interno porque es estratégico, es una columna vertebral que atraviesa toda la organización, aunque se presente como una forma de plan de trabajo. Cree que no es una mala idea empezar por ahí. Es importante solicitar una mayor cantidad de informes más puntuales, como: ¿Cuáles son los resultados de las autoevaluaciones y de todos los instrumentos diseñados para el control interno? Además solicitar que cuando se sometan a discusión estos temas, se tenga a mano los resultados del proceso de fiscalización y control interno, previamente para valorar y sugerir lo que se considere importante para esa mejora continua de la institución.

Acota la Directora Vargas Viquez, que cada vez que se aplica un SEVRI con un resumen, ya no hace falta que se envíe cada uno de ellos, sino el resultado, esa es una manera de medir el pulso de cómo va tal proyecto.

El Director Ejecutivo a.i. indica que en el plan de trabajo de habla de eficiencia y validez de los procesos de control establecidos y verificar el cumplimiento de la normativa legal

vigente, aquí la única debilidad es que está programado para octubre a diciembre del 2016 y para efectos de lo que dice doña Lorena, ya puede que esté consumada la deficiencia. Esto podría iniciarse a mediados de año. Se imagina que lo hacen así, en función de que aquí se estila que el peso de las contrataciones llega precisamente en ese periodo, pero hay contrataciones que se formalizan al finalizar el año anterior, pero se vienen a ejecutar a inicios del año siguiente, entonces se podría monitorear el proceso de esas contrataciones y no esperar hasta esa fecha.

El Director Chavarría Gutiérrez expresa, que la Auditoría Interna en su oficio está solicitando que se apruebe el PEAI 2016-2020. Esta Junta Directiva lo había devuelto para que incluyeran planes concretos, éstos a su criterio están en el plan de trabajo que se adjunta. Por lo que a su criterio, la Auditoría Interna ya cumplió con lo que se les solicitó en el acuerdo anterior. Lo que procede es aprobar el plan estratégico y dar por recibido el plan de trabajo del 2016. Y se podría sugerir que incluyan algunos puntos, como resultados más oportunos en algunos aspectos específicos para tener el pulso de cómo va la Institución, pero no tratar de modificar el plan de trabajo.

El Director Ejecutivo a.i. indica, que con los temas de la reasignación de funciones en un periodo de cinco años, no son propiamente actividades que debe hacer la Auditoría, sino que involucran otras dependencias institucionales, Ahora con todos los documentos que ellos están presentando si están dando el carácter global de que la función de la auditoría va de la mano con las tareas que realiza la institución y evaluando las tareas de mejora de la institución. Le parece que la Auditoría Interna completó el documento, tal y como se lo solicitó esta Junta Directiva y también va con lo del plan de trabajo que es cómo la ejecución en concreto del plan estratégico.

Agrega la Directora Vargas Viquez, que hay que recordar que la Auditoría Interna no es una isla.

El Director Chavarría Gutiérrez menciona que uno de los estudios que llevará a cabo la Auditoría Interna es metodología de trabajo y procesos internos, otro plan estratégico es agregar gestión a la labor del Cosevi, todas las actividades dentro de ese tema estratégico tienen que ver con revisión de procesos, etc., dentro del Cosevi. Este otro tema metodología de trabajo y procesos internos lleva incorporadas actividades como: modernizar el proceso de fiscalización de la auditoría interna considerando los requerimientos tecnológicos, humanos y aquí es donde vienen las consideraciones que ellos expusieron de tener más personal, como un periodista, un ingeniero, etc., el plan de trabajo es general, no solamente para la auditoría es general y el plan estratégico se apoya en el plan de trabajo que adjuntaron. No ve ningún problema en aprobar el plan estratégico y dar por recibido el plan de trabajo. Sí alguien tiene alguna observación que hacer en alguna de las tareas que están propuestas para que sean más específicas o más frecuentes a lo largo del año, para tener este órgano colegiado, un control más preciso de lo que está pasando en la institución es otro tema.

El Director Llorca Castro manifiesta, que una de los aspectos que se ha encontrado en el Ministerio de Salud es seguir haciendo lo que se venía haciendo. Y eso es tremendo. Muchos de los resultados del impacto de las gestiones que está teniendo la administración

pública en muchos campos, demuestran que lo que se venía haciendo no era quizá lo mejor. Entonces una de las cosas que se ha topado en el Ministerio, hablando de auditoría, es que el tipo de trabajo que venía haciendo la auditoría en el Ministerio era una auditoría muy reactiva, de ciertas situaciones concretas, con un enfoque muy policial y de poco aporte o de bajo impacto al proceso de mejora continua de la gestión institucional. Lo que realmente hay que valorar en este caso, es sí esto que dice la Auditoría Interna, en el plan estratégico de agregar valor a la gestión del Cosevi es realmente así. Por supuesto que los aspectos que se plantean son muy generales. Está tratando de implementar la aplicación de indicadores en todo lo que se hace en el Ministerio. No sabe si es potestad de la Junta Directiva solicitar indicadores a la Auditoría Interna; pero lo que sí no puede ser es que se haga todo un proceso descomunal de auditoría y la contribución a la mejora continua de los procesos de gestión sean mínimos. No le queda claro si el impacto realmente se está optimizando, si se está mejorando. Cree que la Auditoría ha hecho trabajos muy profesionales; sin embargo, las recomendaciones son muy puntuales, muy específicas y se refieren con frecuencia al caso concreto o a lo mejor al procedimiento, pero no tiene un impacto general. Pregunta si en algún momento se han solicitado indicadores y si éstos están incluidos en el plan.

El Director Chavarría Gutiérrez responde, que sí y que deberían aparecer. Por ejemplo, la Auditoría Interna, en el plan 1 agregar valor a la gestión institucional, cuáles son las actividades que se proponen cumplir la Auditoría el próximo año? Se incluyen revisión de las transferencias a la Municipalidad de Puntarenas. Por qué a la Municipalidad de Puntarenas? Seguramente es porque ellos han oído alguna cosa por ahí. Lo ideal es que lo hagan a las 81 municipalidades del país. Otra evaluación del proceso de recepción, verificación y registro de los ingresos por multas por infracciones, ese estudio es vital para el Cosevi. Su criterio es que en este informe, la Auditoría le agrega realmente algo importante a la gestión del Cosevi. Piensa que no hay que tener preocupación en el tema que menciona el Director Llorca Castro. Dentro de las limitaciones de personal, le parece que este plan está bien e incluye temas que para esta Junta Directiva deben ser importantes.

El Director Llorca Castro expresa, que las cifras de mortalidad que se están teniendo en las carreteras son el mejor indicador de que han pasado dos cosas. O el trabajo del Cosevi no ha estado a la altura o que el Cosevi se ha quedado pequeño para la situación real del país. En cualquiera de los dos casos, ello demuestra todos los días que en general la institución no está cumpliendo con su cometido.

Responde el Director Chavarría Gutiérrez que el problema de la accidentabilidad en el país, cada vez más creciente, más alarmante, es un tema que hay que verlo multifactorialmente, no es un solo factor, hay factores internos y externos. Dentro de los internos, asegura que alguien no está haciendo la tarea y de ahí se está viendo una parte de responsabilidad en ese problema. En este aspecto hay un asunto a evaluar, la asignación de recursos a la Policía de Tránsito, dentro del plan de trabajo está la evaluación del proyecto "Prevención de Accidentes Fatales en rutas o tramos específicos de más alto riesgo por parte de la Dirección General de la Policía de Tránsito, está es otra actividad de la Auditoría, en la cual quiere ver buenos resultados, que se diga que sí

efectivamente la Policía de Tránsito está utilizando adecuadamente los recursos que el Cosevi le transfiere.

Acota el Director Llorca Castro, que definitivamente este es un tema muy delicado, porque demostrar el impacto que pueda tener esa asignación de recursos, por ejemplo en equipo, chalecos, etc., cómo impacta eso en la reducción de muertes en carretera. Pasa lo mismo en salud, cómo impacta el tener mejores estetoscopios en reducir la morbilidad en la población. Es difícilísimo demostrar, pero la Auditoría debe ir tratando de mejorar también en ese sentido, ir mejorando el alcance de sus observaciones, sus recomendaciones, en aras a esa mejora continua que tanto se necesita.

La Directora Vargas Viquez indica, que como ejercicio de autoevaluación pensando cómo Junta Directiva y como lo que representa, es decir, que la seguridad vial debería de ser un tema esencial en todas las municipalidades y no sabe si se está logrando. En toda esa confluencia de esfuerzos no es tan fuerte como se debería para poder evitar más las muertes en carretera, que el tema fuera un tema esencial de trabajo para todos y que quizá ha faltado, esa coordinación en esa posibilidad que se tiene de estar aquí varias instituciones representadas de varios sectores.

El Director Tacsan Loría menciona, que le alegra oír esa preocupación, en dos sentidos. Uno: que sin menospreciar la labor que están haciendo las instituciones, llámese Policía de Tránsito, Cosevi, Educación, etc., pareciera que el trabajo no es suficiente y que se está perdiendo la batalla. En esa situación se plantea: cuál es la posición que debe tomar el Cosevi ante una situación cómo la que se está viendo? A su parecer el Cosevi tiene que ser el órgano rector en esta materia, es el que tiene que dictar las pautas, el camino, alianzas, debe ser el ente contacto para que las cosas se puedan hacer. Cómo se logra eso? Doña Lorena dice que debería de haber un papel más activo de las municipalidades. Qué tiene que hacer el Cosevi para que eso se dé? Cuáles son los lineamientos que se tiene que disparar? Cuáles son las medidas que se tienen que tomar desde este órgano colegiado? Cuáles son los proyectos que se deben encausar para que una cosa de estas se logre? De igual manera se sabe que con el Ministerio de Educación, siempre hay algunos aspectos que se están trabajando, serán esos los aspectos, se puede ampliar más, será necesario coordinar más directamente con el Ministerio de Salud o con lo que se está haciendo es suficiente? A su parecer el Cosevi tiene que ser al cerebro de toda esta estrategia, ahí es donde ubica al Cosevi e implementando los proyectos necesarios en conjunto con las diferentes dependencias para poder tratar por todos los medios para revertir la batalla que se está perdiendo como país.

El Director Ejecutivo a.i. indica, que mucho de la situación del Cosevi, es con respecto al marco legal que tiene para desenvolverse, porque la Ley de Administración Vial y la reforma que hubo al Cosevi recientemente lo ponen al mismo nivel de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y de la Policía de Tránsito, que son dependencias del MOPT, mientras que el Cosevi es una institución separada, o sea es un órgano desconcentrado que tiene cierta independencia pero no es lo mismo que las direcciones del MOPT y lo que sucede es que en el Cosevi pueden haber muy buenas intenciones y tener muy claro cuál es el norte, pero no le puede exigir ni al Ministro, ni a las direcciones qué es lo que tienen que hacer. En este sentido, se conversa internamente con el Señor Director Ejecutivo de

su preocupación de que al finalizar el año no va a haber una ejecución presupuestaria óptima, que no han servido las acciones para atacar la creciente accidentalidad, pero uno se preguntaría estará en posibilidad de hacerlo?, hasta dónde llega?, cuáles son sus limitaciones?. El Cosevi puede tener una unidad de investigación, detectar el problema, identificar los llamados puntos negros, dónde está la accidentabilidad, decir dónde hay que concentrar los focos de acción, cuáles son los puntos más álgidos, pero si los que tienen que ejecutar esos parámetros no lo hacen, el Cosevi está atado de manos. Si en Educación Vial siguen un sistema de educación vial de hace 15 años o 20 que no está atacando la problemática de las nuevas generaciones y no se cumplen con las propuestas que hace el Cosevi, qué se puede hacer? En este aspecto, el que es un poco más sumiso es Ingeniería de Tránsito, porque es una labor más ingenieril. Por ejemplo ellos plantean un proyecto, se le financia y ellos lo ejecutan, pues ahí se ve la obra, en esta línea no hay mayor espacio de salirse de lo que es el círculo, pero en los otros aspectos el Cosevi tradicionalmente, es un financiador de proyectos. Sin jalar para la institución no sería tan severo en decir, que el Cosevi, está fallando como tal, o ha dejado de hacer algo, porque tampoco se le ha dejado, porque en realidad no es el ente rector de la seguridad vial. No se le ha dejado y sería un poco severo decir que tampoco se lo ha ganado. El MOPT es el ejecutor de todo lo relacionado en el sector y así lo dice la Ley de Administración Vial, porque si se va por el formalismo, el Cosevi lo que hace es conocer los análisis de asuntos referentes al tránsito para identificar problemas de seguridad vial y hacer recomendaciones o aprobar orientaciones, prioridades y proyectos para programas de promoción de la seguridad vial. Es decir, el Cosevi identifica el problema, señala cómo hay que atacarlo e incluso decir tal institución lo tiene que ejecutar. Está la otra realidad que en los últimos años, ha habido una recaída tremenda en la recaudación en el Cosevi, donde el presupuesto no alcanza para lo que se desea, ya que la gente ha buscado distintos mecanismos para no pagar las multas. Los recursos no abundan como años atrás.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 3.2.1 Aprobar el Plan Estratégico de la Auditoría Interna PEAÍ-2016-2020, remitido por la Auditoría Interna.
- 3.2.2 Se da por recibido el oficio A.I.-15-593, de la Auditoría Interna, mediante el cual se remite el Plan Anual de Trabajo para el 2016.

ARTÍCULO CUARTO

Reglamento de Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores

Se conoce el Decreto Ejecutivo sobre el Reglamento de Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores. Explica el Director Ejecutivo a.i., que la Ley de Tránsito está regulado el seguro obligatorio de vehículos. Por muchos años se ha conocido la existencia del seguro obligatorio, no destacándose que en realidad es una gran conquista que solo existe en algunos países en los términos en que lo hay aquí. Este tradicionalmente se convierte en una decisión voluntaria de

las personas que pueden hacerlo y en los que no pueden, se la juegan con lo que la seguridad social los pueda defender. Desde su punto de vista, por lo descrito, es un tema al que no se puede negar la importancia. Al amparo de la ley anterior, también se establecía que los pormenores de cómo se aplica el seguro obligatorio de vehículos, sobre lo que son las coberturas, los aspectos que son indemnizables, cómo son indemnizables, las responsabilidades de la entidad aseguradora, que estaban regulados en un decreto de 1996. Al promulgarse la ley vigente, en el artículo 61, también se integró un mandato igual donde había que reglamentar el seguro obligatorio de vehículos. En este aspecto, hay que señalar que en la ley que fue publicada en octubre del 2012 señalaba que había 6 meses para que se reglamentara este seguro mediante una propuesta a presentar al Poder Ejecutivo, o sea esto debió de haberse reglamentado desde abril del 2013.

Agrega que en los considerandos del decreto, se menciona que el responsable de esto es el CONECIT no el MOPT, por lo que fue así que en abril del 2013 se envió el borrador del decreto para su respectivo trámite. El Ministerio otorgó la audiencia pública respectiva, que se publicó el 4 de abril del 2014 y se dieron los 10 días hábiles de ley, que debió de haber sido a final del 2014, pero por razones no determinadas, el documento siguió dando vueltas y finalmente en noviembre del 2015 se llegó a consensuar el texto del reglamento.

El Consejo de Seguridad Vial tiene una vinculación evidente con el seguro obligatorio de vehículos, porque se liga con el quinto pilar del Decenio de la Seguridad Vial, que es la atención de la víctima después del accidente, o sea no se puede decir que el Cosevi no tiene nada que ver con el tema, sino que tiene una vinculación directa. En el inicio del documento se menciona la Ley de Administración Vial No. 6324, del 24 de mayo del 1979 y hay unos pocos artículos donde se indica que el diseño del marchamo, que es algo que no se cumplió este año, tiene que enviarse previamente al Cosevi para su aprobación. No como lo hizo el INS este año, que lo remitió para conocimiento nada más de esta Institución. Ahora con esto, eso se convierte en una obligación del INS, el plantear el logo del marchamo.

Con respecto al contenido del decreto, el punto medular es el monto de la cobertura del seguro obligatorio, que en el reglamento que estaba vigente es muy genérico y le daba la potestad al INS de establecerlo de acuerdo a unos parámetros muy generales, donde se hablaba que utilizará las bases técnicas reales y actuales, además se fundamenta en su propia experiencia en forma tal que se garantice el costo de la administración y el otorgamiento de las prestaciones médico-sanitarias y de rehabilitación, así como la solidez financiera. En el artículo cuarto se establece el esquema de cómo se tiene que definir la cobertura y ese es el punto medular de lo que es el reglamento y sobre el cual están presionando, que a partir de ello es que giraría todo el resto de regulaciones. Desde ese punto de vista, hay una justificación legal para que el Cosevi tenga interés en que se promulgue esta regulación. En este sentido se da la circunstancia que en este tipo de documento, el MOPT y el Ministerio de Hacienda, que son los intervinientes, son los que debieron de haberlo publicado, pero tienen una limitación para hacerlo, por lo que le están solicitando al Cosevi la colaboración para publicarlo y como se puede ver es un documento bastante extenso que se posiblemente costará algunos millones su publicación, por tal razón se pone en conocimiento de esta Junta Directiva para que se autorice el gasto respectivo, lo cual es razonable. El decreto ya está firmado tanto por el Señor Presidente de la República, el Ministro de Obras Públicas y Transportes y el de Hacienda, por lo que no debe ser aprobado por este

órgano colegiado. Lo que procedería, a su parecer, es ratificar el documento y ordenar su publicación.

La Asesora Legal de la Junta Directiva menciona, que para la Caja Costarricense del Seguro Social y el Instituto Nacional de Seguros es sumamente importante este decreto, en su participación en el documento, ellos dicen que el presente reglamento no le pueden cobrar al INS, y el otro tema era que el INS porque resulta ser que ellos mandan toda la documentación a la SUGESE, aquí se aprueba la homologación de los montos, entonces la cobertura ya no va a hacer de tres millones y medio a seis millones como estaba originalmente, sino que los dos se homologan a seis millones. Por esta razón, el INS manda la documentación a la Sugese con explicaciones, lo único es que el Ministerio de Hacienda tuvo una serie de acotaciones sobre los plazos, a efecto de que esto estuviera listo en noviembre, por lo que hubo que correr algunas fecha.

El Director LLorca Castro indica, que por supuesto que la CCSS debe estar sumamente interesada en este documento, más que eso, debe estar sumamente involucrada en el proceso, la Caja como cualquier asegurador, así como cualquier operador privado. Acota que este reglamento tiene un impacto enorme en cómo se organiza el sistema de atención o cómo se financia el sistema y es sorprendente que el Ministerio de Salud no participe en la firma de un reglamento de esta envergadura para el sector. En otro orden de cosas, entiende que lo único que se ocupa es el dinero del Cosevi para su publicación, en el Ministerio de Salud hay una cantidad importante de recursos para publicaciones de decretos, si se hubiera participado no se estaría en este dilema del dinero.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se ratifica el Reglamento de Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores y se autoriza a la Administración para que realice todas las acciones pertinentes para su publicación en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO QUINTO

Asuntos de la Presidencia

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

ARTÍCULO SEXTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

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

ARTÍCULO SÉTIMO

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 a las 19:00 horas.