

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 3137-2023

Acta de la Sesión Ordinaria 3137-2023 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 08 de marzo del 2023.

Se inicia la sesión a las 17 horas con 00 minutos con el quórum de ley. El presidente suplente el Ing. Álvaro Bermúdez Peña es quien preside la sesión.

Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión presencial.

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

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

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

Álvaro Bermúdez Peña	Presidente Suplente, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Yorlene Víquez Estevanovich	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales
Freddy Carvajal Abarca	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos

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

Gaudy Fernández Soto	Delegada Suplente del Ministerio de Salud
----------------------	---

Directora Ausente: Representación del Ministerio de Educación Pública que no ha sido nombrada.

Participan igualmente de manera virtual:

Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Lic. Steven Calderón Fonseca	Asistente de Junta Directiva
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Jefa Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Ing. Pablo Álvarez Garay	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Lic. Roy Rojas Vargas	Director de Proyectos

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

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

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

El Señor Álvaro Bermúdez Peña, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores.

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

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: el Ing. Álvaro Bermúdez Peña, presidente suplente de la Junta Directiva, indica que se encuentra en las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la señora Gaudy Fernández Soto, representante del Ministerio de Salud, indica que se encuentra desde Limón en el cantón central, el señor Freddy Carvajal Abarca representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica que se encuentra sesionando desde las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en San José y la señora Yorlene Víquez Estevanovich, delegada de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, indica que se encuentra sesionando desde las instalaciones del despacho del Ministro en San José.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO PRIMERO

- I. Aprobación del Orden del Día.
- II. Aprobación del acta:
 - 3136-23 sesión ordinaria
- III. Asuntos de la Presidencia
- IV. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- V. Propuesta Especificaciones Técnicas de Inspección Técnica Vehicular.
- VI. Asuntos de la Directora Ejecutiva
- VII. Correspondencia
 - Oficio DVT-DGEV-DG-2023-131 Incidente de Nulidad.
- VIII. Pasar lista de directivos con la descripción de quienes están presentes

Se elimina el acápite segundo del acta y se procede a votar el orden del día.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 1.1 Se aprueba el orden del día con la modificación presentada.

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO SEGUNDO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen asuntos de la presidencia.

ARTICULO TERCERO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

La representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, la Licda. Yorlene Víquez Estevanovich consulta a doña Cindy que de Nicoya le están pidiendo una demarcación de la zona peatonal: ¿le llegó alguna nota?

La directora ejecutiva, la Licda. Cindy Coto Calvo responde que sí, nosotros tenemos un proyecto, en realidad eso es competencia de Junior Araya de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, pero como nosotros hacemos los levantamientos, coordinamos y se los enviamos a él para que los incluya, pero sí nos llegó una nota y ya gestionamos.

ARTICULO CUARTO

Propuesta Especificaciones Técnicas de Inspección Técnica Vehicular.

Al ser las 17 horas con 03 minutos ingresa el jefe de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular el Ing. José Manuel Chaves Cordero, el Ing. Pablo Álvarez Garay y el Director de Proyectos el Lic. Roy Rojas Vargas.

La directora ejecutiva, la Licda. Cindy Coto comenta que en este punto se va presentar una propuesta resumida, contiene un componente legal y un componente técnico que viene en dos escenarios.

Uno que es el técnicamente óptimo y otro que es disminuido considerando que sea menos costoso para que el traslado de tarifa sea menos. La idea sería, que ustedes puedan escoger con cuál de los dos escenarios trabajamos y también hay un modelo de negocio que se trabajó en el COSEVI que establece que sea la posibilidad de uno, dos o tres operadores.

La persona que desarrolló el modelo ha insistido en que él no puede determinarlos sin el modelo tarifario, sin embargo, por la línea de tiempo que se ha establecido, es fundamental que se tenga definido.

Nosotros consideramos que lo óptimo para ajustarnos a la legalidad y partiendo en que las empresas tengan una utilidad que les sea atractiva para poder concursar, sería que salgamos con dos operadores, ese sería el modelo y lo que vamos hacer es una explicación resumida partiendo de que se les envió la información con el contenido suficiente para que lo pudieran leer y que si tengan dudas lo puedan hacer.

Después de esto se montaría la decisión inicial que sería lo que se subiría a SICOP y bueno a ver como todo proceso de contratación, ver si tiene objeciones, ver si tiene impugnaciones, qué van a decir los oferentes y ya empezar la tramitología, partiendo de una hoja de ruta que hemos establecido de que el proceso de contratación en general pueda durar un año, que en abril del 2024 tengamos seleccionada una empresa para que le podamos dar orden de inicio, tengamos seis meses para que esa empresa trabaje junto con don Roy Rojas y su equipo en el traslape de que DEKRA tiene que salir en octubre del 24 y esta empresa entre para que no haya ningún conflicto con los usuarios, entonces dentro de nuestro marco necesitamos que ustedes nos definan del acuerdo para proceder con la decisión inicial.

El Ing. Pablo Álvarez Garay inicia explicando la presentación y le sede la palabra el Dr. Carlos Rivas Fernández para que exponga la figura legal a emplear.



PROPUESTA DE ESTRATEGIA PARA LA ELECCIÓN DE LOS FUTUROS PRESTATARIOS DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

08 de marzo, 2023



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Objetivo: Seleccionar de manera previa a participantes de un futuro concurso (adjudicación o autorización)

Ventajas:

- 1) Otorgar tiempo para que la Sala Constitucional se pronuncie.
- 2) Plazo ordinario de recepción de ofertas y dictado final, se acorta hasta la tercer parte del plazo de la licitación mayor.



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Contenido

- a) Cartel contiene dos etapas involucradas:
1. Precalificación
 2. Concurso con los precalificados en la primera etapa

Continúa la exposición el encargado de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, el Ing. José Manuel Chaves Cordero



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Contenido del cartel:

- a) Pliego de condiciones compuesto por una invitación al concurso y apertura, y 12 anexos.
- Anexo 1. Metodología de evaluación primera fase de preclasificación.
 - Anexo 2. Condiciones generales de la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.
 - Anexo 3. Modelo de zonaje del servicio de Inspección Técnica Vehicular en los CIVE de Costa Rica.
 - Anexo 4. Modelo tarifario: Tarifa inicial y reajustes.
 - Anexo 5. Remuneración que se derivará de la prestación del servicio de IVE.
 - Anexo 6. Condiciones técnicas generales.
 - Anexo 7. Definición del proceso de inspección.
 - Anexo 8. Condiciones específicas para el servicio.



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Contenido del cartel:

(...)

- Anexo 9. Especificaciones de la infraestructura
 - Anexo 10. Plataforma Tecnológica, hardware y software.
 - Anexo 11. Fiscalización del proceso de ejecución de la inspección técnica vehicular.
 - Anexo 12. Obligaciones y sanciones.
- b) Factores de admisibilidad y evaluación esta etapa
- c) Cantidad de precalificados determinado por la cantidad definida en el modelo de negocio



Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación

COMPONENTE 1: Cantidad de inspecciones técnicas vehiculares completas realizadas de forma ininterrumpida en los últimos diez años. Máximo a reconocer 50 puntos.

Rango de inspecciones completas realizadas	Puntuación
De 50 a 65 millones	20
De 66 a 80 millones	30
De 81 a 95 millones	40
Más de 96 millones	50



**Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación**

COMPONENTE 2: Experiencia acreditada de la empresa en la realización de inspecciones técnicas vehiculares completas.

Máximo a reconocer: 20 puntos:

Rango de años de experiencia ininterrumpida en años	Puntuación
De 10 a 15	5
De 16 a 20	10
De 21 a 25	15
Más de 26	20



**Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación**

COMPONENTE 3. Rendimiento total efectivo de inspecciones periódicas completas en tiempo ponderado de vehículos por hora, respecto a la distribución de la flota vehicular que asiste a la inspección técnica periódica. Máximo a reconocer: 15 puntos.

Rendimiento total efectivo de inspecciones periódicas completas en tiempo ponderado (vehículos por hora)	Puntuación
Menor o igual a 10.	6
Mayor a 10 y menor o igual a 12	9
Mayor a 12 y menor o igual a 14	12
Mayor a 14	15





**Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación**

COMPONENTE 4: Experiencia acreditada de la empresa en la norma ISO 17020, en la realización de inspecciones técnicas vehiculares completas.
Máximo a reconocer: 15 puntos:

Rango de años de experiencia ininterrumpida en años	Puntuación
Menor o igual a 4	6
Mayor a 4 y menor o igual a 7	10
Mayor a 7 y menor o igual a 10	12
Mayor a 10	15



Una vez finalizada la exposición del Ing. Chaves Cordero, continua la exposición el Ing. Pablo Alvarez Garay.



**DESCRIPCIÓN DE ESCENARIOS PROPUESTOS
PARA SERVICIO INSPECCIÓN TÉCNICA
VEHICULAR**





**Estimación de inspecciones y cantidad de líneas
 para escenarios propuestos**

Modelo de tasa de servicio ponderada	Resultado general	
	Escenario 1	Escenario 2
Tasa de servicio esperada/línea= # inspecciones / hora	8,4	8,4
Tasa de servicio esperada /línea= # re- inspecciones / hora	16,8	16,8
Cantidad de horas por día	16	16
Días al año	300	350
Demanda = inspecciones /año	1 301 348	1 301 348
Demanda = re-inspecciones /año (tasa rechazo promedio 48%)	624 647	624 647
Líneas teóricas	40,1	34,4
Factor crecimiento (4% anual a 10 años)	1,48	1,48
Líneas teóricas totales (incluyendo factor de crecimiento)	60,7	52,0



Descripción de escenarios propuestos

Escenario 1 - Equipo nuevo con dinamómetro, construcción de 6 CIVE y ampliación de 2 CIVE, dos turnos de trabajo.

1. Programa cuenta con 22 CIVE en total (6 de 6 líneas, 9 de 2 líneas, 4 de 1 línea y 3 móviles), se resta una línea del CIVE de Alajuela.
2. Programa cuenta con 60 líneas de inspección (30 livianos, 27 universales y 3 móviles).
3. Se instalan dinamómetros en las 60 líneas de inspección para ejecución de pruebas dinámicas en emisiones contaminantes. La prueba de taxímetro se realiza en este equipo.
4. Se amplían a 2 líneas los CIVE de Nicoya y Limón, actualmente son de 1 línea.
5. Se adquieren terrenos para los nuevos 6 CIVE a construir: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).
6. Se construyen 6 nuevas CIVE: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).
7. Se incluye costo por certificación de las normas ISO (4).
8. Se incluyen costos para que la base de datos de la IVE se encuentre centralizada en el [Cosevi](#).
9. Se incluye sistema de CCTV de apoyo al proceso de fiscalización.
10. Se incluye hardware y software para operación de IVE.
11. Se incluye sistemas de protección húmedo contraincendios en edificaciones mayores a 2500 m2 (nuevas y remodelaciones) en los 6 CIVE ubicados en el GAM.



Descripción de escenarios propuestos

Escenario 2 - Equipo nuevo sin dinamómetro, pero con analizadores de gases, opacímetros y velocímetros, construcción de 1 CIVE de 6 líneas y ampliación de 2 CIVE, dos turnos de trabajo incluyendo domingos

1. Programa cuenta con 17 CIVE (6 de 6 líneas, 6 de 2 líneas, 2 de 1 línea y 3 móviles), se resta una línea del CIVE de Alajuela.
2. Programa cuenta con 52 líneas de inspección (26 livianos, 23 universales y 3 móviles).
3. No hay dinamómetros en su lugar se hacen pruebas estáticas con analizadores de gases y opacímetros. Además, para la prueba de taxímetro se incluyen velocímetros.
4. Se amplían a 2 líneas los CIVE de Nicoya y Limón, actualmente son de 1 línea.
5. Se adquiere terreno para el nuevo CIVE a construir: Mora (6).
6. Se construye 1 nuevo CIVE: Mora (6).
7. Se incluye costo por certificación de las normas ISO (4).
8. Se incluyen costos para que la base de datos de la IVE se encuentre centralizada en el [Cosevi](#).
9. Se incluye sistema de CCTV de apoyo al proceso de fiscalización.
10. Se incluye hardware y software para operación de IVE.
11. Se incluye sistemas de protección húmedo contraincendios en edificaciones mayores a 2500 m2 (nuevas y remodelaciones) en los 6 CIVE ubicados en el GAM.



Comparación de los escenarios

Escenario 1	Escenario 2
1. Programa cuenta con 22 CIVE.	1. Programa cuenta con 17 CIVE.
2. Programa cuenta con 60 líneas de inspección.	2. Programa cuenta con 52 líneas de inspección.
3. Se instalan dinamómetros en las 60 líneas de inspección para ejecución de pruebas dinámicas en emisiones contaminantes. La prueba de taxímetro se realiza en este equipo.	3. No hay dinamómetros en su lugar se hacen pruebas estáticas con analizadores de gases y opacímetros. Además, para la prueba de taxímetro se incluyen velocímetros.
4. Se amplían a 2 líneas los CIVE de Nicoya y Limón, actualmente son de 1 línea.	4. Igual que escenario 1.
5. Se adquieren terrenos para los nuevos 6 CIVE a construir: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).	5. Se adquiere terreno para el nuevo CIVE a construir: Mora (6).
6. Se construyen 6 nuevas CIVE: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).	6. Se construye 1 nuevo CIVE: Mora (6).
7. Se incluye costo por certificación de las normas ISO (4).	7. Igual que escenario 1.
8. Se incluyen costos para que la base de datos de la IVE se encuentre centralizada en el Cosevi .	8. Igual que escenario 1.
9. Se incluye sistema de CCTV de apoyo al proceso de fiscalización.	9. Igual que escenario 1.
10. Se incluye hardware y software para operación de IVE.	10. Igual que escenario 1.
11. Se incluye sistemas de protección húmedo contraincendios en edificaciones mayores a 2500 m2 (nuevas y remodelaciones) en los 6 CIVE ubicados en el GAM.	11. Igual que escenario 1.



Ventajas y desventajas de los escenarios

Escenario 1	Escenario 2
1. Se reduce costos de mantenimiento y obsolescencia en equipos, al ser equipos nuevos.	1. Igual que escenario 1
2. Se mejora la tecnología en el proceso de inspección técnica con la inclusión de dinamómetros.	2. Se mejora parcialmente la tecnología en el proceso de inspección técnica, ya que no se tendrían dinamómetros.
3. Se mejora el servicio al usuario (distancias recorridas) al tener más estaciones fijas (19).	3. Se mejora parcialmente el servicio al usuario (distancias recorridas) al tener sólo una nueva estación fija (14).
4. El Estado incrementa su inversión de infraestructura de dar el servicio a futuro al contar con mayores activos fijos.	4. El Estado incrementa parcialmente su inversión de infraestructura de dar el servicio a futuro al contar sólo con una nueva estación fija.



Muchas gracias

Una vez finalizada la exposición el asesor legal institucional, el Dr. Carlos Rivas consulta a los técnicos: ¿ustedes cuál recomiendan?

El Ing. Chaves Cordero responde que definitivamente el escenario uno y no es solo por el hecho de que tengamos equipos nuevos, es que la ley establece que se requiere que la gestión ambiental sea progresiva y el tema de usar los dinamómetros nos garantiza que la precisión en las pruebas puede mejorar muchísimo y no solo eso, también puede hacerle frente a cualquier normativa más reciente respecto a la medición de emisión, como es la euro7 y la c3 que están prontas a salir y puestas en servicio en Europa y Estados Unidos.

Entonces, definitivamente el uso de ese nuevo elemento de inspección, junto con el resto que ya venir con mucho más asentamiento para hacer mediciones más precisas tanto en iluminación y frenado.

Frenado que es la primer causa de defecto en revisión técnica donde tenemos el mayor rezago; debido a que casi ningún taller privado lo tiene, pues nos hace ver que la inversión que conlleva el escenario 1 nos permitiría abarcar durante el periodo de 10 años, sin que exista la posibilidad de que una persona tenga que esperar 3 meses para una cita y atender su cita a menos de 50 kilómetros, me parece es la forma más justa para la equidad social, yo recomiendo sin ninguna duda el escenario 1 para la revisión técnica vehicular en los próximos 10 años.

El representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos el Ing. Freddy Carvajal Abarca comenta, que es muy interesante y nos permite ver los aspectos positivos que el escenario 1 logra verificar que se están aprovechando todas las experiencias que ha tenido el país en los últimos 20 años y también el aspecto tecnológico.

Tenemos la oportunidad en Costa Rica de seguir el proceso de revisión técnica bajo todos los aspectos técnicos que se tengan en el presente. Es el momento oportuno de mejorar el servicio respecto con lo que presentó años anteriores la anterior operadora, importante el usuario, este escenario 1 por lo menos indica que va a ver mejor condición en desplazamientos, más estaciones a nivel nacional y eso es muy importante de lo que hoy en día vemos.

El hecho de que no da citas en las estaciones móviles, el tiempo, tampoco la capacidad de poder tener regiones fuera del GAM donde no hay estaciones fijas. Ese escenario 1 en realidad reúne todos los aspectos que se esperan y poco a poco vamos a ir teniendo más afinado y creo que es un escenario muy interesante que nos está dando esas opciones y también bajo la opción que se está viendo de un proceso de una precalificación muy importante.

Lo que andamos, la transición, hoy en día una operadora bajo el permiso de la figura que se le dio y la transición que se le va a dar.

Muy bien, muy buen trabajo, sigan adelante y esperamos que en las próximas semanas siga avanzando el proceso que hay que hacer y luego ir viendo ya ese cronograma; muchas gracias.

Importante ustedes son un grupo de gran experiencia no de un año, sino de más de 20 años y que mejor que tienen toda la información, no hay que ir a buscar, si nos vamos al 2002 que va pasar, no ya se tiene todo lo que se puede mejorar y algo importante también, la operadora actual bajo la figura del permiso, está remitiendo todavía el proyectar más el proceso que se puede mejorar pienso que ahí hay elementos que nos van a permitir cuando ya tengan que implementarse asesorías y validez del país, igual el costarricense sepa que las cosas se están haciendo bien y para mejorar.

El director de proyectos, el Lic. Roy Rojas Vargas comenta que es muy importante aclarar que número 1 todo esto es basado en evidencia científica no hay ocurrencia, número 2 el criterio de racionalidad, número 3 el impacto al medio ambiente que ya está demostrado el impacto que va a tener sobre los accidentes de tránsito, hay estudios que demuestran el impacto que genera y la contribución que genera el saber el estado de la flota vehicular en accidentabilidad

y otro tema es la brecha de la inequidad en el país, para que toda la mayor cantidad de personas tenga acceso a hacer su revisión técnica y saber cuál es el estado de su vehículo y no tengan que trasladarse 50 kilómetros y lógicamente la función tecnológica va permitir realmente lanzarnos como mucha fuerza a una nueva década de movilidad.

Al ser las 17 horas con 31 minutos se retira el Ing. José Manuel Chaves Cordero, el Ing. Pablo Álvarez Garay y el Director de Proyectos el Lic. Roy Rojas Vargas

Se resuelve

Acuerdo:

- 4.1 Se tiene por conocida la presentación de la propuesta de especificaciones técnicas de inspección técnica vehicular presentada por la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular del COSEVI.
- 4.2 Se aprueba la estrategia de precalificación de ofertas para el nuevo modelo de inspección técnica vehicular.
- 4.3 Se aprueba el escenario 1 presentado por la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, para que sobre la base del mismo se publique el cartel.
- 4.4 Se aprueba una cantidad de dos operadores, como los que se elegirán en la segunda etapa del proceso licitatorio y para el proceso de precalificación se autoriza incluir en el cartel, que se elija un máximo de cinco de acuerdo a la recomendación técnica.
- 4.5 Se autoriza a la Dirección Ejecutiva a realizar toda la tramitología para que el proceso se realice, incluyendo la adopción de la decisión inicial y la remisión de la documentación a la Aresep para los aspectos de su competencia.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO QUINTO

CORRESPONDENCIA

Oficio DVT-DGEV-DG-2023-131 Incidente de Nulidad.

A continuación, se adjunta el oficio DVT-DGEV-DG-2023-131 referente al incidente de nulidad presentado por la directora de la Dirección General de Educación Vial, la Licda. Jackeline Ruiz Araya contra el oficio DVTSV-2023-0147 del viceministro de transportes el Lic. Carlos Ávila Arquín.



DIVISION DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
VIAL

28 de febrero del 2023

DVT-DGEV-DG-2023-131

Licenciado
Carlos Ávila Arquín
Viceministro de Transportes y Seguridad Vial

Señores
Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial



Estimados señores:

Sirva la presente para saludarlos y en atención al oficio del señor Viceministro Lic. Carlos Ávila Arquín N° DVTSV-2023-0147 del 22 de febrero y recibido el día 24 del mismo mes, ambos del año en curso, mediante el cual se me advierte de que en caso de que no se ejecute eficientemente el presupuesto de este año 2023, se dispondrán las medidas disciplinarias que correspondan, en concordancia y como consecuencia el artículo VII de la sesión ordinaria 3132-2023 del 1 de febrero del año en curso, dispuesto por la Junta Directiva del COSEVI, que dispone una llamada de atención en mi contra, interpongo Incidente de Nulidad Absoluta contra ambos actos, con fundamento en las siguientes argumentaciones de hecho y de derecho:

PRIMERO: Con referencia al presupuesto del 2022, asignado por el Consejo de Seguridad Vial (en adelante COSEVI) a esta Dirección General de Educación Vial (en adelante DGEV), debo señalar, que en el mes de setiembre de ese año, en sesión con la Junta Directiva, se abordó la baja ejecución del presupuesto, a lo que la Jefa Administrativa Financiera de esta DGEV Licda. Gabriela Montero Flores, indicó que la Proveduría del COSEVI, tenía pendientes de trámite la contratación de servicios (con un alto porcentaje del presupuesto asignado) requeridos por la DGEV, de los cuales no se había presentado ningún avance.

Así mismo en las sesiones de la comisión de presupuesto del COSEVI, se dio seguimiento a la ejecución presupuestaria de la DGEV, por lo que el avance estaba condicionado a la gestión de los trámites de contratación de la Proveduría del COSEVI.

En ese orden de ideas y al mes de diciembre del año pasado, la Proveduría del COSEVI, mantuvo ese pendiente, lo cual afectó en forma significativa, la ejecución presupuestaria de esta DGEV.

Para mayor referencia, se adjunta el oficio N° DVT-DGEV-A-M-2023-0019 del 31 de enero del año en curso, dirigido a la Directora Ejecutiva del COSEVI, Licda. Cindy Coto Calvo, donde detalla los trámites de contratación sin atender por parte de la Proveduría del COSEVI, así como excedentes



(001) 0002
jackeline.ruiz@mopet.go.cr



DIVISION DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
VIAL

por ahorros en contrataciones realizadas, determinando un total de aproximadamente ciento cuarenta y siete millones de colonias (¢ 147.000,000).

Por otra parte, se presupuestó un proyecto de desarrollo virtual con el Instituto Tecnológico de Costa Rica (COSEVI – MOPT – TEC), cercano a los ciento cincuenta millones de colonias (¢ 150.000,000), dinero que no se ejecutó por disposición de la jerarquía superior, por considerarlo una propuesta que no era prioritaria.

En cuanto a este aspecto primordial de su oficio, debo señalar que, durante el último cuatrimestre del año 2022, era de conocimiento de todas las autoridades del COSEVI y del MOPT, que la ejecución de ese año por parte de esta DGEV, se afectó por los procesos internos de la proveeduría del COSEVI, lo cual, NO es propio de nuestras competencias.

Debo señalar que para el ejercicio presupuestario de este año, COSEVI pretendía aplicar la retención por regla fiscal y suprimir el presupuesto con base en la ejecución del año pasado; lo cual con fundamento en nuestra consulta realizada a la Dirección Financiera del MOPT por medio del oficio DVT-DGEV-A-M-2023-0017 del 30 de enero del año en curso, nos indicaron a través del documento N° FEP-010-2023 del 2 de febrero de los corrientes, que la regla fiscal se aplica en forma consolidada para el Poder Ejecutivo y no para cada institución dentro de los ministerios que conforman el presupuesto nacional, por lo que no era claro las razones del congelamiento de los recursos aprobados, lo que fue corregido a nuestra instancia, tal y como lo señala la Licda. Coto Calvo en el oficio CSV-DE-0546-2023 del 15 de febrero del año en curso, no obstante advierte de investigaciones disciplinarias si la ejecución es menor al 90%.

En ese sentido, desconocemos el fundamento legal y/o técnico para imponer un mínimo preciso de la ejecución, por parte de las autoridades del COSEVI.

Es evidente y manifiesto que la baja ejecución del presupuesto del año pasado por parte de esta DGEV, se debió a omisiones procedimentales de la Proveeduría del COSEVI, que incluso llevaron a la instauración de procedimiento administrativo disciplinario, circunstancia no contemplada en su oficio N° DVTSV-2023-0147.

Finalmente, debo señalar que el Departamento Administrativo Financiero y esta DGEV, carece –tal y como se ha reiterado– de personal idóneo técnicamente para ejercer las funciones propias, y aun así se hacen todos los esfuerzos para cumplir los plazos establecidos por la Proveeduría del COSEVI, para la presentar los trámites de contratación.

SEGUNDO: Independientemente al asunto de fondo aquí analizado y reiterando la imperiosa necesidad de personal, con el debido respeto debo señalar la independencia y la falta de comunicación y coordinación entre esta DGEV y el COSEVI, que ha llevado a la constante advertencia de procesos administrativos disciplinarios, tanto de la directora ejecutiva, como ahora de su respetable Despacho.

En ese sentido, considero que dentro del ambiente de una sana administración, debe prevalecer esa debida comunicación y coordinación, antes del amedrentamiento previo e injustificado.



(066) 0002
judeline.niza@mopt.go.cr



DIVISION DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
VIAL

Al respecto y salvo mejor criterio, considero que debo recalcar, que conforme a las modificaciones legislativas y reglamentarias en las que han estado inmersas el COSEVI y esta DGEV, la segunda no pertenece a la primera y se encuentra dentro de la estructura de la División de Transportes del MOPT, con la salvedad de que desempeñamos funciones dentro de un mismo ámbito de interés público, como es la seguridad vial.

En lo que respecta a las medidas disciplinarias, como lo afirma la Procuraduría General de la República en el dictamen PGR-C-223-2022 del 10 de octubre del 2022 (vinculante según el dígito 2 de su Ley Orgánica N° 6815 y sus modificaciones), dirigido a la ex auditora del MOPT Irma Gómez Vargas:

"Esa potestad de "verificar labores" que se contempla en su consulta, podemos entenderla como parte de la potestad de vigilar las acciones del inferior para constatar su legalidad y conveniencia, utilizando para ello todos los medios útiles y necesarios, lo cual, de conformidad con lo dispuesto en el inciso b) del artículo 102 de la Ley General de la Administración Pública, forma parte de las potestades del superior jerárquico, que, en este caso, es el Director de la DGEV y el Ministro del MOPT, como jerarca máximo.

Ergo, el COSEVI, como órgano desconcentrado de esa cartera ministerial, legalmente no puede ejercer ese tipo de supervisión o control sobre las acciones de la DGEV, puesto que carece de potestad jerárquica sobre la DGEV (en orden a la naturaleza jurídica del COSEVI, puede consultarse nuestro dictamen N° C-003-2009 del 19 de enero del 2009)...

Ese respaldo económico formaría parte de las finalidades del Fondo de Seguridad Vial, pero ello no le atribuye potestades jerárquicas sobre la DGEV, pues tal apoyo económico-logístico es parte del deber de colaboración que previó la norma que regula dicho fondo (artículo 9 de la Ley de Administración Vial) pero ello no lo convierte en jerarca de la DGEV ni le permite invadir o supervisar el ejercicio de sus competencias...

IV. CONCLUSIONES...

5. El COSEVI no puede ejercer supervisión o control sobre las acciones de la DGEV, puesto que carece de la potestad jerárquica sobre esa dependencia. Por esa razón, aunque el SAC haya sido financiado, pagado o adquirido por el COSEVI, ello no le atribuye potestades jerárquicas sobre la DGEV, pues tal apoyo económico-logístico es parte del deber de colaboración que previó la norma que regula dicho fondo (artículo 9° de la Ley de Administración Vial) pero ello no lo convierte en jerarca de la DGEV ni le permite invadir, controlar o supervisar el ejercicio de sus competencias."

En ese orden de ideas, reiterando el respeto y salvo mejor criterio, y considerando que el señor Ministro es miembro de la Junta Directiva del COSEVI, esta como tal y su Directora Ejecutiva, estarían jurídicamente imposibilitados de ordenar medidas disciplinarias en contra de los funcionarios de la DGEV, excluyendo por obvias razones, que una denuncia puede ser interpuesta



(506) 5002
jshelino.niz@mopt.go.cr



DIVISION DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
VIAL

por cualquier persona, para la respectiva investigación preliminar o el procedimiento administrativo disciplinario, que, tratándose de funcionarios de la DGEV – MOPT, le corresponde única y exclusivamente al MOPT.

Es clara, evidente y manifiesta legalmente, la autonomía e independencia financiera, patrimonial y la desconcentración del COSEVI, con respecto a la DGEV.

El artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública (N° 6227 y sus reformas) dispone la regulación de la desconcentración, como lo es el COSEVI.

La norma 99 y siguientes de la Ley N° 6227 establece la relación de dirección, como acontece con esta DGEV y el señor ministro como jerarca.

El patrono de los funcionarios del Ministerio es el MOPT.

El patrono de los funcionarios del COSEVI es este Órgano.

Única y exclusivamente el Ministro puede sancionar a un funcionario del Ministerio, e igualmente, única y exclusivamente la Junta Directiva puede sancionar a sus servidores.

Al inversa, es legalmente improcedente, el Ministro como tal no puede sancionar a los funcionarios del COSEVI, ni este puede sancionar a los servidores del MOPT.

Al respecto remito al Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Decreto Ejecutivo N° 35235-MOPT y sus modificaciones) que establece el régimen disciplinario de sus funcionarios, como es el caso de esta servidora; y que dispone en los incisos a y d del dígito 2, las definiciones de patrono y servidora, para efectos de la regulación aquí analizada.

Así mismo, dirijo al Reglamento Autónomo de Organización y Servicio del Consejo de Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo N° 33126-MOPT y su reforma), que dispone la regulación disciplinaria de sus servidores, que no es el caso de esta funcionaria; y que conceptualiza en los incisos a y b del dígito 4, como patrono y jerarca, al Consejo de Seguridad Vial y la junta directiva, respectivamente; y en el inciso f de esa misma norma define al servidor.

En ese sentido y tal como se ha analizado, el COSEVI no tiene relación de dirección jerárquica sobre la DGEV y como tal, es jurídicamente improcedente cualquier tipo de sanción, como la dispuesta por la Junta Directiva del COSEVI en el artículo VII de la sesión ordinaria 3132-2023 del 1 de febrero del año en curso, de una llamada de atención a esta servidora, por cuanto es evidente y manifiesta que es jurídicamente incompetente y por ende violatorio de los principios constitucionales del debido proceso y del derecho de defensa, razón por la cual ese acuerdo es absolutamente nulo, al tenor de lo estipulado por los artículos 11, 39 y 41 de la Constitución Política; 11, 59 (siguientes), 83, 99, **102 inciso c, 128, 129, 158 y 166** de la Ley N° 6227.

Por otra parte, la nulidad reincide en ser evidente y manifiesta, al inexistir procedimiento previo alguno, para averiguar la verdad real de los hechos y ejercer mi derecho de defensa, de conformidad con los ordinales 39 y 41 de la Constitución Política; 158, 166, **214, 217, 218, 219, 220 y 221** de la Ley N° 6227



(501) 3902
josefina.rio@mopt.gob.cr



DIVISION DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
VIAL

La nulidad absoluta de esta llamada de atención, siendo incompetente, sin procedimiento previo, además no abarca las circunstancias de hecho expuestas en el aparte Primero, a mi humilde criterio, transgrediendo los artículos 132, 158 y 166 de la Ley N° 6227.

PETITORIA:

Con fundamento en todo lo anteriormente expuesto, numeral 175 de la Ley N° 5227, solicito respetuosamente:

- La NULIDAD del artículo VII de la sesión ordinaria 3132-2023 del 1 de febrero del año en curso, dispuesto por la Junta Directiva del COSEVI, que dispone una llamada de atención en mi contra.
- En forma consecuente, la NULIDAD del oficio del señor Viceministro Lic. Carlos Ávila Arqún N° DVTSV-2023-0147 del 22 de febrero.
- La atenuación y reconsideración de los términos (que prejuzgan eventuales hechos, futuros, inciertos y que con el debido respeto considero intimidatorios), sobre medidas disciplinarias; en aras de un ambiente laboral sano y equilibrado que fomente e incentive la eficiencia, eficacia y productividad administrativa; más si se considera la escasez de personal que predomina en esta DGEV.

Se adjuntan todos los documentos precitados, así como impresión de los correos electrónicos referentes al aparte Primero de este oficio.

De Usted, atentamente


Jackeline Ruiz Araya
Directora a.i.
Dirección General de Educación Vial a. i.



CC: Ing. Luis Amador Jiménez, Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Lic. Pablo Zeledón Quesada, Jefe de Despacho, Ministro, MOPT,
Lidia, Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva Consejo de Seguridad Vial,
Ing. Jayre Arguedas Calderón, Directora a.i. División de Transportes

LEC



(004) 0002
jackeline.ruiz@mopt.go.cr

La directora ejecutiva la Licda. Cindy Coto Calvo comenta, que a raíz de los acuerdos que se tomaron sobre la ejecución presupuestaria, se le pasaron a don Carlos Ávila como Viceministro de Transportes y él lo formalizó con un oficio donde le llama la atención a Jacqueline por la baja ejecución y voy a decir que nosotros hicimos un oficio donde a todas las unidades ejecutoras les mandamos a decir que todas las unidades ejecutoras que el presupuesto 2023 lo ejecuten por debajo del 90% van a ser objetos de investigación para ver quién fue el culpable.

Ese parámetro del 90% lo usamos porque ese es el límite que Hacienda nos carga y si nosotros no llegamos a ese 90% nosotros tenemos que darle explicaciones a Hacienda.

A raíz de todo esto, ella hace un incidente de nulidad que se los dirige a ustedes y a don Carlos Ávila diciendo que ella no está de acuerdo, que la mala ejecución es culpa del Consejo de Seguridad Vial y el Departamento de Proveeduría y yo tengo que decir, que en un caso en particular que es la ampliación de un contrato ya ella había mandado un correo, bueno lo mandó la encargada administrativa, bastante pasado de tono a la gente de la Proveeduría y a raíz de eso yo tengo que decir que todos estamos haciendo esfuerzos en conjunto, pero lo que no se puede perder son dos parámetros. Uno la línea de equipo de trabajo, aunque seamos instituciones separadas somos un equipo de trabajo que hacemos una tarea conjunta y la otra la línea del respeto.

Entonces, mandé a pedir un informe, mandé abrir una acción disciplinaria porque creo que hay que resolver esto, porque no es que yo escribo y bueno, esta es la reacción hay un incidente de nulidad y hay que contestar y como va dirigido a ustedes mi recomendación es que le podemos pedir a don Carlos Rivas que nos haga un análisis y que les prepare un proyecto para que ustedes puedan tener sobre qué valorar lo que ella está haciendo, igual don Carlos Ávila está valorando desde su Viceministerio lo correspondiente.

Ing. Álvaro Bermúdez, confirma que se debe hacer un acuerdo dirigido a don Carlos Ávila.

Ing. Freddy Carvajal Abarca, consulta ¿si ella es funcionaria de Educación Vial?

La Licda. Coto le aclara que es la Directora de Educación Vial.

El Ing. Carvajal, opina que ella está en su derecho.

La directora ejecutiva Licda. Coto Calvo aclara, que en estos esfuerzos hemos tratado de hecho, don Carlos Ávila, ha estado conmigo en las reuniones de seguimiento y demás. Y les hemos dicho, talvez porque yo soy funcionaria MOPT, es que es un esfuerzo conjunto. Y no se está persiguiendo a nadie, pero hay a que ser regente y poner en el papel las cosas que no podemos seguir tolerando estas son las reacciones normales.

El Ing. Carvajal especifica que ellos tienen su derecho.

La Licda. Coto, le especifica que tienen su derecho, pero no como lo esperábamos, esperaba una actuación un poco más madura.

El Ing. Bermúdez interviene y afirma que había esperado una respuesta en otra línea, como okey considerando que tal y tal y tal; es probable no vayamos a cumplir entonces llegamos.

La Licda. Coto, opina que la reacción de los nuestros, porque esto es exclusivo, porque Servicios Generales a parte de la comunicación hizo un análisis del presupuesto y nos puso a disposición de la administración 300 millones de colones, que ya no va a utilizar, que tenía formulados; que nos cayeron perfectos, que estamos buscando aquellos dineros, y entonces, pero todos tienen ejercicios responsables, entonces que hicieron, empezaron a buscar todo lo que no iban a ejecutar, y dijeron tome. Por ejemplo, Steven que tiene un presupuesto pequeño de la Junta, aclaró que tiene problemas

con ejecutar ese monto por esta y esta razón, entonces nos pasó consideraciones, yo no hubiese esperado, un reclamo, una incidencia. Simplemente porque todos somos compañeros, pero bueno está en su derecho y habrá que contestar.

El Ing. Álvaro Bermúdez opina que, sin adelantarse, ella interpretó mal, porque ella lo tomó como una sanción. Y en el reglamento está la amonestación verbal, la amonestación escrita, la suspensión y el despido. Ahí lo que se llamó es un póngase vivo con lo que está pasando para que no vuelva a suceder.

La Licda. Coto, aclara que era una llamada de atención, no era una amonestación.

Se resuelve

Acuerdo:

- 5.1 Se tiene por conocido el oficio DVT-DGEV-DG-2023-131 referente al incidente de nulidad, presentado por la funcionaria Jackeline Ruíz Araya, contra el oficio DVATSV-2023-0147 del Viceministro de Transporte el Lic. Carlos Ávila Arquín y se instruye a la Asesoría Legal realizar el borrador de resolución para ser conocido por esta Junta Directiva.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO SEXTO

Asuntos de la Directora Ejecutiva

La directora ejecutiva, la Licda. Cindy Coto aclara que tiene dos temas, el primero y para que no se alarmen, lo que dieron en prensa, ayer dijeron que don Luis está trabajando en la forma de acomodar el tema de la inspección técnica vehicular, ya que tenemos una nota que DEKRA mandó, diciendo que a como están las amnistías le tenemos que definir, qué pasa con la inspección periódica. Porque toda la gente va a venir en el primer semestre y el segundo semestre, ellos quedan sin que atender, entonces a eso se refiere una manifestación que hubo del jefe a la prensa; está valorando un decreto que don Carlos Rivas nos ayudó a preparar para que sepan que a eso se debe esa manifestación.

Como segundo tema se refiere al oficio CSV-DE-0913-2023, que se adjunta a continuación:



Miércoles 8 de marzo de 2023.

CSV-DE-0913-2023

Al responder por favor referirse a este consecutivo

Señores
Junta Directiva
COSEVI

Asunto: Implementation nuevo sistema de infracciones

Estimables señores:

En atención al oficio CSV-DE-ATI-0680-2023 de fecha 27 de febrero del 2023, referente a la programación de pruebas, capacitación y pase de información del sistema de infracciones web para su puesta en producción a partir del 11 de abril del presente año, mismo en el que se presenta el cronograma por parte de la Asesoría en Tecnología de la Información del Consejo de Seguridad Vial, solicito valorar la aprobación del cierre de la atención al público por parte del departamento de Servicio al Usuario de este Consejo, en la sede central como en las regionales adicionalmente durante toda la Semana Santa a saber del lunes 3 de abril al viernes 7 de abril del presente año; siendo que el feriado obligatorio del 11 de abril del 2023 se traslada para el 10 de abril del 2023, la atención al público se retomaría el martes 11 del mismo año.

No se omite indicar que para dicha implementación también se requiere modificar la jornada laboral de algunos funcionarios y el pago de tiempo extraordinario, así como la desconexión de los sistemas de consulta del sistema de infracciones para el Banco de Costa Rica (CR) y el Instituto Nacional de Seguros (INS) y la intermitencia en los servicios para otros usuarios como lo son la Dirección General Policía de Tránsito

Cordialmente,



Licda. Cindy Coto Calvo
Directora Ejecutiva
Consejo de Seguridad Vial



La directora ejecutiva, la Licda. Coto, indica que es muy pequeño y responde a que desde el 2016, la institución viene trabajando en un sistema nuevo de infracción, ese sistema se tiene que implementar, solo que tiene una incomodidad para implementarlo, hay que bajar el sistema actual para cargar el sistema nuevo, eso hace que se tengan que desconectar el Banco de Costa Rica y afectamos el proceso de licencias.

Logramos ahí acomodar con la empresa y va a ver una intermitencia en las consultas de la Policía de Tránsito, ellos pueden hacer las boletas, pueden descargar las boletas, pero no consultar. Entonces si se topan a un conductor tienen que hacer la boleta a ciegas, porque no pueden consultar, vamos a tener una intermitencia para que el daño sea menos, pero podría generar problema. Y además se tienen 11 millones de boletas que carga es abismal, toma tres meses de trabajo continuo, poderla cargar, este año.

Esta es una se la segunda meta que se había propuesto, era que ese sistema se implementaba, no podemos seguir dándole recursos a un sistema paralelo, seguir con el viejo y nada que hacemos eso.

Hemos determinado que ese de paso lo vamos a hacer en Semana Santa, el consejo va a trabajar Semana Santa con los funcionarios claves de ATI, de Servicio al Usuario, yo voy a trabajar para acompañar el proceso, de hecho lo que hice fue puse mi correo, que de por sí ya lo doy para inspección técnica vehicular, ponerlo para quejas de algo más.

La solicitud es pedirles por favor que nos autoricen a cerrar el Departamento de Servicio al Usuario, para todas las sedes de ese departamento, no vamos a atender usuarios, ni en San José, ni en las sedes regionales, pero los funcionarios que yo indique, sí deben trabajar, de hecho que el trabajo más duro empieza el viernes antes de Semana Santa, nos vamos a quedar trabajando y tienen la particularidad de que como vamos a trabajar con gente de ATI y las pruebas toda Semana Santa, nosotros vamos a hacer como si hubiéramos regresado de vacaciones y tuviéramos usuarios, vamos a hacer el trabajo presencial, el domingo 9, el lunes 10, entonces los funcionarios tienen que ir a trabajar presencial, el domingo y lunes feriado, para que hagamos una simulación y el desastre no lo esperemos el martes cuando ya tengamos funcionarios en vivo.

¿Cuál es la valoración de riesgos que hicimos?, si el domingo eso nos sirve, vamos a tener un duplicado y nos pasamos de inmediato al sistema anterior, hasta que lo repliquemos, porque como nunca han hecho ellos no saben si el sistema va a servir o no.

A mi parece absurdo que se paguen recursos desde el 2016 a la fecha de un sistema que no puedas probar, o sea hay que hacerlo sí o sí; solo se puede hacer con dolor, no hay otra manera de hacerlo.

Las notas se están mandando a partir del comunicado de la junta nos autorice para todas las instituciones, para que todos estén preparados, en realidad lo que van a estar el sistema desconectados sería jueves, viernes santo, sábado, domingo y ese lunes, que son días que el Banco de Costa Rica no trabaja. El Banco va a estar cerrado, no va a tener un impacto, el INS va a estar cerrado. Y el sistema bancario nacional va a seguir con el mismo enlace que la Policía, que es con intermitencia, que podría tener daño o podría no tenerlo. Pero entonces mi solicitud es esa, que me autoricen a que el Servicio al Usuario cierre, la atención al público que podría ser una posibilidad, que Presidencia dé libre para todos los funcionarios. Pero necesito comunicarles ya, para que la gente no haga planes.

Entonces que el Servicio al Usuario cierre la atención al público, pero que los funcionarios que se requieran en este proceso trabajen. Esto va a tener una estimación de costos, por supuesto, le voy a tener que pagar el día doble, de algunos feriados y domingos a los que ocupe, será hará el análisis respectivo para que sea el mínimo de empleados posible. Pero bueno hay que hacerlo y es como el broche final

Sin contar que tenemos de las advertencias y las inconsistencias de las autorías externas y la Autoría Interna que depende la depuración del sistema y con esto lo logramos cerrar.

El Ing. Bermúdez, expresa que le parece perfecto utilizar esos días de vacaciones del sistema público.

La Licda. Coto, expresa que otra idea era realizarlo durante el receso de diciembre que es más largo, pero significa postergar algo que se puede tener desde ahora.

El Ing. Bermúdez, pregunta si la atención al cliente también se cancelaba los días de diciembre.

La Licda. Cindy coto le aclara que el año pasado sí se cerró las dos últimas de diciembre, pero que ella opina que nunca más, vamos a seguir cerrando una semana de diciembre.

El proyecto de donación de vehículos va a trabajar Semana Santa, pero esas que no tienen impacto al público, yo ya giré las instrucciones correspondientes.

El Ing. Carvajal Abarca consulta si ese lunes, que feriado es el 10 de abril.

La Licda. Coto Calvo le responde que sí porque el 11 de abril es martes y lo pasan para el lunes.

Se resuelve

Acuerdo:

- 6.1 Se da por recibido y aprobado el oficio CSV-DE-0913-2023 de la Dirección Ejecutiva donde se solicita se le autoricen cerrar la prestación del servicio al público, para todas las sedes del Departamento de Servicio al Usuario a partir del lunes 3 al lunes 10 de abril inclusive, retomando funciones a partir del martes 11 de abril.
- 6.2 Se aprueba modificar la jornada laboral de algunos funcionarios y el pago de tiempo extraordinario, así como la desconexión de los sistemas de consulta externa del sistema de infracciones para el Banco de Costa Rica y el Instituto Nacional de Seguros y la intermitencia en los servicios para otros usuarios como lo son la Dirección General de Policía de Tránsito.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO SEPTIMO

Pasar lista de directivos, con la descripción de quiénes están presentes.

Se pasa lista de los presentes y se cierra la sesión a las 17 horas con 51 minutos.