ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

CESE DEL MONOPOLIO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y CREACIÓN DE UN FONDO ECONÓMICO SOLIDARIO PARA IMPULSAR LOS COLEGIOS TÉCNICOS PROFESIONALES.

FRANGGI NICOLÁS SOLANO
CARMEN IRENE CHAN MORA
DIPUTADAS

EXPEDIENTE N° 21.492

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

NOTA: A solicitud de parte interesada, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

CESE DEL MONOPOLIO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y CREACIÓN DE UN FONDO ECONÓMICO SOLIDARIO PARA IMPULSAR LOS COLEGIOS TÉCNICOS PROFESIONALES.

Expediente N° 21.492

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La Revisión Técnica vehicular se entiende como un conjunto de inspecciones que se desarrollan en distintos sistemas de un vehículo, enfocados en temas como la seguridad activa y pasiva, la protección del ambiente e identificación del vehículo, con especial atención a los aspectos de seguridad pasiva, ya que los mismos se encuentran relacionados con el estado y funcionamiento de las partes y componentes de un vehículo, de tal forma que en caso de producirse un accidente, los ocupantes sufran menos las consecuencias y daños producto del percance. Así, la Revisión Técnica Vehicular busca que los automotores reúnan los elementos necesarios para circular con seguridad y reducir la contaminación del medio ambiente.

Costa Rica es un Estado con una flota vehicular que crece y crece. Entre los años 2007 y 2016 aumento a un ritmo de 6,7% anual, mientras la población creció al 1,2% anual. Costa Rica, según el Estado de la Nación de 2018, es uno de los países latinoamericanos con más vehículos por mil habitantes, (231/1000), y solo es superado por Argentina y México.

El país comenzó a legislar sobre el tema de la Revisión Técnica Vehicular en el año 1963, al ratificar mediante una ley el Acuerdo Centroamericano de Circulación por Carretera de 1959 destinada a la revisión mecánica de los vehículos automotores, labor que quedo a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. A partir del año 1972 se establecieron los primeros controles de emisión de gases y, en la misma década, ese mismo Ministerio instalo un centro de revisión en la capital, con la finalidad de hacer un diagnóstico de la emisión de gases a los vehículos de transporte público y a los de uso particular cuando los mismos tuvieran más de 15 años de antigüedad.

Dicha revisión tuvo grandes críticas ya que era rudimentaria e ineficaz, sospechosa de su efectividad y los instrumentos utilizados para la misma no eran lo más idóneos ni aptos tecnológicamente, agregando a esto un personal poco capacitado en la supervisión de los vehículos de motor.

Costa Rica en 1994 incorporo dentro de su articulado el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, consagrado en el numeral 50 de la Carta

Magna, esto generó un compromiso mayor por parte del Estado sobre el control de las emisiones de gases y el impacto que esto produce en el ambiente.

De igual forma se realizaron modificaciones a la ley de tránsito en el año 1997 dando operatividad al compromiso con el medio ambiente, incorporando normas ambientales más estrictas, como los nuevos valores límite para las emisiones.

Para el año de 1998 se licita el servicio de Revisión Técnica Vehicular, el cual se adjudica al consorcio RITEVE SYC. Dicha adjudicación enfrento varios problemas ya que se abrió un proceso de impugnación, el cual declaró desierta la licitación, resultando que fue hasta el año 1999 que se adjudicó nuevamente al mismo consorcio la licitación de la Revisión Técnica Vehicular, iniciando funciones en julio del 2002, siendo que el monopolio resultante fue prorrogado en el año 2011 y que se encuentra vigente hasta el día de hoy.

Dicha licitación vence su plazo en julio del 2022, naciendo la oportunidad de abrir este monopolio que privilegia a algunos pocos, llevándose las ganancias fuera de nuestras fronteras, además de respaldar el artículo 46 de la Constitución Política, el cual en su primer párrafo prohíbe los monopolios particulares. Con la finalización de este contrato, entre muchos beneficios que se obtienen, tenemos el traslado de las trece estaciones fijas de revisión técnica vehicular y cuatro estaciones móviles a manos del Estado, estaciones las cuales son un potencial recurso para futuras generaciones de egresados de los Colegios Técnico Profesionales, centros de estudios que en los últimos años han demostrado sus capacidades y disciplina, logrando en el 2018 un porcentaje de 80% de aprobados en las pruebas de bachiller e incluso 4 de los 137 Colegios Técnicos Profesionales lograron una promoción de 100%.

Capacitar mano de obra lograría a mediano plazo un impacto en la economía nacional, volviendo el país más atractivo a inversiones extranjeras, impulsaría el emprendedurismo, y muchos otros beneficios, alcanzando una mejor distribución de la riqueza y bajarían los niveles de desempleo entre las poblaciones jóvenes, que con tanta dificultad se encuentran hoy en día para lograr la experiencia que les permita una colocación digna en el mercado laboral.

Muchos jóvenes terminan un técnico en sus respectivos centros de educación con la ilusión de encontrar empleo o emprender algún negocio, en el caso de pretender instalar su propio negocio, en la mayoría de casos topan con trabas insuperables en temas financieros al no tener un trabajo estable, ninguna experiencia y no disponer de garantías, razones por las que no se les considera como sujetos aptos para un préstamo.

Con esta propuesta de ley se pretende regular el Sistema de Revisión Técnica Vehicular, realizando un diagnóstico de todos los vehículos automotores que circulen por la red vial nacional y cantonal, mediante la implementación de mecanismos modernos, seguros y fiables en materia de revisión técnica, con los cuales y mediante este diagnóstico se reduzca lo mayor posible los accidentes

originados por fallos técnicos en los vehículos y de igual forma tratar de reducir el impacto en el medio ambiente producto de la emanación de gases de los automotores, derrames excesivos de lubricantes y combustible, dicho diagnostico se realizara dentro de los centros de revisión técnica, centros los cuales serán instalaciones autorizadas para la inspección de la flota vehicular y al cual le corresponderá la verificación de coincidencias entre los documentos presentados y las características de los vehículos sujetos a revisión, realizar un diagnóstico de las condiciones mecánicas de los vehículos, remolques y semi remolques, de igual forma los centros de revisión técnica vehicular procuraran estar incorporar dentro de su proceso los avances tecnológicos en la materia, la inspección busca determinar los defectos de funcionamiento, no la causa de los mismos, por tanto queda impedido el desmontaje de piezas, los centros de revisión técnica están en el deber de brindar un servicio mínimo de 8 horas, horas las cuales pueden ser ampliadas según la necesidad del servicio del lugar donde se encuentren.

Con la finalidad de un mejor servicio brindado, la iniciativa propone que la administración de los centros de revisión técnica vehicular esté en manos de empresas adjudicatarias de las concesiones, empresas las cuales deberán aportar el personal encargado de realizar los procesos de revisión técnica, así como los costos de operación, gestiones y otras contrataciones requeridas para la actividad, en cada etapa determinada de revisión de los vehículos los estudiantes de los Colegios Técnicos del país serán parte, con la finalidad de que adquieran conocimientos bajo la modalidad de pasantía de aprendizaje técnico, la participación será supervisada en todo momento por el concesionario, la autoridad técnica encargada de la aplicación de esta ley le corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del consejo del Consejo de Seguridad Vial, ya que es un tema de su competencia, autoridad la cual tendrá la potestad de gestionar y regular el Sistema de Revisión Técnica Vehicular, de igual forma le corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes realizar el cartel de licitación, recibir las postulaciones y asignar las concesiones a los mejores oferentes para que administren los centros de revisión técnica, el costo de los seguros de robo he incendios de instalaciones o equipo caerán sobre los concesionarios, ya que los mismos serán los encargados de preservar en buenas condiciones todos los activos asignados para la actividad, la administración de los centros de Revisión Técnica vehicular ser ejercerá por la empresa por 10 años prorrogables a un tiempo igual.

Uno de los puntos medulares de la iniciativa es evitar conflictos de intereses, estableciendo una serie de limitantes a los concesionarios, como la posibilidad de adjudicarle como máximo dos centros de revisión técnica, la imposibilidad de brindar simultáneamente la revisión técnica en los vehículos y tener servicios de reparación automotriz, venta de vehículos o repuestos.

De igual forma quedan imposibilitadas las empresas de transporte público, o que pertenezcan a algún grupo de interés económico donde se puedan presentar conflictos de intereses, de quedar constatados los hechos anteriores en un proceso administrativo será causal de la cancelación de la concesión, sin perjuicio

de la eventual responsabilidad penal emergente del hecho, para constatar esas faltas se admitirán todas las pruebas que se aceptables en derecho y el concesionario estará en la obligación de realizar aportes sobre certificaciones, declaraciones juradas, y cualquier otra documentación que sea exigida, de igual forma el Consejo de Seguridad Vial en la reglamentación establecerá el parámetro de infracciones y sanciones según la gravedad del incumplimiento, dichas sanciones se establecerán mediante multas, suspensión, o la cancelación de la concesión de los centros de revisión técnica vehicular, cuando en su implementación se comprueben reiterados incumplimientos del contrato según su gravedad.

La iniciativa de ley pretende dar autorización al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para que el mismo, constituya con alguno de los bancos del sistema bancario nacional un fidecomiso, con el fin de planificar, diseñar, financiar, construir, operar, dar mantenimiento y cumplir con las obligaciones legales del sistema de revisión técnica vehicular. Dicho fidecomiso tendrá como partes al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, que fungirá como fideicomitente, el banco elegido del Sistema Bancario Nacional que le corresponderá ser el fiduciario y el Ministerio de Educación Pública designado como fideicomisario, además de ser el beneficiario de las utilidades producto de la actividad. El fidecomiso tendrá un plazo de 25 años a partir de su constitución, contrato que tendrá la posibilidad de prórroga por un plazo igual, al vencimiento del mismo los activos pasarán al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, respetando la competencia que sobre el tema tiene dicho Ministerio. El fidecomiso contará con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, por lo que se asignará un profesional con idoneidad técnica sobre el tema y ejercerá sus funciones por un plazo determinado por el contrato, el cual tendrá entre sus responsabilidades convocar a los miembros del fidecomiso por lo menos una vez cada seis meses para que exponga su trabajo, esto con el objetivo de que se ejecute con eficiencia y transparencia.

El fideicomiso contará con un comité, constituido por el Ministro de Educación Pública o un representante, tres directores de colegios técnicos profesionales, un representante de la Dirección de Educación Técnicas y Capacidades Emprendedoras, un representante de la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector de Empresarios Privados y el Ministro de Obras Públicas y Transportes. El comité contará con un presidente y vicepresidente elegido por mayoría simple, la coordinación de las funciones de Comité será competencia del presidente. Los siete miembros del comité serán nombrados por periodos de dos años. Cada uno contará con un suplente, exceptuando al presidente, el cual en caso de ausencia será remplazado por el vicepresidente. Con la finalidad de dar un mejor funcionamiento en Comité realizará un reglamento interno, donde se dispondrá tos los aspectos operativos necesarios que garanticen un funcionamiento continuo y eficiente.

Con el objetivo de tomar en cuenta distintos sectores involucrados la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado

(UCAEP) nombrará un fiscal, el cual estará establecido en el fidecomiso y le corresponderá la supervisión y control de la ejecución general del fidecomiso.

Referente a los fondos del fidecomiso, estarán conformados originariamente con el traslado tanto de los bienes muebles, como las estaciones móviles, las herramientas y distintos equipos utilizados para dicha actividad a la fecha, el patrimonio se incrementará con lo recaudado por el cobro del servicio de revisión técnica vehicular. Referente al concesionario, quincenalmente se transferiría el pago acordado por el servicio que brinda el mismo, que está constituido por el costo fijado en el contrato y el margen de utilidad acordado.

La oferta del adjudicatario deberá referirse a la tarifa la cual incluirá los costos de prestación de servicios, el margen de utilidad pretendido y al menos un 20 por ciento que se destinara al fondo de apoyo a la educación técnica.

La tarifa será única para todo el territorio nacional y se considerara como criterio de desempate entre las ofertas el porcentaje adicional cedido a favor del fondo por el oferente.

Dicho fondo será distribuido de la siguiente manera; un monto del 10% de los recursos del fondo será destinado a la evaluación de los centros de Revisión Técnica Vehicular y la atención de contingencias. Periódicamente se evaluará la necesidad de expandir el servicio, para lo que podrá utilizarse hasta el cincuenta por ciento de este apartado, por otra parte, un 20% del fondo se utilizará para la formación, capacitación y actualización de los docentes y docente administrativos de los colegios técnicos profesionales en territorio nacional, el siguiente 45% del fondo se utilizará para constituir un semillero de emprendedurismo de los egresados de estos colegios. Los recursos se destinarán prioritariamente a impulsar nuevos negocios por medio de una banca de avales para respaldo de créditos, sumado a esto, un 20% el fondo será destinado, herramientas y equipos utilizados en los colegios técnicos profesionales requeridos para la capacitación de los estudiantes, por último, un 5% del fondo será destinado para la Dirección de Educación Técnica Y Capacidades Emprendedoras del Ministerio de Educación Pública.

Entre las discusiones varias del proyecto de ley, conforme a la normativa vigente la Contraloría General de la República, realizará un trabajo fiscalizando el fideicomiso y el fondo de apoyo a la educación técnica, bajo el mismo objetivo de transparencia cada año se realizará una evaluación en cada una de las concesionarias, los resultados producto de las evaluaciones se discutirán en audiencia entre las partes interesadas y entregados a la Comisión de Ingreso y Gasto Público de la Asamblea Legislativa.

Con la finalidad de constatar características de la inscripción de los vehículos, la Dirección de Registro Público proveerá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la base de datos de los automotores, para verificar las características y la propiedad de los mismos y con la finalidad de proteger esta base de datos el

Consejo dará acceso a los concesionarios por los medios que estime convenientes.

Como un único transitorio este cuerpo normativo dispone como un objetivo velar por la continuidad del servicio de la revisión técnica vehicular, por esto, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el encargado por los medios que considere conveniente de la continuidad del servicio, a partir de la vigencia de esta ley y de la adjudicación de las concesiones requeridas.

Por las razones indicadas presento a sus señorías el presente proyecto de ley para iniciar su tramitación.

Por las razones indicadas presento a sus señorías el presente proyecto de ley para iniciar su tramitación.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

CESE DEL MONOPOLIO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y CREACIÓN DE UN FONDO ECONÓMICO SOLIDARIO PARA IMPULSAR LOS COLEGIOS TÉCNICOS PROFESIONALES.

SECCIÓN PRIMERA
DEL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

ARTÍCULO 1- Objeto

La inspección técnica regulada por esta ley, tiene como objeto realizar diagnósticos en los vehículos automotores de transporte, tanto público como privados, que circulen por la red vial nacional y cantonal, mediante un sistema moderno, seguro y fiable, en materia de revisión técnica vehicular, con la finalidad de evitar accidentes producto de fallos técnicos y a la conservación del medio ambiente reduciendo la emisión de gases contaminantes y usos y derrames excesivos de lubricantes o combustibles.

Se comprobarán determinadas propiedades y funciones del vehículo, mediante controles visuales o con los instrumentos de medición que correspondan, mismos que serán establecidos por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), mediante la reglamentación correspondiente e incorporados a los centros de revisión técnica designados para este fin y que en su conjunto constituirán el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular..

ARTÍCULO 2- Ámbito del Sistema de Revisión Técnica

El Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular abarca todo el territorio de la República de Costa Rica, es de aplicación obligatoria para los automotores que circulen en las carreteras públicas del país.

ARTÍCULO 3- De los centros de Revisión Técnica Vehicular

Los centros de Revisión Técnica Vehicular serán instalaciones autorizadas para para la inspección de la flota vehicular con las siguientes funciones:

I. Verificación de coincidencias entre los documentos presentados y las características de los vehículos sujetos a revisión.

II. Evaluar y verificar las condiciones mecánicas de los vehículos, remolques y semi remolques. así como la composición de sus emanaciones cuando

corresponda, propiciando seguridad en las vías públicas y la reducción de las emanaciones de gases.

III. Instauración de un sistema de inspección que incorpore los avances tecnológicos en materia de revisión técnica vehicular.

IV. La revisión técnica busca determinar los defectos de funcionamiento, no las causas de los mismos, por lo cual queda prohibido el desmontaje de piezas del automotor.

V. Los centros de revisión técnica vehicular deberán dar un servicio diario con un horario mínimo de 8 horas, pudiendo ampliar el horario según las necesidades del servicio.

ARTÍCULO 4- Autoridad técnica

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través del Consejo de Seguridad Vial será la autoridad técnica responsable de la aplicación de la presente Ley y tendrá competencia técnica exclusiva para gestionar y regular el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular en el ámbito nacional.

ARTÍCULO 5- Administración de los centros de Revisión Técnica

Corresponde a las empresas adjudicatarias de las concesiones, designadas mediante licitación pública, la administración de los centros de Revisión Técnica Vehicular, la contratación del personal requerido y los costos de operación, gestiones y otras contrataciones destinadas a llevar a cabo dicha actividad, función la cual será ejercida por un plazo de 10 años prorrogables por un tiempo igual.

ARTÍCULO 6- De la licitación

Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, realizar el cartel de licitación, recibir las postulaciones y asignar a los mejores oferentes las concesiones para la administración de los centros de Revisión Técnica Vehicular.
Entre las obligaciones de los concesionarios estará el pago de las pólizas contra robos e incendios sobre las instalaciones y equipos concesionados.

ARTÍCULO 7- Inspección

Será deber de los técnicos y administrativos contratados por el concesionario llevar a cabo la inspección para certificar la Revisión Técnica Vehicular.

Los colegios técnicos profesionales seleccionarán los estudiantes que participarán en dicho proceso, bajo una supervisión acordada con el concesionario, en la modalidad de pasantía de aprendizaje técnico.

ARTÍCULO 8- Limitaciones

Los concesionarios quedan limitados a prestar servicio de inspección en más de dos estaciones. No podrán brindar simultáneamente servicios de reparación automotriz, venta de vehículos o repuestos, con el objeto de evitar conflicto de intereses.

Tampoco podrán ser concesionarias empresas de transporte público ni pertenecer a grupos de interés económico donde se puedan presentar los conflictos de intereses antes indicados. Estos hechos darán lugar a un procedimiento administrativo donde, de quedar debidamente comprobados, serán causales de cancelación de la concesión, sin perjuicio de la eventual responsabilidad penal emergente del hecho. La verificación del contrato correspondiente podrá hacerse en cualquier momento, por todos los medios de prueba admisibles en derecho. El concesionario estará obligado a aportar las certificaciones, declaraciones juradas y demás documentos que le sean requeridos para ello.

ARTÍCULO 9- Precio por el servicio

La estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste se fijarán mediante la aprobación de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos. Durante el plazo de vigencia del contrato de fideicomiso, el reajuste del precio estipulado por el servicio será solicitado por el fideicomitente y corresponderá a la ARESEP, fijar las nuevas tarifas, tomando en cuenta los aumentos salariales, la modificación de los diversos costos, el deterioro de la maquinaria utilizada en el servicio de revisión técnica vehicular, la actualización tecnológica del servicio requerido por el Ministerio de Obras Publicas y Transportes, la programación de la sustitución o renovación del equipo y el porcentaje del fondo de apoyo a la educación técnica, establecido en el artículo 22 de esta ley.

El concesionario podrá ofrecer premios con la finalidad de hacer más atractivos sus servicios y atraer clientes siempre y cuando no varié los precios preestablecidos del servicio de Revisión Técnica Vehicular.

ARTÍCULO 10- Infracciones y sanciones

El Consejo de Seguridad Vial, en la reglamentación correspondiente, establecerá las infracciones respectivas y las sanciones a ser aplicadas según la gravedad del incumplimiento de las disposiciones que rijan la actividad de los Centros de Inspección Técnica Vehicular.

Las sanciones a ser establecidas podrán ser de multa o suspensión por una deficiente prestación del servicio, o la cancelación de la concesión a los Centros de Inspección Técnica Vehicular en los casos que se comprueben reiterados incumplimientos del contrato de concesión, según su gravedad.

SECCIÓN SEGUNDA
DEL FIDEICOMISO

ARTÍCULO 11- Autorización para que constituya un fideicomiso

Autorizase al Ministerio de Obras Publica y Transportes (MOPT) para que constituya un fideicomiso con alguno de los Bancos del Sistema Bancario Nacional, a efectos de planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento y cumplir con las obligaciones legales del Sistema de Revisión Técnica Vehicular.

ARTÍCULO 12- Partes del contrato de fideicomiso

En el contrato de fideicomiso serán partes:

I. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) que fungirá como fideicomitente.
II. Un banco del Sistema Bancario Nacional sujeto a la supervisión de la superintendencia General de Entidades Financieras (SUJEF) el cual será fiduciario.
III. El Ministerio de Educación Pública será designado como fideicomisario.

ARTÍCULO 13- Plazo del fideicomiso

El plazo del fideicomiso será de 25 años a partir de su constitución, dicho plazo será prorrogable por un tiempo igual. Una vez que venza el plazo de contrato de fideicomiso y el mismo no se renueve, los activos que lo compone pasaran a formar parte del patrimonio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO 14- Estructura

El fideicomiso contara con una estructura organizativa, la cual se constituirá con recursos humanos y tecnológicos capaces de gestionarlo, ejecutarlo y controlarlo eficientemente, misma que debe definirse, en el contrato de fideicomiso, por las partes interesadas.

Con la finalidad de dar el mejor servicio, el fideicomiso deberá contar con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, la cual se le asignara a un profesional con idoneidad técnico sobre el tema, el cual ejercerá su función por un plazo determinada en el contrato.

El órgano de fiscalización, supervisión y vigilancia deberá convocar, como mínimo, una vez cada seis meses a los miembros del fideicomiso, exponer su trabajo y atender las consultas que estos presenten.

ARTÍCULO 15- Comité del fideicomiso

El comité estará conformado por siete miembros con voz y voto, los cuales se distribuirán de la siguiente forma:

I. El Ministro de Educación Pública o un representante designado.
II. Tres directores de Colegios Técnicos Profesionales.
III. Un representante de Dirección de Educación Técnica Y Capacidades Emprendedoras.
IV. Un representante de la Unión Costarricense de Cámaras y asociaciones del sector Empresarios Privados.
V. El Ministro de Obras Públicas y Transportes o un representante designado.

ARTÍCULO 16- Presidente y vicepresidente

El Comité de Fideicomiso elegirá de su seno, por mayoría simple, a un presidente y un vicepresidente. El presidente será responsable de coordinar las acciones que le competen al Comité.

ARTÍCULO 17- Periodo del comité

Los siete integrantes del comité de fideicomiso serán nombrados por un periodo de dos años, a partir de su elección.

Cada uno contara con un miembro suplente responsable de sustituirlo en caso de ausencia temporal, excepto el presidente que en caso de ausencia será sustituido por el vicepresidente.

ARTÍCULO 18- Reglamento interior de trabajo

El comité del fideicomiso se dará su propio reglamento interior de trabajo durante el primer mes posterior a su constitución, para establecer todos los aspectos operativos necesarios para garantizar su funcionamiento continuo y eficiente.

ARTÍCULO 19- Fiscalía

El fideicomiso establecerá una fiscalía que estará bajo la supervisión del fideicomitente.

El fiscal será nombrado por la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado UCCAEP, quien ejercerá la supervisión y control de la ejecución general del fideicomiso en consonancia con la presente ley y su reglamento.

ARTÍCULO 20- Origen de los fondos del fideicomiso

El origen de la base financiera del fideicomiso estará constituido por las estaciones de Revisión Técnica Vehicular, tanto los inmuebles como las estaciones móviles, las herramientas y distintos equipos utilizados para dicha actividad.

El fideicomiso se incrementara con cada tarifa cobrada al usuario de Revisión Técnica Vehicular. Quincenalmente se transferirá al concesionario el pago acordado por el servicio brindado que incluirá los costos fijados en el contrato y el margen de utilidad acordado.

ARTÍCULO 21- Del fondo de apoyo a la educación técnica

La oferta del adjudicatario deberá referirse a la tarifa la cual incluirá los costos de prestación de servicios, el margen de utilidad pretendido y al menos un 20 por ciento que se destinara al fondo de apoyo a la educación técnica.

La tarifa será única para todo el territorio nacional y se considerara como criterio de desempate entre las ofertas el porcentaje adicional cedido a favor del fondo por el oferente.

Del total de recursos destinados al fondo se procederá a hacer la siguiente distribución:

I. Un monto del 10% de los recursos del fondo será destinado a la evaluación de los centros de Revisión Técnica Vehicular y la atención de contingencias. Periódicamente se evaluará la necesidad de modernizar o expandir el servicio, para lo que podrá utilizarse hasta el cincuenta por ciento de este apartado.

II. El 20% del fondo se utilizará para la formación, capacitación y actualización de los profesores y personal docente administrativo de los colegios técnicos profesionales, con base a lo establecido en el reglamento que elaborara el comité administrador del fideicomiso.

III. Un 45% del fondo se utilizará para constituir un semillero de emprendedurismo de los egresados de estos colegios. Los recursos se destinarán prioritariamente a impulsar nuevos negocios por medio de una banca de avales para respaldo de créditos.

IV. El 20% el fondo será destinado a herramientas y equipos utilizados en los colegios técnicos profesionales requeridos para la capacitación de los estudiantes.

V. El 5% del fondo será destinado para la Dirección de Educación Técnica Y Capacidades Emprendedoras del Ministerio de Educación Pública, para apoyo a la gestión.

SECCIÓN TERCERA
DISPOSICIONES VARIAS

ARTÍCULO 22- De la fiscalización de la Contraloría General de la Republica

El fondo de apoyo a la educación técnica creado en el artículo anterior, bajo administración del fideicomiso, será fiscalizado por la Contraloría General de la República, conforme la normativa vigente.

ARTÍCULO 23- Evaluación de las concesionarias

Cada año se realizara una evaluación de cada una de las concesionarias. El costo de dicha inspección estará a cargo del mismo fideicomiso creado en ésta ley y los resultados de su evaluación serán discutidos en audiencia con los concesionarios y entregados a la Comisión de Ingreso y Gasto público de la Asamblea Legislativa.

ARTÍCULO 24- Uso de la base de datos del Registro Público de la Propiedad de Vehículos.

La Dirección del Registro Público proveerá al Ministerio de Obras Públicas y Transporte la base de datos de los vehículos inscriptos para la verificación de la propiedad y de las características de los mismos. El Consejo dará acceso a los concesionarios de los centros de revisión técnica a esa base de datos por los medios que estime convenientes, velando por la integridad y seguridad de la información.

ARTÍCULO 25- Plazo de reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo máximo de noventa días a partir de su publicación.

TRANSITORIO

ARTÍCULO TRANSITORIO- Etapa de transición

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el encargado de velar por la continuidad del servicio de Revisión Técnica vehicular, a partir de la vigencia de este cuerpo normativo, y mientras se realizan los procesos licitatorios.

Rige a partir de su publicación.

Franggi Nicolás Solano Carmen Irene Chan Mora

Diputadas

2 de julio de 2019

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.