ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

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

EXPEDIENTE No. 21.492

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

06 de octubre de 2021

CUARTA LEGISLATURA

DEL 01 DE MAYO DE 2021 AL 30 DE ABRIL DE 2022

PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS

DEL 01 DE AGOSTO DE 2021 AL 31 DE OCTUBRE DE 2021

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

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

EXPEDIENTE Nº 21.492

ASAMBLEA LEGISLATIVA

Las suscritas diputadas y diputados integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos, encargada del análisis del 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 legislativo N°21.492; iniciativa de la diputada Franggi Nicolás Solano y publicado en La Gaceta Nº 128, de fecha 09 de julio de 2019, rendimos el presente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA,** una vez estudiado el texto de la iniciativa, las respuestas a las consultas institucionales realizadas, y en virtud de las siguientes consideraciones:

1. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE LEY:

El proyecto de ley consta de 25 artículos, dividido en tres secciones y un transitorio final. Esta iniciativa de ley tiene por objetivo regular el Sistema de Revisión Técnica Vehicular realizando un diagnóstico de todos los vehículos automotores que circulen en la red vial nacional y cantonal, reduciendo 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. Dicha iniciativa en la línea de lograr su objetivo pretende una vez finalizado el contrato con el consorcio RITEVE SYC,

la apertura del mercado de la Revisión Técnica Vehicular, y de esta forma se propone que la administración de los centros de revisión técnica vehicular esté en manos de empresas adjudicatarias de las concesiones, quienes darán espacio de pasantía de aprendizaje técnico a estudiantes de los Colegios Técnicos Profesionales.

La autoridad técnica encargada conforme a la iniciativa de ley será el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del Consejo de Seguridad Vial, también dicho Ministerio tendrá que realizar el cartel de licitación y asignar las concesiones a los mejores oferentes para que administren aquellos centros de revisión.

La iniciativa también plantea la imposibilidad de que sean administrados los centros de revisión técnica por personas que tengan como actividad lucrativa la mecánica o se desarrollen dentro de la actividad de transporte público con la finalidad de evitar conflicto de intereses.

Siendo así también se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que se constituya un fidecomiso con alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional y en el mismo, el Ministerio de Educación Pública quien estará designado como Fideicomisario, se beneficiará de las utilidades de la actividad. Los recursos del fondo serán distribuidos en distintos porcentajes para temas como supervisión, capacitación, actualización e impulso de emprendimientos entre otros.

2. ASPECTOS DE TRÁMITE PARLAMENTARIO

Esta iniciativa fue presentada a la corriente legislativa por la diputada Franggi Nicolás Solano.

El Expediente 21. 492 fue iniciado el 24 de junio de 2019 e ingresó al orden del día de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos el 23 de julio de 2019.

3. CONSULTAS A INSTITUCIONES:

El proyecto de ley tiene por consulta obligatoria según la oficina de Servicios Técnicos a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, al Banco Central de Costa Rica, al Banco de Costa Rica, al Banco Nacional de Costa Rica, y como consultas facultativas al Ministerio de Educación Pública, a la Asociación de consumidores de Costa Rica, AIVEMA, UCCAEP, a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y a los Colegios Técnicos Profesionales del País.

El miércoles 11 de setiembre de 2019, en la sesión ordinaria Nº 15 se aprobó una moción para consultar a las siguientes instituciones:
-Los Bancos del Sistema Nacional.
-Ministerio de Educación Pública.
-Unión Costarricense de Cámara y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP).
-Colegios Técnicos Profesionales Públicos del País.

4. RESPUESTAS DE LAS CONSULTAS

En apego al numeral 157 y el plazo que este dispone para las respectivas consultas de los proyectos de ley, mismas que se han tomado en cuenta para brindar el presente dictamen, contestaron las siguientes instituciones, de las que se exponen los siguientes argumentos:

Oficio	Criterio
Colegio Técnico Profesional de Acosta CTPA-0613-2019 (28/10/2019)	Resalta algunos párrafos contenidos en dichos documentos que considera excelente.
AIVEMA (No tiene número de consecutivo) (07/11/2029)	Concluye que existen errores conceptuales, imprecisiones, carencia de estudios técnicos-económicos y falta de interés actual sobre los temas

	que abarca el proyecto, solicitan el archivo definitivo del proyecto.
Colegio Técnico Profesional San Juan del Sur C.T.P.S.J.S-DIR-316-19 (28/10/2019)	Manifiestan apoyo incondicional y queda a las ordenes en todo lo que consideren pertinente para hacer realidad tal objetivo.
Dirección Regional Educativa Coto DREC-SEC12-DIR-CTPHFP-020-27-10-2019 (27/10/2019)	Esta Dirección indica lo siguiente: “El proyecto de ley lo concibo como una gran oportunidad para que el estado central, tenga a mano una herramienta de financiamiento fijo, rentable y creciente. Uno de los informes iniciales que se consideró para el desarrollo de la Revisión e Inspección Técnica Vehicular Nacional, lo desarrollé tomando como base el sistema TÜV de Alemania; un sistema que trabaja con excelencia y bajo el estricto control gubernamental. En tiempos de escases de recursos públicos; es muy importante alejarse del fantasma de la corrupción y propiciar acciones que transformen el estado en un estado emprendedor, con negocios directos como éste”.
Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP) P-233-19 (07/10/2019)	• Recomienda en los casos de asuntos que tengan incidencia indirecta en el transporte público, debería existir como mínimo en el proyecto de ley una obligación de coordinación entre COSEVI y CTP. • Sobre los centros de Revisión Técnica Vehicular los horarios de inspección

	vehicular deben ser dados en función de las necesidades del público y no de los prestadores del servicio. • La educación tiene sus propias fuentes de financiamiento a nivel legal y constitucional y debería recurrirse a las formas ordinarias de prever los recursos deseados. Lo mismo con los otros destinos indicados en el proyecto de ley. • Recomendación: Solicita el archivo del proyecto toda vez que existe una serie de errores conceptuales e imprecisiones; no se cuenta con estudios de respaldo que justifique el cambio del ente en revisión, ni análisis económico que demuestren contundentemente la viabilidad del proyecto. Así mismo, la coyuntura actual donde parte de sus fines ha sido resueltos con legislación promulgada recientemente hacen el expediente carecer de toda oportunidad e interés.
Ministerio de Educación Pública DAJ-C-011-01-2020 (18/01/2021)	El proyecto bajo análisis determina como fideicomisario único al Ministerio de Educación Pública, a pesar de que el fondo para brindar apoyo a la educación técnica, únicamente se integra por un veinticinco por ciento de las utilidades obtenidas por aquel a quien se ha adjudicado la prestación del servicio, sin que se contemplen rubros adicionales

	en favor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Bajo tal orden de ideas, el proyecto no delimita a quién corresponderá y en qué condición, la distribución del diez por ciento de las utilidades que deberá entregar el adjudicatario para la evaluación de los centros destinados a brindar el servicio o su expansión, según su artículo 22, omitiendo en la misma medida, definir si tal obligación recaerá en el fiduciario, a solicitud de una valoración a cargo del comité o en su defecto, de otro fideicomisario, quien habrá de llevar a cabo el estudio respectivo, según su ámbito de intervención. Finalmente, en cuanto a la participación de los estudiantes dispuesta en el artículo 7 de la iniciativa propuesta, resulta indispensable establecer como referencia expresa, que habrá de llevarse a cabo con acuerdo al contenido de la Ley de Educación y Formación Técnica Dual N° 9728. (…) la Dirección de Educación Técnica y Capacidades Emprendedora, mediante criterio técnico DETCE-DET-SC-0657-07-2020, destaca sobre la iniciativa bajo estudio, que: "…es de suma importancia, porque permite… que los estudiantes de los colegios técnicos del país realicen sus pasantías de aprendizaje técnico, en todas las áreas de la educación técnica, con la supervisión en todo momento por el concesionario, con la finalidad de que adquieran conocimientos prácticos en las estaciones de servicio… Por las razones antes mencionadas, se considera oportuno,

	viable y de interés prioritario para la educación técnica profesional, apoyar y brindar criterio técnico positivo a la iniciativa del proyecto de ley EXPEDIENTE N° 21.492, en beneficio de la población usuaria de los servicios de RTV y de especial interés de nuestros estudiantes de las especialidades técnicas, que dispondrán de los planteles para realizar sus pasantías, adquirir herramientas y equipos modernos para su aprendizaje, capacitación oportuna actualizada de sus profesores y de recursos frescos para crear su propio negocio, constituyendo un semillero de emprendedurismo de los egresados de estos colegios.” Conclusión: Ante las anteriores consideraciones, la propuesta de ley debe definir en primer término el ámbito de intervención que se pretende asignar a los miembros del comité del fideicomiso, a efecto de delimitar el perfil profesional requerido y la legalidad propia del ejercicio de sus competencias. En segundo término, es necesario delimitar si la asignación de recursos derivados del patrimonio correspondiente al fideicomiso, deben entregarse únicamente al Ministerio de Educación Pública en condición de Fideicomisario único, o si en su defecto, el servicio público comprometido, requiere de previsiones adicionales. Finalmente, es necesario establecer que la participación de los estudiantes como parte de su formación en el proceso de revisión técnica

	vehicular, debe llevarse a cabo con acuerdo a los alcances de la Ley de Educación y Formación Dual de reciente aprobación.
Colegio Técnico Profesional Henri Francois Pittier (DREC-SEC12-DIR-CTPHFP-020-27-10-2019)	El proyecto de ley analizado presenta una serie de aspectos que deben ser considerados, solucionados los unos, para la correcta trazabilidad del mismo y otros, cambiados. Estos aspectos son analizados mediante el siguiente diario de doble entrada para facilitar sus desarrollos y comprensión especifica: • Sobre el objeto del proyecto establecido en el artículo 1 considera que la aplicación no debe centrar exclusivamente en “vehículos automotores” si no que, debe de ampliarse a todo sistema que utilice la combustión de combustible fósiles y cualquier otra tecnología, recomienda ampliar las medidas a plantas generadoras de energía eléctrica a base de motores de combustión interna, transporte marítimo... • Sobre el artículo 3 se establece que es muy importante que se planteen los mecanismos específicos para el control de las acciones que de estos talleres se espera desarrollen, sobre todo un sistema de fiscalización de acciones cotidianas para evitar los aspectos negativos vividos durante el tiempo del ECOMARCHAMO. Recomiendan de igual forma es necesario en este artículo y proyecto en general, establecer un mecanismo observatorio, mediante el cual se

	analicen los resultados en control de acciones de los talleres, monitoreo en carretera para determinar los resultados esperados y dar seguimiento a los niveles de contaminación. • Referente al artículo 5 sobre la Administración de los Centros de Revisión Técnica, recomienda no establecer un plazo tan extenso de 10 años para la adjudicación de las concesiones, propone un plazo de 3 años y luego prorrogas de 2 años dependiendo de las calificaciones que obtenga del ente evaluador. • Sobre el artículo 7 de la inspección considera oportuno dejar en claro el tema de la póliza de protección al estudiante que aplicará para esos efectos, así como determinar a quién corresponde pagar tal póliza, así como el tema del transporte de los estudiantes al lugar de práctica. • El articulo 10 sobre Infracciones y Sanciones determina que la prestación “Deficiente del Servicio” es una definición muy subjetiva, pues podría ir desde la apertura fuera del horario hasta la corrupción a la hora de certificar el proceso de revisión. La cancelación de la concesión no debe bajo ninguna circunstancia quedar supeditada a la reiteración del incumplimiento. • Sobre el numeral 19 de la iniciativa de ley, no considera correcto dejar tal responsabilidad

	exclusivamente a un ente meramente empresarial, este puesto de fiscalía debe ser nombrado por el equipo director del proyecto, es importante tener en cuentas el momento actual de UCCAEP ante las varias renuncias de cámaras y asociaciones a la Unión. • Como recomendación final determina que se concibe el proyecto de ley como una gran oportunidad para que el Estado central, tenga a mano una herramienta de financiamiento fijo, rentable y creciente. En tiempos de escases de recursos públicos; es muy importante alejarse del fantasma de la corrupción y propiciar acciones que transformen el estado en un estado emprendedor, con negocios directos como éste.
Banco Nacional GG-562-19 (03/10/2019)	• El articulo 15 referente al Comité del Fideicomiso y la conformación del mismo. Consideramos que dicho comité cuenta con un exceso de participantes, para efectos de agilidad, recomiendan que el comité cuente con un máximo de 3 integrantes. • El órgano o fiscalizador del artículo 19 debería ser un profesional o empresa totalmente independiente del fideicomiso para garantizar su objetividad y evitar conflictos de interés. Dicho fiscal debería ser nombrado a través de un procedimiento de contratación, o bien, mediante la aplicación

	de los Principios de Contratación Administrativa. • Respecto del artículo 23, si bien los costos para la evaluación de las concesionarias se solventarán con fondos del Fideicomiso, no queda claro a quién le corresponde realizar dicha labor. Deberá contar el Fideicomiso con un órgano técnico capacitado para ello, o bien autorizarse la contratación de un especialista que pueda evaluar a las concesionarias, toda vez que ello resulta ajeno al giro y conocimiento de un Banco.

5. CONCLUSIONES

La presente propuesta pretende la regulación del Sistema de Revisión Técnica Vehicular, realizando un diagnóstico de todos los vehículos automotores que circulen por la red vial nacional y cantonal.

Se implementarán mecanismos modernos, seguros y fiables en materia de revisión técnica, con los cuales, y mediante este diagnóstico se reduzca la mayor cantidad de los accidentes originados por fallos técnicos en los vehículos, así como trata de reducir el impacto en el medio ambiente producto de la emanación de gases de los automotores, derrames excesivos de lubricantes y combustible, entre otros.

Estos centros 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.
Se acogieron las observaciones que se consideraron pertinentes de las consultas realizadas, y las mismas fueron incorporadas en el texto sustitutivo aprobado,

resaltando que la mayoría de respuestas están de acuerdo con el objetivo del proyecto, más aun considerando que la concesión vence en el 2022.

6. RECOMENDACIÓN

De conformidad con lo expuesto anteriormente, atendiendo las razones jurídicas de oportunidad y conveniencia, así como al análisis del texto base, los criterios rendidos por las instituciones consultadas, y dada la aprobación del texto sustitutivo en acatamiento a las observaciones brindadas, las diputadas y diputados de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos rendimos el presente DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA del proyecto de ley **"CESE DEL MONOPOLIO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y CREACIÓN DE UN FONDO ECONÓMICO SOLIDARIO PARA IMPULSAR LOS COLEGIOS TÉCNICOS PROFESIONALES",** tramitado bajo el Expediente N°21.492 y recomendamos al Plenario Legislativo su aprobación con el siguiente texto:

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 en coordinación con el Consejo de Transporte Público serán las autoridades técnicas responsable de la aplicación de la presente Ley y tendrá competencia técnica exclusivas 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.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes dará prioridad a oferentes locales siempre y cuando cumplan, en igualdad de condiciones con los otros oferentes en apego a los requerimientos del cartel de licitación.

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

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 Públicas 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 20 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 contará 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 asignará 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 contará 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 **interno 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 lo designará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y será un profesional o una empresa privada totalmente independiente del fideicomiso, 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 incrementará 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 destinará al fondo de apoyo a la educación técnica.

La tarifa será única para todo el territorio nacional y se considerará 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. Dicho monto será trasladado al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para realizar dicha función.

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 elaborará 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% del 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 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes realizará una evaluación de cada una de las concesionarias. El costo de dicha inspección estará a cargo del mismo fideicomiso creado en esta 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.

DADO EN SAN JOSÉ, A LOS SEIS DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTIUNO. SALA DE SESIONES DE LA COMISION PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA.

FRANGGI NICOLÁS SOLANO
Presidenta

MILEIDY ALVARADO ARIAS
Secretaria

CAROLINA HIDALGO HERRERA
Diputada

WAGNER JIMÉNEZ ZÚÑIGA
Diputado

JOSÉ MARÍA VILLALTA FLÓREZ- ESTRADA
Diputado

PAOLA VIVIANA VEGA RODRÍGUEZ
Diputada

JORGE FONSECA FONSECA
Diputado

WALTER MUÑOZ CÉSPEDES
Diputado

PEDRO MUÑOZ FONSECA
Diputado