

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY  
LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD  
EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

**JAVIER FRANCISCO CAMBRONERO ARGUEDAS  
DIPUTADO**

**EXPEDIENTE N.º**

**PROYECTO DE LEY**  
**LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD**  
**EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

**Expediente N.º**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

La infraestructura vial es vital para el desarrollo económico y social del país, pues está destinada a incrementar la calidad de vida de la sociedad, y, por tanto, su bienestar; en consecuencia, es necesario que ésta se ejecute con apego a criterios de eficiencia, calidad y transparencia. La ciudadanía demanda a la Administración que la prestación de los servicios se efectúe en forma efectiva, oportuna, garantizando la calidad del gasto, mediante la eficiencia en su asignación y administración, con integridad y rectitud en la gestión de los fondos públicos.

Este espíritu es el que lleva en 1998 a crear el CONAVI, como un ente descentralizado responsable de la construcción y mantenimiento de la red vial nacional, con el fin de recuperar el rezago sufrido por el subsector vial.

Sin embargo, los resultados que ha presentado el CONAVI no han sido los esperados. Según se desprende del Informe de la Academia Centroamericana, La gestión de la Infraestructura en Costa Rica: el caso de la red vial nacional (2014), la creación del CONAVI pretendía un marco institucional que focalizara más directa y claramente las necesidades del sector, con facultades legales para acelerar los procesos administrativos y aumentar la eficiencia en el uso de los recursos públicos en áreas como diseño de carteles de licitación y contrataciones. Lamentablemente, en la práctica no se dio lo que se buscaba, pues el MOPT y el CONAVI no llevaron a cabo obras viales en forma coordinada. Así, el MOPT tiene a su cargo el proyecto Circunvalación Norte y Bajos de Chilamate-Vuelta de Kooper, mientras que el CONAVI desarrolla el proyecto Costanera Sur y el tramo Cañas-Liberia.

En otras palabras, de acuerdo con el indicado informe, la reforma no logró mejorar la calidad de la red de carreteras nacionales. Por el contrario, los datos técnicos apuntan hacia un deterioro. Por otra parte, la reforma tampoco logró el objetivo de acelerar los procesos de ejecución de las obras de vialidad.

En el caso de las obras a financiar con préstamos externos, el desfase entre la firma de los contratos y el ritmo de ejecución de las obras con respecto a lo planeado es significativo, a pesar de la autonomía e independencia que se le dio al CONAVI para una gestión más eficiente en el desembolso de los recursos.

Lo indicado por la Academia de Centroamérica no está lejos de lo señalado por el LanammeUCR, en el Informe *La reforma del MOPT: un análisis de oportunidades de mejora*, pues la creación del fondo vial en 1998 que dota de recursos al CONAVI y la recién adquirida independencia de éste, culminan en un debilitamiento de la capacidad del MOPT para ejercer de forma eficiente su autoridad y rectoría. Esta situación repercute de forma negativa en la gestión de los proyectos en el CONAVI, ya que ante la falta de liderazgo y una guía estratégica, el CONAVI asume la labor de planificar las intervenciones pero de forma reactiva y sin una guía estratégica de largo plazo. Así las cosas, se inicia un proceso de prueba y error, tanto en la conservación vial como en la construcción de obra nueva, experimentando modelos de contratación de distinta índole y alcance. Entre los primeros modelos probados se tienen los modelos de contratación por “precios unitarios” para pequeños proyectos, los cuales fueron sustituidos posteriormente por un modelo denominado “contratos de cuantía inestimable” por zonas de conservación, a los que se les llamó “proyectos de segunda generación”. No obstante, los datos más recientes de la evaluación de la red vial realizada cada dos años por el LanammeUCR, han demostrado como ésta nueva generación de proyectos no solo no ha logrado optimizar la inversión en la red vial, sino que han permitido que el patrimonio vial se pierda lentamente, con graves consecuencias a la producción nacional y calidad de la vida costarricense.

Por otro lado, el fracaso del CONAVI en materia de puentes de la red vial nacional es sostenido recientemente por la Contraloría General de la República en el informe DFOE-IFR-IF-5- 2015.

Es decir, existen suficientes elementos que inducen a la necesidad de un cambio a nivel del CONAVI. Esto es recomendado por el Grupo Consenso en el Segundo Informe resultados, labor de Abril 2012 – Enero 2013, que indica que el CONAVI debe ser reestructurado para que funcione de una manera coordinada y unificada con el ente rector que es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), puesto que en la actualidad más parece un conjunto de departamentos “insulares” que actúan sin una verdadera comunicación, coordinación o sentido de unidad hilvanado por directrices claras y congruentes con las necesidades de la Institución y del país. En esta línea, dicho Grupo recomienda limitar la acción del CONAVI únicamente a la conservación de la Red Vial Nacional, dejando los proyectos de obra nueva, mejoras y reconstrucción dentro del ámbito del MOPT bajo un esquema que también requiere de una reestructuración de esa institución.

Por tanto, este proyecto hace eco de estas inquietudes y recomendaciones, con el fin de que proponer una reforma institucional en la que se garantice la eficiencia, la calidad y la transparencia requerida por las y los costarricenses en la gestión de los fondos públicos destinados al mantenimiento de la infraestructura vial.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD  
EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

**CAPÍTULO I**

**DEFINICIONES**

**ARTÍCULO 1.-** La presente ley regula la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional. Para los efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos:

Red vial nacional: Conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Dirección Nacional de Vialidad con sustento en los estudios técnicos respectivos.

Calles de travesía: Conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida, de conformidad con el artículo 3 de la Ley General de Caminos Públicos.

Conservación vial: Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción.

Mantenimiento rutinario: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la

demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

**Mantenimiento periódico:** Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

**Rehabilitación:** Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso.

**Reconstrucción:** Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

**Mejoramiento:** Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie (“upgrade”) de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

**Obras nuevas:** Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente, de acuerdo con la presente ley.

**ARTÍCULO 2.-** Declárase la conservación vial actividad ordinaria de servicio público prioritario e interés nacional.

## **CAPÍTULO II DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

**ARTÍCULO 3.-** Créase la Dirección Nacional de Vialidad, órgano con desconcentración mínima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La Dirección tendrá personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo de la red vial nacional, así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley.

**ARTÍCULO 4.-** Serán objetivos de la Dirección Nacional de Vialidad los siguientes:

- a) Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- b) Administrar su patrimonio.
- c) Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación de la totalidad de la red vial nacional.
- d) Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- e) Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de conservación vial.
- f) Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.

## **CAPÍTULO III ATRIBUCIONES DE LA DIRECCIÓN**

**ARTÍCULO 5.-** El Dirección Nacional de Vialidad tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Aprobar la regulación interna de la organización y modificarla cuando sea conveniente.

b) Aprobar cada año el presupuesto de ingresos y egresos para el ejercicio presupuestario correspondiente.

c) Establecer las condiciones mínimas en que convenga mantener la red vial nacional, según las recomendaciones del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) y las disposiciones de la Contraloría General de la República.

d) Aprobar los planes quinquenales conforme al Plan Nacional de Infraestructura Vial, que servirán de base para formular los presupuestos anuales. Este Plan será el instrumento de planificación y orientación general del Sector de Infraestructura Vial y definirá las metas, los objetivos y las prioridades de este.

El Plan deberá tomar en consideración las políticas del Sector y adoptará una perspectiva de corto, mediano y largo plazo; será dictado por el ministro rector en consulta con las entidades públicas y privadas relacionadas con el Sector y en coordinación con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Asimismo, este Plan deberá tomar en cuenta los principios contenidos en la normativa internacional ratificada por el país, relativa a estos temas. Será sometido a la consideración y aprobación de la Presidencia de la República, con el fin de que sea integrado al Plan nacional de desarrollo.

El Plan será remitido a la Contraloría General de la República y a la Asamblea Legislativa, para su información.

e) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

f) Establecer las normas relativas a pesos y dimensiones máximos que deben tener los vehículos que circulen en la red vial nacional.

g) Fiscalizar la ejecución correcta de los contratos suscritos con terceros particulares.

h) Suscribir contratos y contraer empréstitos con entidades de crédito internas o externas. De requerirse el aval del Estado, será necesaria la aprobación de la Asamblea Legislativa.

- i) Suscribir los contratos de trabajo y los de obra, suministros y servicios y ejercer la fiscalización que proceda.
- j) Propiciar la capacitación de su personal.
- k) Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la conservación vial, con instituciones y organizaciones nacionales o internacionales.
- l) Promover medios de comunicación con el usuario, de manera tal que tenga acceso al funcionamiento de la Dirección Nacional de Vialidad y pueda manifestarse al respecto, para crear así interrelación de conocimientos, experiencias y propósitos.
- m) Emitir criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial nacional.
- n) Cumplir con las órdenes, instrucciones y circulares emitidas por el ministro de Obras Públicas y Transportes en el marco de sus competencias.
- ñ) Aprobar los informes que presente el auditor general.
- o) Contratar una auditoría externa para que audite en forma periódica los estados financieros de la Dirección Nacional de Vialidad. Al finalizar cada ejercicio económico, la auditoría externa presentará a esta Dirección un informe con la opinión razonada sobre el cierre contable-financiero del período y las recomendaciones que considere pertinente formular. Una copia de este informe será enviada a la Contraloría General de la República para los fines legales correspondientes.

**ARTÍCULO 6.-** Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, la Dirección Nacional de Vialidad está expresamente facultada para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En este caso, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario en forma prioritaria. La Contraloría General de la República, antes de aprobarlo, velará porque esta Dirección reserve los recursos financieros en cada período presupuestal.

**ARTÍCULO 7.-** La Dirección Nacional de Vialidad está expresamente facultada para adquirir bienes y servicios, de conformidad con el régimen especial de contratación administrativa establecido en el Capítulo IV de la Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008. Para estos efectos, la Dirección Nacional de Vialidad se regirá por las disposiciones de

dicha normativa y ostentará idénticas competencias y potestades a las que esa ley atribuye al Instituto Costarricense de Electricidad.

**ARTÍCULO 8.-** La Dirección Nacional de Vialidad podrá aprobar la constitución de fideicomisos, así como la celebración de contrataciones, acuerdos, convenios de cooperación, alianzas estratégicas o cualquier otra forma de asociación con otros entes nacionales o extranjeros, públicos o privados, para el cumplimiento de sus objetivos.

Los fideicomisos constituidos tendrán la fiscalización y supervisión de la Superintendencia Financiera correspondiente. La actividad contractual de tales fideicomisos estará sujeta a los principios constitucionales de la contratación administrativa. Los presupuestos de ingresos y egresos de estos fideicomisos, serán enviados a la Contraloría General de la República, para efectos informativos.

La Dirección Nacional de Vialidad podrá elegir libremente el fiduciario, entre los bancos del Sistema Bancario Nacional; para ello, este último deberá cumplir los requerimientos que disponga la Dirección Nacional de Vialidad, y coadyuvar en la consecución del interés público e institucional.

**ARTÍCULO 9.-** Con el propósito de que la Dirección Nacional de Vialidad lleve a cabo con prontitud y eficiencia el cumplimiento de sus objetivos, los organismos del Estado y las instituciones autónomas, salvo la Caja Costarricense del Seguro Social, semiautónomas y empresas públicas, quedan autorizados para ceder, traspasar, gestionar, negociar, colaborar, donar o arrendar a título gratuito todo tipo de recursos, servicios o bienes muebles e inmuebles, materiales y equipo, así como a trasladar personal a favor de la Dirección, sin que al efecto sea necesaria la autorización o aprobación de ningún otro organismo público.

## **CAPÍTULO IV**

### **DEL DIRECTOR**

**ARTÍCULO 10.-** La Dirección Nacional de Vialidad estará a cargo de un director, que será nombrado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, previo concurso de antecedentes y responderá por su gestión ante este.

**ARTÍCULO 11.-** Para ejercer el cargo, el Director deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Ser costarricense.
- b) Poseer título profesional reconocido en cualquiera de las áreas de Ingeniería Civil, Administración, Economía y Finanzas o Derecho Administrativo, con experiencia documentada en administración pública o privada.
- c) Estar incorporado al Colegio respectivo.
- d) Poseer experiencia mínima de diez años en la gerencia de empresas o proyectos.
- e) Ser de probada solvencia moral y técnica.

**ARTÍCULO 12.-** La representación judicial y extrajudicial de la Dirección Nacional de Vialidad corresponderá al director, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, quien podrá otorgar poderes generales, judiciales y especiales, cuando sea de comprobado interés para la Dirección Nacional de Vialidad.

## **CAPÍTULO V**

### **ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR**

**ARTÍCULO 13.-** El director, aparte de las atribuciones de la Dirección, tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Ejecutar las demás resoluciones que tome.
- b) Firmar todo tipo de contratos que la Dirección deba suscribir.
- c) Ejecutar cualquier gestión encomendada por el ministro de Obras Públicas y Transportes, afín con los objetivos, competencias y grado de desconcentración de la Dirección.
- d) Representar judicial y extrajudicialmente a la Dirección Nacional de Vialidad, con facultades de apoderado general sin límite de suma. Podrá otorgar poderes judiciales o especiales, cuando sea de interés comprobado para la Dirección Nacional de Vialidad.
- e) Administrar la Dirección Nacional de Vialidad según las leyes y normas correspondientes.

- f) Elaborar los programas y presupuestos del organismo y presentarlos al Ministro de Obras Públicas y Transportes para su aprobación.
- g) Preparar los programas internos.
- h) Determinar, con base en los estudios técnicos que correspondan, las vías que integran la red vial nacional y las que operan sujetas a peaje, conforme al inciso e) del artículo 5 de esta ley.
- i) Presentar para la aprobación del Ministro de Obras Públicas y Transportes los procedimientos de control de calidad y el cumplimiento de los servicios contratados con terceros o de su personal.
- j) Suscribir los contratos de trabajo y tramitar los de obra, suministros y servicios, así como ejercer la fiscalización que proceda.
- k) Presentar al Ministro de Obras Públicas y Transportes informes trimestrales, como mínimo sobre el desarrollo de los programas y presupuestos.

**CAPÍTULO VI**  
**DEPARTAMENTO DE AUDITORÍAS TÉCNICA**  
**Y CONTABLE FINANCIERA**

**Artículo 14.-** El departamento de las auditorías técnica y contable financiera de la Dirección Nacional de Vialidad estará integrada en una sola dependencia. La auditoría técnica operará mediante la contratación de servicios con terceros particulares únicamente y para cada proyecto, si fuere necesario. La auditoría contable financiera dispondrá de personal fijo, que se dedicará exclusivamente al régimen interno.

**Artículo 15.-** La auditoría técnica tendrá las siguientes funciones:

- a) Desarrollar su actividad de acuerdo con las normas legales y reglamentarias vigentes.
- b) Examinar y evaluar los mecanismos y procedimientos técnicos.
- c) Vigilar la técnica aplicada en los recursos asignados, según la práctica comúnmente aceptada.

- d) Verificar que los contratos administrativos adjudicados se ajusten a las especificaciones señaladas.
- e) Vigilar la oportuna y correcta inspección y supervisión de las obras.
- f) Efectuar revisiones, exámenes, auditorías y evaluaciones en todas las áreas públicas o privadas relacionadas con el contrato respectivo, necesarias para el fiel cumplimiento de sus funciones.

**Artículo 16.-** La auditoría contable financiera ejercerá sus funciones de conformidad con lo estipulado en las normas vigentes.

**Artículo 17.-** El auditor técnico, contable y financiero será nombrado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con base en concurso de antecedentes y responderá de su gestión ante este.

Sus atribuciones serán las siguientes:

- a) Desarrollar sus funciones conforme a los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Contraloría General de la República.
- b) Examinar y evaluar los mecanismos y procedimientos contable-financieros.
- c) Verificar que los proyectos se ajusten y ejecuten según los términos de la presente ley y el contrato respectivo.
- d) Verificar la adecuada recepción y finiquito de los contratos.
- e) Revisar cualquier erogación o pago efectuado con cargo a los fondos de la Dirección Nacional de Vialidad, que deberá desglosarse financieramente cuando proceda.
- f) Dirigir las investigaciones referentes a irregularidades contractuales o realizadas por servidores públicos del Dirección Nacional de Vialidad.
- g) Efectuar revisiones, exámenes, auditorías y evaluaciones en todas las áreas públicas o privadas relacionadas con el contrato respectivo, necesarias para el fiel cumplimiento de sus funciones.

**Artículo 18.-** Créase el Fondo para la atención de la red vial nacional, que estará constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes:

- a) El monto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9º de la ley 7088. Esta disposición será reglamentada en conjunto por el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- c) Los créditos que por esta ley se faculta contraer con instituciones de crédito nacionales e internacionales. De requerirse el aval del Estado, será necesario contar con la aprobación de la Asamblea Legislativa.
- d) Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero, previa autorización de la Dirección Nacional de Vialidad.
- e) El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.
- f) Las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores.
- g) Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de la aplicación de la Ley de impuesto sobre la propiedad de vehículos, N.º.7088.
- h) Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

Para los efectos propios del presente artículo, la Dirección Nacional de Vialidad tendrá la condición de administración tributaria.

**Artículo 19.-** La Dirección Nacional de Vialidad queda facultada para depositar la totalidad de los montos que le ingresen, en fideicomisos que se establecerán en bancos comerciales del Estado. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias.

## **CAPÍTULO VII**

### **FUNCIONAMIENTO**

**Artículo 20.-** Para usar el financiamiento con fondos locales en la red vial nacional, se requerirá cumplir fielmente con las siguientes prioridades:

- 1.- Conservación.
- 2.- Mantenimiento rutinario.
- 3.- Mantenimiento periódico.

La Contraloría General de la República velará por el cumplimiento de esta disposición. Entre otras cosas, impedirá el uso de fondos mediante el presupuesto, en perjuicio del orden prioritario establecido anteriormente.

**Artículo 21.-** Para cumplir con la responsabilidad de ampliar y conservar la red vial nacional, la Dirección Nacional de Vialidad está obligado a elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos. En este sentido, el Consejo deberá acatar las políticas y los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y coordinará esta labor con las unidades correspondientes.

**Artículo 22.-** Toda obra pública financiada por la Dirección Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos. Las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos serán establecidos por la Dirección Nacional de Vialidad y aprobados por el MOPT.

En todas las labores de planificación, diseño, conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional o cantonal, que realicen la Dirección Nacional de Vialidad, el MOPT y las municipalidades, de acuerdo con sus respectivas

competencias, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial antes de su ejecución, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria y en forma coordinada entre órganos y entes.

Como parte de la seguridad vial deberán incorporarse prevenciones para el paso seguro de peatones, incluidos aquellos a nivel y a desnivel, la protección para el tránsito seguro de peatones longitudinal a la vía, las bahías para las paradas de transporte público, las ciclorutas, en los casos que corresponda, y la adecuada visibilidad de las vías, incluida la eliminación de obstáculos en ellas y en el derecho de vía de estas y cualquier otro que disponga el Reglamento.

Para salvaguardar la seguridad vial, deberá tomarse en consideración el entorno urbano que atraviesen las vías, los planes reguladores, las directrices del Ministerio de la Vivienda, del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y la Ley N.º 7600, las condiciones para vías con accesos restringidos o no restringidos, así como todos los otros elementos, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos que garanticen la mejor seguridad vial de los peatones y conductores

Asimismo, es obligación del Estado mantener la infraestructura vial nacional en buen estado; para tal fin, deberá invertir anualmente los recursos necesarios y deberá realizar las gestiones necesarias para reestablecer el funcionamiento de la red ferroviaria nacional, procurando, en esta forma, detener el deterioro que sobre la red vial nacional ocasiona el flujo de vehículos de carga pesada.

**Artículo 23.-** Los costos administrativos, los salarios del Director y demás personal técnico y administrativo de la Dirección Nacional de Vialidad, no podrán superar el cinco por ciento (5%) de sus ingresos.

**Artículo 24.-** La Dirección Nacional de Vialidad incluirá en sus presupuestos las partidas necesarias para financiar programas de divulgación, promoción y comunicación con los usuarios de vías y puentes, así como para formar y capacitar

personal, tanto del sector público como privado, con miras a fortalecer los programas de desarrollo en el campo de la conservación vial y la transferencia de tecnología.

**Artículo 25.-** Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, la Dirección Nacional de Vialidad hará del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva. Asimismo, cada tres meses dará a conocer los programas de trabajo, el monto de las inversiones propuestas, los logros alcanzados y otros índices de interés público tales como costos de mantenimiento por kilómetro, el estado actual de la red o el costo de las nuevas obras, entre otros.

Cada año y adicionalmente a su labor normal de auditoría técnica, la Dirección Nacional de Vialidad contratará estudios independientes para valorar el grado de mejoría de la red, la situación prevaleciente y otros logros alcanzados mediante los programas de construcción y conservación, realizados durante los dos años recién transcurridos.

## **CAPÍTULO VIII**

### **SANCIONES**

**Artículo 26.-** El nombramiento de funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad contraviniendo las disposiciones de esta ley, producirá nulidad absoluta de los actos administrativos correspondientes.

**Artículo 27.-** El funcionario que incumpla la presente ley, en especial lo relativo a requisitos para nombramientos del personal de la Dirección Nacional de Vialidad, y la persona física que asuma el cargo en contravención a ella, además de las responsabilidades contempladas en la Ley General de la Administración Pública, le será aplicable lo dispuesto en los artículos 335 y 356 del Código Penal, relativos a la inhabilitación para cargos públicos. Asimismo, deberán devolver los montos que se le hayan girado en forma indebida.

**Artículo 28.-** La aplicación de las sanciones administrativas será ejercida y ejecutada por el superior jerárquico de la Dirección Nacional de Vialidad sin distinciones de ninguna naturaleza, de oficio o a solicitud de parte. La resolución correspondiente deberá notificarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que los hechos llegaron a su conocimiento.

**Artículo 29.-** El funcionario público deberá denunciar la comisión de los hechos tipificados en el artículo 335 del Código Penal en un plazo máximo de treinta días hábiles desde que la conoció; caso contrario, incurrirá en el delito de incumplimiento de deberes, previsto en el artículo 330 del Código Penal.

## **CAPÍTULO IX**

### **RENDICIÓN DE CUENTAS**

**ARTÍCULO 30.-** Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 57 y 94 de la Ley N.º 8131, Administración financiera de la República y presupuestos públicos, de 18 de setiembre de 2001, y sus reformas, el Director elaborará un informe anual de rendición de cuentas y lo presentará, a más tardar el quince de marzo de cada año, ante la Contraloría General de la República y el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), con el fin de someter a la valoración de dichos órganos la gestión institucional.

El informe anual incluirá, por lo menos, lo siguiente:

1. Un informe sobre el desempeño de la Dirección en conservación vial; en él cotejará los objetivos alcanzados en el período contra los señalados en los planes correspondientes al período.
2. El balance general.
3. El estado de resultados financieros.
4. El estado del origen y la aplicación de fondos.

5. Un balance social, que contendrá las acciones ejecutadas con el fin de cumplir con la conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional, bajo los principios de universalidad y solidaridad, así como aquellos en materia de derechos humanos y su impacto en el desarrollo local y la participación ciudadana.

El laboratorio citado en este artículo informará, para lo que en derecho corresponda, a la Asamblea Legislativa, al Ministerio de la Presidencia, al MOPT, a la Contraloría General de la República y a la Defensoría de los Habitantes, el resultado final de su valoración.

## **CAPÍTULO X**

### **DISPOSICIONES ESPECIALES Y DEROGACIONES**

**ARTÍCULO 31.-** Deróguese la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, N° 7798, del 30 de abril de 1998, y sus reformas.

**ARTÍCULO 32.-** La presente ley es especial, de orden público y deroga en lo conducente todas las que se le opongan.

**ARTÍCULO 33.-** Modificase la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, Ley 8114, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, a fin de que las referencias relacionadas con el Consejo Nacional de Vialidad, se entiendan hechas a la Dirección Nacional de Vialidad.

**ARTÍCULO 34.-** La Dirección Nacional de Vialidad asume los fondos y bienes del Consejo Nacional de Vialidad, así como las competencias y prerrogativas que le hayan sido asignadas a este, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, excepto las competencias y prerrogativas de construcción, las cuales serán asumidas por el MOPT. También todos los derechos y las obligaciones contraídos por el Consejo Nacional de Vialidad, derivados de contratos de obra, suministros y servicios y cualquier otro, pasarán a ser parte del patrimonio de esta dirección.

**Artículo 35.-** Por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Poder Ejecutivo, reglamentará la presente ley en un lapso de noventa días.

### **TRANSITORIOS**

**TRANSITORIO I.-** El personal del Consejo Nacional de Vialidad continuará laborando para la Dirección Nacional de Vialidad, manteniendo sus derechos laborales derivados de la antigüedad en el servicio y demás atinentes.

Lo anterior con la salvedad de aquellos sobre quienes recaiga prohibición sobreviniente en virtud de las disposiciones de esta ley, los cuales deberán ser cesados con responsabilidad patronal.

**TRANSITORIO II.-** El director ejecutivo del Consejo Nacional de Vialidad desempeñará interinamente el puesto de director nacional de vialidad al momento de la entrada en vigencia de esta ley y hasta que el Poder Ejecutivo realice el respectivo nombramiento. En caso de no ser ratificado en el cargo, deberá indemnizársele de conformidad con la normativa laboral aplicable.

Rige a partir de su publicación.

JAVIER FRANCISCO CAMBRONERO ARGUEDAS  
**DIPUTADO**