

Sesión Ordinaria 3095-2022

Acta de la Sesión Ordinaria 3095-2022 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 09 de marzo del 2022.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, el Arq. Eduardo Brenes Mata, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Presidente de la Junta Directiva, quien preside la sesión.

ARTÍCULO PRIMERO: Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión virtual.

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

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

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

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud
El Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Licda. Sharon Retana Morales	Auditora Interna a.i.
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva

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

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

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

El Señor Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

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

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: las señoras Gabriela Valverde Murillo y Sandra Delgado Jiménez se encuentran sesionando desde su casa de habitación, los señores Eduardo Brenes Mata, Carlos Contreras Montoya y Juan Luis Chaves Vargas, indican que se encuentran sesionando desde su casa de habitación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

II. Aprobación del Orden del Día.

III. Aprobación del acta:

- 3094-22 sesión ordinaria.

IV. Asuntos de la Presidencia.

V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

VI. Atención acuerdo JD-2022-0091 relacionado con el informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 y el oficio Nº DFOE-SEM-0132.

VII. Asuntos de Director Ejecutivo.

VIII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3094-22 sesión ordinaria:

No hay comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta ordinaria 3094-22.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen asuntos de la Presidencia.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

No se conocen asuntos de los Directores de Junta Directiva.

ARTÍCULO SEXTO

Atención acuerdo JD-2022-0091 relacionado con el informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 y el oficio N° DFOE-SEM-0132.

A continuación, el Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, se refiere al tema indicando que va a realizar un resumen muy corto, para posteriormente darla la palabra a don Edwin para que se refiera a los temas más técnicos.

Informa a los señores miembros, que el miércoles 02 de marzo, don Rodolfo, don Edwin y su persona, recibieron a los personeros de Riteve y con los que se sostuvo una conversación, que lógicamente no condujo a una solución en lo absoluto, ya que estaba pendiente la reunión con la Contraloría para ver qué rumbo tomaría este asunto.

Explica que la reunión con los personeros de Riteve, fue valiosa en el sentido de entender que ellos están de acuerdo en brindar el servicio en caso de que el Estado costarricense decida así hacerlo y que eso lógicamente tendría que pasar por una agenda, para corroborar los temas en los que hay o no acuerdo, pero rescata que al menos se tuvo ese acercamiento, porque ya era hora de que se recibiera a la gente de Riteve para darles un mensaje respecto a que se está trabajando en el tema y las soluciones que se habían planteado de parte de la Dirección Ejecutiva, con las cuales quedaron claros de que hay opciones de carácter legal y de carácter técnico.

Seguidamente comenta, que el día de ayer se reunieron con la Contraloría, estando presentes doña Marcela Aragón, don Roberto Rodríguez de la División de Contratación Administrativa y don Carlos Morales, que en la reunión en la que empezaron por describir la situación en la que están, la Contraloría inició con un lenguaje un poco de recordatorio, de las cosas que ellos les hicieron ver a lo largo de este acompañamiento y luego ellos les plantearon una serie de temas que a su vez a habían tenido don Edwin, don Rodolfo y su persona, junto con el Asesor Legal de don Rodolfo don Carlos Arguedas, que a su vez había trabajado en la Contraloría y actualmente asesora al Ministerio en esos temas.

Señala que en esa reunión, habían quedado de hacer hincapié en tres aspectos fundamentales a la hora de hablar con la Contraloría, uno de ellos era que por supuesto las propiedades tenían que pasar a nombre del Estado, que la tarifa posiblemente seguiría un curso a la baja en virtud de que esas propiedades ya serían del Estado y que si bien en principio estaban de acuerdo con el punto de vista de la Contraloría, de aplicar el artículo 25 de la Ley de Tránsito, también hacían ver como se dijo inclusive en el documento de don Edwin envió a la Contraloría, que el artículo 25 resultaba en este momento muy riesgoso, por el aporte que ya la Procuraduría General de la República había manifestado, en la respuesta a la acción de inconstitucionalidad, sobre dicho artículo y que la razón por la cual la Procuraduría consideraba que dicho artículo era inconstitucional, era por el hecho de que un servicio público no se puede dar a través de una autorización,

es decir que tiene que existir una licitación y según los términos de referencia, adjudicarlo según los mismos, y por lo tanto eso resultaba muy riesgoso para la Administración, en caso de que se presentara una apelación o cualquier problema de tipo legal el día de mañana.

Indica que con esa base la Contraloría empezó su respuesta, sin dejar de llamarles la atención por algunos aspectos que no se habían tomado en cuenta a lo largo de esta auditoría, pero que avanzado el diálogo en el cual don Roberto tomó la palabra, y comenzó a indicarles que el tema no se podía resolver tan rápidamente en principio, porque la Administración no les había presentado a ellos el escenario, más allá de decir que podría ser el 208, podría ser el 209, etc., pero que sobre esa base era muy difícil tomar una decisión y comenzaron a indicar algunos temas, que para ellos son faltantes y que no se les han dado, y menciona algunas de esas cosas: el tema de la tarifa, ¿en base a qué datos se podía calcular?, en el manejo de la información técnica, ¿cuál era la base para seguir adelante?.

Indica que doña Marcela comentó, que no se observaba una imprevisibilidad del caso, que no sabían si estaban frente a una modificación o una contratación directa y ¿cuál era el papel de la ARESEP en todo esto?, en resumen, dijo que tenía más dudas que soluciones y que estaban valorando la situación, y posteriormente don Roberto realizó unas observaciones más puntuales y les consultaba, no para responder en ese momento pero les consultaba lo siguiente: ¿qué es lo que iban a hacer?, ¿frente a qué estaban ellos parados?, ¿cuál era el modelo a seguir?, porque la Contraloría no tiene claro el modelo a partir del 15 de julio, que faltan detalles para decidir o emitir un criterio, que tomar una decisión para identificar el modelo por ejemplo una vez que los bienes estuvieran a nombre del Estado ¿qué se iba a hacer con ellos?, si era un alquiler, ¿cuál era el marco jurídico que le permitiría a la Administración ofrecerlos en alquiler al prestatario?, y en cuanto a la tarifa, indicaron que no tenían idea de cuál iba a ser esa tarifa, en síntesis indica que se podría decir que no era posible, tener en ese momento una solución definitiva, precisamente por el compás de espera que han tenido, esperando la definición del informe que mandó don Edwin, en donde se expusieron varios escenarios, varios cronogramas, y varias alternativas, pero que al no tener una propuesta concreta, ellos se hicieron esas preguntas.

Comenta que en lo personal la impresión que le dejó fue muy particular, en el sentido que lo que les estaban diciendo que la solución que quisieran implementar, deben traerla desarrollada, pero no ponerlos a decidir sobre una base meramente enunciativa o de concepto y considera que esa es la situación en este momento, y que no se va a extender más para ceder la palabra a don Edwin, para que haga un resumen o complemente lo expuesto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿quién es don Roberto?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde que don Roberto es el Gerente de Contratación Administrativa de la Contraloría.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo indica, que va a ahondar principalmente en los temas en los que tiene duda la Contraloría, en los que enumeraron, ya que se los pueden mostrar y después van a solicitar más, sin embargo lo más importante considera es que hoy se defina la figura legal que se va a utilizar, ya que eso les permitiría actuar, ya que sin ello no se pueden dar los siguientes pasos, por lo que les va a comentar los tres escenarios de nuevo y las dudas que presentó la Contraloría General de la República que en realidad es donde se iba a cimentar, y consulta ¿qué es lo que prefieren les explique primero?

El Arq. Eduardo Brenes Mata responde, que ya él hizo el resumen y que puede complementar en caso de que hubiera algo que agregar, y luego entrar en los documentos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que don Eduardo mencionó algunas cosas que faltan que a él le llamaron bastante la atención, por ejemplo se puede intuir, que tal vez haya faltado información, detalle quizá, desarrollo tal vez, pero por ejemplo hay algunas que sí le llamaron la atención, como la imprevisibilidad y lo que se señaló con respecto al papel de la ARESEP, por lo que cree que don Edwin debe referirse a eso antes de ver los escenarios, porque de alguna

manera, las cuestiones que se han desarrollado para esos escenarios contemplan, bien, mal o en cero esas observaciones, y sería interesante saber ¿cuáles fueron?.

Ya don Eduardo mencionó cuatro, por lo que considera es mejor empezar por eso e inclusive consulta a don Edwin ¿si en algún momento se estableció, durante esa reunión una conversación al respecto de esos faltantes?, ya que cree que no era esa la intención.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, responde que no, que lo que ellos quieren es que se presente, se justifique y ellos verán. Eso fue lo que dijeron.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo señala que tiene la impresión por lo que decía don Eduardo, que ellos lo que quieren es mejor estar equivocado que confuso, es decir , se toma la decisión se justifica y ven cómo les va, y no el hecho de estar preguntando esas cosas a priori respecto a ¿qué podría pasar?, que es lo que hasta el momento han estado haciendo, consultando como Junta Directiva respecto a ¿qué pasa en este caso o en este otro?

Indica que todos tenían sus pros y contras, por lo que en cierta forma piensa que es positivo que se haya podido conversar con la Contraloría, ya que no se había tenido esa posibilidad y considera que eso los alerta también un poco, aunque no tengan todas las consideraciones, de cuáles han sido sus disyuntivas, en este asunto y que esto los va a ayudar a justificar los elementos y de otros que se puedan considerar, y desarrollarlos más como bien lo indicó don Carlos Contreras y que comprendan cuál es su planteamiento para tomar una decisión de éstas.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, muestra el documento DE-2022-0747 remitido a los señores miembros de Junta Directiva, que se detalla a continuación:

San José, 11 de febrero de 2022

DE-2022-0747

Al responder por favor refiérase a este consecutivo

**Señores
Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial**

Asunto: Informe N.ºDFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055,
Continuidad Servicios Inspección Técnica Vehicular

Estimados señores:

En cumplimiento al informe N.ºDFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, que se refieren a la Auditoría de carácter especial sobre el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de inspección técnica vehicular, se informa lo siguiente:

Se presenta a continuación un reporte bimestral de lo efectuado por los Equipos de Trabajo, para información y valoración de la Junta Directiva, y con ello garantizar el cumplimiento de las estrategias aprobadas en el **ARTÍCULO IX, de la SESIÓN ORDINARIA: 3083-2021**, de fecha 09-12-2021, de la Junta Directiva del COSEVI.

Se atiende en concreto el oficio DFOE-CIU-0055, donde señala la Contraloría General de la República sobre la competencia legalmente establecida en la Ley de Tránsito N° 9078 al COSEVI respecto a su poder-deber de planificación, ejecución, control y fiscalización de dicho servicio, para lo cual ha de observar lo establecido en la Ley General de Control Interno, sobre la base de su afirmación, respecto a que la estrategia que se sometió a consideración del Ente Contralor, no atiende los términos del contrato que expira en julio del año 2022 y la legislación aplicable.

1 Reporte Bimestral

Con base en el Reporte ejecutado por el Equipo de Trabajo de Estrategia, cuyo objetivo es generar un reporte de forma bimestral sobre el avance de la ejecución de las etapas de la estrategia de transición del servicio de Inspección Técnica Vehicular, que contempla del 09 de diciembre 2021 al 01 de febrero 2022, se informa:



DE-2022-0747

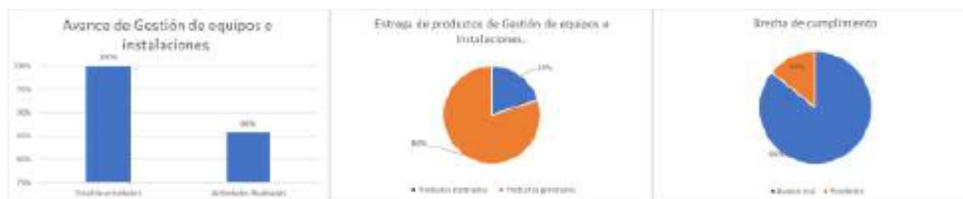
Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 2 de 22

1.1 Etapa: Gestión de equipos e instalaciones

- Se encuentra pendiente la realización de modificaciones del informe final de equipos para realizar la entrega final.

1.1.1.1 Gráficos de Avance Gestión de equipos e instalaciones



Los resultados anteriores, hacen necesario solicitar que el MOPT genere instrucción a los miembros del grupo de trabajo de la etapa de Gestión de equipos e instalaciones para que se defina una fecha definitiva de entrega del inventario final.

1.2 Etapa: Modelo de prestación del servicio

- No se brinda información por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, para el levantamiento de indicadores.
- Sin embargo, el día 09 de febrero la Secretaría de Planificación Sectorial presentó los resultados del Modelo y estará haciendo llegar el informe el día de hoy como máximo, por lo que no se podrá exponer de manera amplia.

1.2.1.1 Gráficos de Avance Especificaciones técnicas para contratación

NO aplica, dado que no existe información documentada

Lo anterior, hace necesario que se remita efectivamente el informe, y a través de la Junta Directiva del COSEVI se solicite.

Esta información es necesaria para poder finiquitar los aspectos indicados en la etapa "Especificaciones técnicas para contratación" en lo que corresponde al modelo de negocio y posteriormente el modelo tarifario que tiene que realizar la ARESEP.





DE-2022-0747

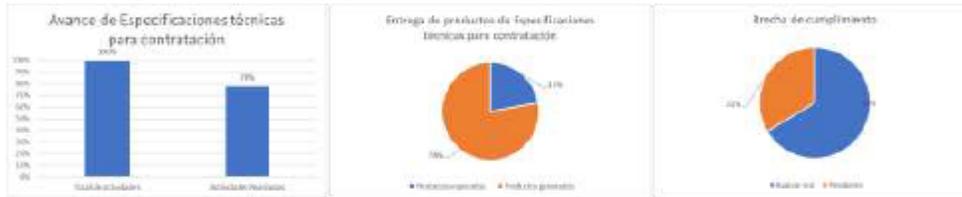
Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 3 de 22

1.3 Etapa: Especificaciones técnicas para contratación

- Se tiene en revisión los requerimientos de equipos informáticos y de monitoreo, por lo que se realizó una reprogramación de la entrega de productos.
- Se encuentra pendiente por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial la información sobre el análisis del modelo de negocio presentado por COSEVI y el modelo tarifario la cual es generada por entes externos a COSEVI.
- Está pendiente la información para la revisión final del documento con especificaciones técnicas consolidado.

1.3.1.1 Gráficos de Avance Especificaciones técnicas para contratación



Los resultados anteriores hacen necesario que se genere instrucción a los miembros del grupo de trabajo de la etapa de especificaciones técnicas para que se defina una fecha en cuanto al levantamiento de todos los requerimientos que deben ser agregados al documento que consolida las especificaciones técnicas de contratación. Tomando en cuenta que existe información pendiente sobre el modelo de negocio por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT y el modelo tarifario que se generaría por entes externos a COSEVI, sean ARESEP y/o MOPT.

Avance general de la estrategia de transición de IVE

- Tiempo total de ejecución: 60 meses.
- Tiempo transcurrido: 7 meses.
- Porcentaje de tiempo avanzado: 11,67%
- Se presenta un atraso en el cumplimiento del cronograma.
- La brecha de cumplimiento es del 15%
- Las principales causas son las siguientes:
 - Retrasos en la entrega del informe final en cuanto al inventario de bienes.



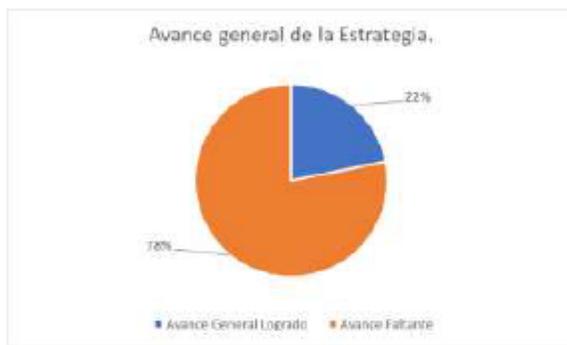
DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 4 de 22

- Ausencia de datos de avance sobre el desarrollo de modelo de negocio de la IVE.
- Retraso en la entrega de requerimiento informáticos y de monitoreo.

1.3.1.2 Gráficos de Avance General



Lo anterior, hace necesario que se generen acciones para cumplir las recomendaciones de las etapas evaluadas en este reporte.

2 Atención del Oficio DFOE-CIU-0055 de la Contraloría General de la República

La Contraloría General ha emitido el oficio No. 01387 (DFOE-CIU-0055 / DFOE-SEM-0127) de 28 de enero del año en curso, en el que hace la reiteración de la disposición 4.4 del DFOE-CIU-IF-00004-2021. Esto en ocasión de la documentación enviada al órgano contralor oportunamente mediante la que, según nuestro criterio, se daba debido cumplimiento a la referida disposición.

Cabe indicar que en el reporte de auditoría N° DFOE-CIU-RF-00001-2021 de julio del año 2021, el órgano contralor señaló en lo fundamental que las cláusulas 4.1 y 4.2 del contrato actual disponen una vigencia de 10 años a partir del inicio de operaciones y una única prórroga de 10 años adicionales, siendo su vencimiento definitivo el 15 de julio del 2022, por lo que cumplido integralmente el plazo, el contratista se compromete a donar al Estado los bienes utilizados para la realización de la actividad de inspección técnica vehicular. A partir de estos conceptos, según hemos podido observar, los motivos por los que el órgano contralor ha considerado



DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 5 de 22

que no se ha cumplido con la disposición 4.4 y que por lo tanto era necesaria la reiteración que nos ha comunicado, se resumen en las siguientes manifestaciones concretas:

- *"De acuerdo con lo anterior, es importante señalar que las condiciones del contrato vigente corresponden a una estructura de negocio que da respaldo a las características financieras del mismo, las cuales se plasmaron en un modelo tarifario particular que fenecce con el contrato. Por lo que, en cualquiera de los escenarios que se valoren para garantizar la continuidad del servicio durante el periodo de transición, una vez finalizado el contrato vigente, se tienen que valorar todas estas variables para determinar principalmente un nuevo modelo tarifario, el cual una vez definido el modelo de negocio, le corresponde establecer a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)."*
- *"Dicho lo anterior, no es congruente la estrategia planteada por el COSEVI con la realidad jurídica y contractual existente evidenciada en la citada disposición, dado que la alternativa de solución hace referencia a un escenario incompatible con las condiciones contractuales y financieras de la relación contractual vigente, próxima a vencer, por lo tanto, no se evidencia en la estrategia planteada actividades direccionadas al cierre del contrato y el proceso de transición tomando en consideración la fecha de vencimiento del contrato vigente y sus condiciones particulares. Además, es importante señalar lo indicado por esta Contraloría General en oficio N.º DFOE-CIU-0330 del 13 de octubre del 2021 referente a la competencia legalmente establecida en la Ley de Tránsito N.º 9078 al COSEVI respecto a su poder-deber de planificación, ejecución, control y fiscalización de dicho servicio, para lo cual ha de observar lo establecido en la Ley General de Control Interno."*
- *"Por otra parte, en relación con la acción de inconstitucionalidad que impugna el artículo 25 de la Ley de Tránsito y que se encuentra en trámite ante la Sala Constitucional, no se entra a valorar las consideraciones señaladas por la Administración en virtud de corresponder a aspectos de conveniencia y oportunidad, en tanto la citada norma no ha sido suspendida en su aplicación ordinaria por la Sala Constitucional."*

Visto lo anterior, es importante señalar que nuestra intención ha sido en todo momento cumplir a cabalidad con lo dispuesto por el órgano contralor. De hecho, nótese que la insatisfacción del órgano contralor se produce no por una omisión de cumplimiento, sino como resultado de una diferencia inicial de criterios sobre el





DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 6 de 22

régimen jurídico aplicable. Es decir, no se está ante ausencia de respuesta por nuestra parte al órgano contralor, pues desde luego que nuestro único propósito de cumplir con lo ordenado.

En vista de que se está ante una aparente discrepancia, consideramos indispensable aclarar nuestra posición y, desde luego, procurar alinearla enteramente a la lectura jurídica emitida por el órgano contralor. En este sentido, consideramos fundamental puntualizar lo siguiente:

- Coincidimos con lo indicado por la Contraloría General en el sentido de que según el texto actual y vigente del contrato, el plazo contractual original es de 10 años y que expresamente se establece una única prórroga por un tanto igual de 10 años.
- Coincidimos con lo expresado por la Contraloría General en cuanto a que al aplicar el plazo y la única prórroga antes indicados, la fecha de vencimiento del contrato es el 15 de julio de 2022.
- Coincidimos con lo manifestado por la Contraloría General en cuanto a que la regla contractual vigente implica que al finalizar el plazo contractual prorrogado en la fecha antes referida, el contratista debe donar al Estado los bienes utilizados para la realización de la actividad de inspección técnica vehicular.
- Coincidimos también con lo expuesto por la Contraloría General en el sentido de que el modelo tarifario que se ha aplicado para los efectos del contrato actual, fenece en sus efectos con el vencimiento del plazo del propio contrato que lo sustenta. En este punto, sin embargo, debemos señalar que desde nuestra perspectiva jurídica, si se tendría que hacer una valoración particular en el caso de la figura del contrato adicional regulada en los artículos 12 bis y 209 de la Ley de Contratación Administrativa y del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, aspecto que retomaremos en un apartado posterior en este oficio. Pero salvo ese caso particular, que obedece a razones jurídicas objetivas, reiteramos que es correcto lo afirmado por el órgano contralor en cuanto a que el modelo de la tarifa del contrato fenece con el plazo contractual.
- Si bien la Contraloría General no lo manifiesta de manera literal en su oficio de reiteración, es absolutamente claro que existe una noción de que en vista de que el modelo de la tarifa está ligada al contrato, que a su vez esa tarifa está determinada por una estructura que considera inversiones que se hicieron para los efectos del cumplimiento de ese contrato y que al final de los 20 años totales



DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 7 de 22

de ejecución los bienes de ejecución son trasladados al Estado, en cualquier escenario es claro que no podría aplicarse una tarifa igual a la tarifa actual, que por lo tanto no puede mantenerse más allá del 15 de julio. Este es un aspecto fundamental que hemos considerado en todo momento y que es probable que no hayamos sido lo suficientemente claros en manifestarlo así ante el órgano contralor. De forma tal que lo debemos expresar de forma categórica: cualquier solución que se brinde a la debida continuidad del servicio debe conllevar dos elementos fundamentales: a) la transferencia de los bienes al Estado y b) el ajuste en la tarifa, esto último ya sea como un cambio en el modelo o bien como un ajuste a la propia tarifa derivado de la variación de los componentes que la determinan, pues en ningún supuesto, puede conservarse el estado de cosas actual. Precisamente, el trabajo que se ha desarrollado hasta la fecha, ha estado orientado a asegurar los dos aspectos antes mencionados, más allá de la vía de continuidad del servicio.

Dicho lo anterior, podemos comprender también la razón por la que la Contraloría General señala que a partir del 15 de julio de 2022 debe existir una transición entre el estado actual de cosas y el futuro, de manera que se garantice la continuidad de la prestación del servicio. Esto obedece a que es muy claro que salvo que se adopten medidas conforme con el ordenamiento jurídico, el contrato fenece el 15 de julio.

En este punto, debemos expresar que es nuestro entendimiento que el órgano contralor considera -en primera instancia al menos- que la continuidad de los servicios a partir del 15 de julio de 2022, pasa por la aplicación de un modelo sustentado en el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley No. 9078 del 4 de octubre del 2012, que como es sabido, dispone que se otorguen "autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley". Debemos ser claros además en que comprendemos perfectamente que esta presunción no obedece a una postura antojadiza o arbitraria de la Contraloría General, sino que es el resultado de una valoración jurídica respetable que parte de cuatro elementos, según lo hemos entendido: a) el contrato actual vence el 15 de julio; b) el contrato actual no prevé más que una prórroga; c) el modelo legal vigente es el contenido en el referido artículo 25, no por deseo de la Contraloría General, sino por disposición legislativa; d) si bien existe una acción de inconstitucionalidad relativa a la artículo 25, la cual ha sido cursada por la Sala Constitucional (21-21385-0007-CO), la Sala no ordenó la suspensión de los efectos de la norma más que en dos supuestos, esto es, en procesos judiciales o en procedimientos administrativos tendientes al agotamiento de la vía.



DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 8 de 22

En relación con lo anterior, debemos ser absolutamente enfáticos en que respetamos la posición jurídica de la Contraloría General y en que es nuestra cabal e inequívoca intención dar cumplimiento a la disposición 4.4 en los términos que sean apropiados para el órgano contralor.

Es por lo anterior, que a continuación incorporamos tres apartados. En el primer apartado, y por ser un aspecto aplicable a cualquier escenario, hacemos un recuento de los aspectos relativos a la tarifa del servicio. Con esto lo que queremos subrayar es nuestra comprensión y compromiso total con dos nociones básicas que derivan de la clara y correcta postura del órgano contralor: a) la tarifa debe variar y b) los bienes para la prestación del servicio deben transferirse en su titularidad al Estado. En el segundo apartado, presentamos el cronograma para la transición basado en la aplicación del artículo 25 de la Ley de Tránsito, pues según es nuestro entendimiento, ese es el escenario señalado por el órgano contralor; sin embargo, procedemos en ese mismo apartado a explicar algunas consideraciones particulares sobre esta solución, no en un afán de discusión con el órgano contralor, sino porque es nuestro deber considerar los riesgos asociados, que no nos resulta posible soslayar y que en nuestro criterio son relevantes, producto del debate jurídico sobreviniente e imprevisible que supuso la acción de inconstitucionalidad. En el tercer apartado, exponemos dos cronogramas alternativos, para dos escenarios que hemos valorado en ocasión a la incertidumbre que genera el cuestionamiento que pesa sobre el artículo 25; no se trata de discutir con la Contraloría General pues ese no es el propósito, sino de dejar plasmada algunas razones que tal vez no hemos expresado de una manera clara y efectiva.

2.1 Aspectos relativos a la tarifa y al traspaso de bienes.

Según ya lo hemos expresado es claro que en vista de que el modelo de la tarifa está ligada al contrato, que a su vez esa tarifa está determinada por una estructura que considera inversiones que se hicieron para los efectos del cumplimiento de ese contrato y que al final de los 20 años totales de ejecución los bienes de ejecución son trasladados al Estado, en cualquier escenario es claro que no podría aplicarse una tarifa igual a la tarifa actual, que por lo tanto no puede mantenerse más allá del 15 de julio.

Este es un aspecto fundamental que hemos considerado en todo momento y que es probable que no hayamos sido lo suficientemente claros en manifestarlo así ante el órgano contralor. De forma tal que lo debemos expresar de forma categórica: cualquier solución que se brinde a la debida continuidad del servicio debe conllevar dos elementos fundamentales: a) la transferencia de los bienes al Estado y b) el



ajuste en la tarifa, esto último ya sea como un cambio en el modelo o bien como un ajuste a la propia tarifa derivado de la variación de los componentes que la determinan, pues en ningún supuesto, puede conservarse el estado de cosas actual.

2.1.1 Antecedentes de la Tarifa del Servicio de Revisión Técnica Vehicular

Las tarifas iniciales para los servicios de Revisión Técnica de Vehículos a cargo del Consorcio Riteve SyC, fueron aprobadas por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público en el Artículo 2 de la Sesión Ordinaria 048-2002, celebrada el 2 de julio del 2002.

Las tarifas iniciales para la operación del Consorcio Riteve SyC, fueron determinadas por parte de los Consultores Dr. Stephan Brunner N. y Master Luis Diego Vargas Chinchilla, según informe que fue conocido y analizado por parte de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público en la Sesión antes indicada, el cual contemplaba tanto las inversiones realizadas como los costos reales de operación, según las estimaciones suministradas por parte del Consorcio Riteve SyC, dado que, al no haber iniciado operaciones, no se disponía de costos y gastos reales de las operaciones de la revisión vehicular, ni de otros datos del mercado de otra empresa en Costa Rica, ya que no se había efectuado revisiones integrales técnicas vehiculares.

En esa oportunidad se aprobaron tarifas de revisión técnica para siete tipos de vehículos, según la clasificación ofertada por el Consorcio Riteve SyC.

De igual forma, el Modelo Tarifario para el Ajuste de Tarifas del Servicio de Revisión Técnica Vehicular (RTV) a cargo de Riteve SyC, S.A., aprobado por medio del Decreto Ejecutivo N° 40136-MOPT, y publicado en el Alcance N° 14 del 20 de enero del 2017, contempla la misma distribución tarifaria (7 categorías vehiculares).

El Modelo de ajuste tarifario aprobado con el Decreto Ejecutivo N° 40136-MOPT, consideraba la variación de los siguientes elementos de la estructura de costos:

- Personal
- Depreciaciones
- Mantenimiento
- Energía
- Seguros
- Insumos
- Comunicaciones

DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 10 de 22

- Vigilancia
- Alquiler de Terrenos
- Financieros
- Imprevistos

Adicionalmente y de acuerdo con ese mismo Modelo de ajuste tarifario, se determinó mantener el porcentaje de utilidad reconocido al Consorcio en un 13%.

2.1.2 Propuesta Tarifaria para la Continuidad del Servicio

En razón de lo expuesto anteriormente, se recomienda que la fijación tarifaria que se autorice al Consorcio Riteve SyC, durante la continuidad del servicio en el año 2022, se determine de la siguiente forma:

Estimar los costos totales de operación que autorice la administración, sin tomar en cuenta aquellos costos relacionados con la inversión fija (infraestructura, maquinaria, equipo) y su respectiva depreciación, toda vez que, en teoría, el Consorcio no requiere de efectuar inversiones adicionales para continuar con la prestación del servicio, y se considera que las inversiones realizadas hace 20 años ya deben de haber sido recuperadas por parte de esa empresa. Tampoco se considera procedente incluir los costos financieros, relacionados con los financiamientos requeridos por el Consorcio para efectuar las inversiones descritas.

En aplicación de lo indicado en el párrafo anterior, la estructura de costos debería contemplar únicamente los siguientes elementos:

- Personal
- Mantenimiento
- Energía
- Seguros
- Insumos
- Comunicaciones
- Vigilancia
- Alquiler de Terrenos
- Imprevistos

Mantener el porcentaje de utilidad del 13%, aprobado desde la presentación de la oferta para participar en el proceso licitatorio por parte del Consorcio.

Estimar la cantidad de inspecciones y reinspecciones a realizar durante el año 2022, de acuerdo con los datos reales de las inspecciones y reinspecciones efectuadas en años anteriores, aplicando el porcentaje de crecimiento promedio de los últimos dos o tres años.

La distribución de los costos totales entre la cantidad de inspecciones y reinspecciones, dará como resultado una tarifa única, por lo que se recomienda prorratear esta tarifa única entre las 7 categorías vehiculares que fueron aprobadas desde el inicio de la operación de la Revisión Técnica de Vehículos, aplicando el mismo peso porcentual que tiene cada tarifa actualmente.

Se considera que con base en la estructura de costos, misma que se ve reducida en sus elementos, es considerable que existirá una reducción en la tarifa, así también visualizado en el informe de la Secretaría de Planificación Sectorial presentado a Junta Directiva el 09 de febrero del 2022.

De manera que la premisa de que en cualquier escenario de solución para la continuidad del servicio debe haber una variación en la tarifa, ya sea por un cambio en el modelo o un ajuste en la tarifa como tal, es un tema que ya está considerado en el curso de acción y se trata de un aspecto que será debidamente atendido, lo que desde ya apunta a una reducción del costo del servicio para el usuario.

2.1.3 Transferencia de los bienes.

Más allá de las cuestiones de trámite, en este apartado lo que debemos dejar sentado de manera clara y categórica, es que en cualquier escenario de solución, a partir de la fecha del 15 de julio del año en curso, se procederá con el proceso de traspaso de los bienes al Estado, por ser esa una condición invariable e indisponible independientemente de la vía de solución que se aplique para la continuidad del servicio.

2.2 Escenario basado en el artículo 25 de Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

Según ya lo hemos expresado, es nuestro entendimiento que para los efectos del órgano contralor, la continuidad de los servicios una vez concretada la transición, estaría sujeta a la aplicación del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. Hemos expresado también que comprendemos perfectamente que esta presunción no obedece a una postura antojadiza o arbitraria de la Contraloría General, sino que es el resultado de una valoración jurídica

respetable que parte de cuatro elementos, según lo hemos entendido: a) el contrato actual vence el 15 de julio; b) el contrato actual no prevé más que una prórroga; c) el modelo legal vigente es el contenido en el referido artículo 25, no por deseo de la Contraloría General, sino por disposición legislativa; d) si bien existe una acción de inconstitucionalidad relativa a la artículo 25, la cual ha sido cursada por la Sala Constitucional (21-21385-0007-CO), la Sala no ordenó la suspensión de los efectos de la norma más que en dos supuestos, esto es, en procesos judiciales o en procedimientos administrativos tendientes al agotamiento de la vía.

Ahora bien, a la hora de ponderar la aplicación del artículo 25, lo que hemos señalado de la manera más respetuosa es que existe un problema objetivo, que no hemos generado ni esta Administración, ni la Contraloría General. Se trata de un aspecto absolutamente imprevisible e indisponible para ambas instituciones. La norma en cuestión ha sido impugnada ante la Sala Constitucional, por la vía de una acción de inconstitucionalidad.

Lleva absolutamente la razón el órgano contralor en el sentido de que la Sala Constitucional, a la hora de dar curso a la acción, no suspendió los efectos de la norma, salvo para su aplicación en procesos judiciales y en procedimientos administrativos tendientes al agotamiento de la vía, siendo que no estamos ante ninguno de esos dos supuestos. Por lo tanto, comprendemos que no podemos soslayar la vigencia de la norma y en consecuencia el primer escenario que debemos presentar y así lo hacemos para los efectos del cumplimiento de la disposición 4.4 del informe contralor, es este.

Hemos expuesto que el problema es no solo que la norma está impugnada, lo que ya genera una incertidumbre relevante para implementar una solución de mediano y largo plazo, pues existe el riesgo de que la norma sea declarada inconstitucional y con ello se produzca, salvo otra disposición por parte de la Sala, efectos graves precisamente en la continuidad de los servicios y en la esfera de reclamaciones del sujeto o de los sujetos autorizados para su prestación, nada de lo cual contribuye a la seguridad jurídica ni a la satisfacción del interés público. Esta valoración, se insiste, no es un reproche a la postura jurídica de la Contraloría General pues claramente son aspectos no generados por el órgano contralor en ninguna medida. Pero es claro también que tampoco es un tema reprochable a la Administración, pues no es la Administración la que emite la norma ni la que ha interpuesto la acción en primera instancia. Es un hecho absoluto y totalmente imprevisible, pero que tampoco podemos simplemente soslayar.

En este sentido, además, se presenta un reto en la interpretación de la norma. Como Administración, no podemos más que tener a la vista la interpretación que la

Procuraduría General ha hecho de la norma, cosa que ha ocurrido precisamente en el informe que el órgano superior consultivo ha rendido ante la propia Sala Constitucional en el expediente de la acción de inconstitucionalidad que ya hemos referido. La Procuraduría General, de manera acertada, ha señalado que el artículo 25 sí es inconstitucional, aspecto que no resulta de menor importancia en este caso, pues deja claro que el caso ante la Sala es verdaderamente complejo y comporta riesgos notables. Pero de mayor importancia, es que la Procuraduría expresa, de manera indubitable, el problema fundamental de la norma:

“Como puede apreciarse, en realidad deviene innecesario ahondar más en este aspecto, toda vez que, de conformidad con los pronunciamientos expresos que ya existen por parte de ese Tribunal Constitucional, ciertamente la Revisión Técnica Vehicular constituye un servicio público, de ahí que el Estado, para encargarle su prestación a un sujeto de Derecho Privado, debe hacerlo por la vía de un proceso de concurso público –licitación– por mandato del artículo 182 de la Carta Fundamental.

La situación actual que tenemos en el país para la prestación del servicio técnico de revisión vehicular, en cabeza de la empresa Riteve SyC, se formalizó con apego a dicha norma constitucional. No obstante, a raíz de la reforma que sufrió la Ley de Tránsito en el año 2012, se varió el esquema hacia un modelo de autorizaciones a particulares, previéndose, en la norma que aquí se está impugnando –artículo 25–, que el COSEVI pueda otorgarlas sin ningún tipo de concurso público, sino con el simple cumplimiento de una serie de requisitos enumerados en el artículo 27.

En esa medida, se impone concluir que la norma se apartó del imperativo constitucional previsto en el artículo 182, que obliga a observar los cánones de un concurso público abierto para escoger la oferta más adecuada para el óptimo cumplimiento del fin público perseguido, proceso dentro del cual cobran suma importancia los principios de publicidad, igualdad, libre concurrencia, transparencia, eficiencia, legalidad, equilibrio de los intereses, seguridad jurídica, formalismo de los procedimientos licitatorios, buena fe, mutabilidad del contrato, la intangibilidad patrimonial, el control de los procedimientos. Todos esos principios quedan ausentes en un modelo de simples autorizaciones.”

Este texto de la Procuraduría General ante la Sala Constitucional, deja claras dos cosas. Primero, que el artículo 25 excluye el concurso o licitación, razón por la que precisamente resulta inconstitucional. Tal y como lo indica la Procuraduría General, la autorización se otorga de manera directa, sin concurso de ningún tipo, con la previa verificación del cumplimiento de requisitos legales. Esta es la forma en la que se debe aplicar el artículo. Por esta razón, para aplicar el citado artículo, en el cronograma que se adjunta se ha previsto la asignación directa de una autorización al operador actual. Esto lo hacemos en aplicación del artículo 25 de la Ley de Tránsito a partir de interpretación dada por la Procuraduría General en su informe ante la Sala Constitucional. Pero debemos subrayar, que el riesgo de inconstitucionalidad es muy alto, pues precisamente eso es lo que le ha advertido la Procuraduría General de la República a la Sala Constitucional, consideración no menor en cualquier análisis de riesgos.

A la inseguridad jurídica e incertidumbre sobre el servicio que se crea por esta vía, debe advertirse que la autorización solo podrá ser otorgada al vencimiento del plazo del contrato actual, y esta también claro que solo a partir de ese momento se podrá hacer el trámite ante la ARESEP para la fijación tarifaria, trámite complejo por las audiencias y fases recursivas, que pueden postergar el inicio de operaciones. Esto lo advertimos no como una justificación, sino como una realidad jurídica insoslayable.

Adicionalmente, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se refirió a la Inconstitucionalidad del artículo 25, atendiendo la audiencia de la Sala Constitucional, comunicando lo siguiente:

(...) Ahí se llega a concluir, que un tema como el que nos ocupa, de un servicio donde el componente del ambiente debe ser tutelado mediante constatación, la figura de la concesión y no una autorización pura y simple, aunque reglada sea la que otorgue su prestación.

Vinculado con lo anterior y siendo que, la permanencia de la normativa impugnada tal cual se encuentra planteada, generaría impactos negativos en el accionar de la inspección técnica vehicular, tanto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), ya que ambas instituciones analizan, desarrollan y ejecutan los mecanismos en cuanto al tema de seguridad vial en franco beneficio de los usuarios, es que se coincide en el roce constitucional de las normas que se discuten en este expediente.



Petitoria

De conformidad con los elementos de derecho expuestos, se solicita, en forma respetuosa:

a) Declarar con lugar la acción de inconstitucionalidad interpuesta por la Asociación Preservaplanet contra los artículos los artículos 25 y por conexidad en lo conducente los artículos 26, 27 y 28 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, No. 9078 del 4 de octubre del 2012; publicada en la Gaceta N° 207, Alcance 165 del día 26 de octubre del 2012.

b) Subsidiariamente y de estimar la Sala Constitucional que los textos objetados no riñen con la Carta Magna, respetuosamente solicitamos que dicha apreciación, lo sea sobre la base que se interprete que las autorizaciones deben otorgarse siguiendo el procedimiento de licitación pública establecido en la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 y su reglamento, bajo parámetros y requisitos que aseguren el mantenimiento de calidad del servicio prestado, con prestatarios calificados y por los plazos definidos en los términos de referencia que se establezcan.

De manera que, salvo mejor criterio de la Contraloría General, se presenta a continuación el cronograma a partir de la aplicación del artículo 25, de conformidad con la interpretación de ese numeral hecha por la Procuraduría General de la República, que lamentablemente conduce a un juicio de inconstitucionalidad que genera inseguridad jurídica e incertidumbre sobre el servicio, por motivos ajenos a esta Administración.

Debemos indicar, de la forma más respetuosa, que para nuestros efectos este no es el mejor escenario, sino que sería efectivamente oportuno y conveniente la aplicación de otros supuestos que permitan generar un lapso suficiente para que se tenga la resolución final de la Sala Constitucional y por lo tanto la implementación de las acciones que resulten conformes con lo que finalmente disponga en la sentencia respectiva. Es por esa razón, y solo por esa razón, que a continuación explicamos el fundamento de los otros dos escenarios que consideramos jurídicamente factibles, sin un ánimo de debatir con la Contraloría General, pues desde luego que respetamos profundamente sus posiciones jurídicas y por lo tanto entendemos que con el escenario del artículo 25 hemos atendido lo requerido en la disposición 4.4.





DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 16 de 22

2.2.1.1 Cronograma 1, Aplicación del Artículo 25, un oferente

Ver Activo para actualización de permisos con base al nuevo artículo de la legislación Artículo 25 de la Ley 8093.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 12 MESES

Table with columns for 'Fase', 'Tiempo (semanas)', 'Actividad', and monthly columns from 'Año 1' to 'Año 12'. The table contains a detailed Gantt chart for project activities.

2.3 Escenarios de aplicación de la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento.

Como punto de partida, debemos ser absolutamente enfáticos en que la aplicación de soluciones derivadas de la Ley de Contratación Administrativa y de su Reglamento, parten de manera de manera inequívoca e insoslayable de la necesidad de ajustar la tarifa y de traspasar los bienes al Estado. No vamos a ahondar en esto porque ya fue debidamente en el apartado primero anterior, en el que abordamos precisamente ambos temas. Subrayamos entonces que la aplicación de la Ley de Contratación y de su Reglamento implican necesariamente la revisión de la tarifa y el traspaso, no son por lo tanto una vía para conservar la tarifa actual y para evitar y postergar el traspaso, pues la tarifa sí sería revisada y a partir del 15 de julio se iniciará el proceso de traspaso de las propiedades de manera indubitable.



Dicho lo anterior, que es condición indispensable, se presentan dos cronogramas, solo para efectos de que se considera la posibilidad de una última valoración por parte de la Contraloría General.

2.3.1 Aplicación del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa y del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

Según es nuestro entendimiento, la Contraloría General ha hecho dos reproches a este escenario. Primero, que el contrato solo contempla una prórroga y eso es un límite contractual insalvable para una extensión adicional. Segundo, que el contrato no podría extenderse precisamente por no ser factible por esa vía conservar la tarifa y soslayar el traspaso inmediato de los bienes.

En punto al segundo tema, de la manera más respetuosa debemos señalar que la extensión del contrato por la vía del artículo 208, no supone la perpetuación de la tarifa, precisamente porque la tarifa sería ajustada. Tampoco se evade el traspaso de los bienes, porque ese traspaso va a iniciar el 15 de julio de manera ineludible, siendo estas condiciones que serían incorporadas en el contrato en la misma modificación, precisamente.

En cuanto al primer aspecto, debemos indicar que desde luego lleva razón la Contraloría General al señalar que según el contrato, actualmente solo se prevé una prórroga posible. Pero también de la manera más respetuosa, debemos indicar que el contrato no es un límite para el principio de mutabilidad contractual (Resolución No. 998-1998 de la Sala Constitucional), pues precisamente ese principio está orientado a la adaptación, por modificación, de los contratos.

Este tema ha sido expresamente abordado por la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, que de manera absolutamente acertada y que compartimos plenamente, ha otorgado autorizaciones para la aplicación cambios contractuales tendientes a incluir ampliaciones al plazo original en contratos que en su literalidad contemplaban una única prórroga, es decir, exactamente el mismo supuesto de hecho que nos ocupa.



DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 18 de 22

Hemos tenido a la vista, entre otros varios, por ejemplo, los oficios tan recientes como por ejemplo el 11735 (DCA-2777) de 30 de julio de 2020, dirigido al Consejo Nacional de Concesiones, y el 15682 (DCA-3959) de 14 de octubre de 2021, ambos de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General, que abordan supuestos iguales al que nos ocupa, de contratos con un plazo inicial y con una sola prórroga, que sin embargo fueron ampliados más allá de esa única prórroga, precisamente por la vía de una modificación contractual autorizada por el propio órgano contralor. Es expresa la División de Contratación Administrativa en su análisis de que el contrato no actúa como límite para la potestad de modificación, precisamente porque esa potestad está orientada a variar los términos contractuales. El análisis que debe hacerse es acerca de los requisitos legales, siendo que incluso cuando estos no se cumplen, la modificación es posible precisamente con la autorización de la Contraloría General, tal y como ha ocurrido en los precedentes mencionados.

En este caso, queremos ser enfáticos en que ni siquiera se estaría solicitando la autorización del órgano contralor, sino que sería una decisión administrativa, pues se cumplen a cabalidad los requisitos legales y reglamentarios, pues se trata de los mismos servicios, sin un incremento en el precio (precisamente, según lo dijimos, tendería a bajar) y la ampliación sería por el 50% del plazo original. Adicionalmente, se ajusta la tarifa y se traspasan las propiedades desde el 15 de julio, por lo que se atienden las acertadas inquietudes de la Contraloría General.

Debe decirse que el plazo contractual ampliado en 5 años, está orientado a garantizar el servicio y a generar un lapso razonable para contar con la decisión final de la Sala Constitucional y para adoptar las acciones consecuentes, ante lo que es un escenario altamente probable de inconstitucionalidad de la norma.

A continuación, se muestra el cronograma para este escenario. Se aclara que con esta exposición no pretendemos soslayar el escenario del artículo 25, que ya fue expuesto, sino aportar algunos elementos de juicio sobre este escenario de la ampliación contractual, con aspectos que tal vez no han sido expuestos ante la Contraloría General y que podrían ser de interés. Con fundamento en la posición jurídica de la División de Contratación Administrativa del órgano contralor, en precedentes ya señalados, se podría llegar, bajo decisión administrativa exclusiva, a un escenario con mayor seguridad jurídica, mayor certeza de continuidad del servicio y sin detrimento de las correctas preocupaciones de la Contraloría General en cuanto a la tarifa y el traspaso de los bienes, que sería atendido de forma inmediata el 15 de julio.



DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 19 de 22

2.3.1.1 Cronograma 2, Aplicación del Artículo 208

Plan desplegado de trabajo para transición del servicio de IVE. Con la aplicación del Artículo 208 de la LCA. Tiempo de ejecución: 11 MESES

Código	Tarea	Tempo (días/Meses)	Responsable	May 1 jul 21	May 2 ago 21	May 3 sep 21	May 4 oct 21	May 5 nov 21	May 6 dic 21	May 7 ene 22	May 8 feb 22	May 9 mar 22	May 10 abr 22	May 11 may 22	May 12 jun 22	May 13	
A	1. Sesión de consulta e instalaciones	1	Unidad de Gestión de Operación y Mantenimiento (Ugoma) para el área (Sesión)	1													
	Definición de requisitos	1		1													
	Definición de especificaciones	1		1													
B	2. Especificación técnica para contratación	1	Unidad de Gestión de Operación y Mantenimiento (Ugoma) para el área (Sesión)		1	1	1	1	1								
	Definición de especificaciones	1			1	1	1	1									
	Administración de requerimientos técnicos	1				1	1	1	1	1							
	Formulación del documento (especificación)	1				1	1	1	1	1							
C	3. Activación de sitio de contratación	10	COSEVI-IBRPT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Planificación y ajuste	7															
	Selección de subcontratista	1															
	Formulación de pliego	1															
	Operación de pliego	40															

2.3.2 Aplicación del artículo 12 bis de la Ley de Contratación Administrativa y del artículo 209 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

Este escenario es también relevante, pues según la Ley y su Reglamento, es posible otorgar un contrato adicional una vez vencido el original. La Ley no hace exclusiones, sino que pone requisitos.

En este caso, el camino sugerido es otorgar un contrato adicional por el mismo 50% del plazo del contrato original, con el mismo propósito de garantizar el servicio y de generar un lapso razonable para contar con la decisión final de la Sala Constitucional y para adoptar las acciones consecuentes, ante lo que es un escenario altamente probable de inconstitucionalidad de la norma.

Este escenario plantea tres aspectos que podrían generar duda pero que los abordamos de manera explícita:

- a) Aplicar el contrato adicional no violenta el artículo 25 de la Ley de Tránsito, pues precisamente el contrato adicional es una posibilidad avalada y habilitada expresamente por la Ley de Contratación Administrativa como consecuencia del régimen jurídico del contrato original. Todo contrato que cumpla con los requisitos del 209 reglamentario, puede dar origen a un contrato adicional. De manera que lo que se produce es la aplicación del ordenamiento jurídico y no su desapplicación.
- b) Aplicar el contrato adicional no excluye la reducción en la tarifa ni el traspaso de los bienes a partir del 15 de julio de 2022, pues esto ocurrirá. El servicio no varía y los bienes sobre los que se presta tampoco, sino solo la titularidad.
- c) La variación o ajuste en la tarifa, tampoco violenta el artículo 209, pues el inciso b) de dicho numeral señala expresamente que "se mantengan los precios y





DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 20 de 22

condiciones con base en los cuales se ejecutaron las obligaciones, pudiendo el contratista mejorar las condiciones iniciales”, siendo que precisamente en este caso, con la reducción de la tarifa por la vía del ajuste que se hará y que obedece a condiciones objetivas y cuantificables, lo que se logra es una mejora en las condiciones iniciales, tal y como lo prevé la norma. Cabe agregar que este escenario implica un trámite ante la ARESEP, precisamente porque la norma legal así lo establece y fue comunicado a este Consejo, en el oficio 04 de febrero de 2022, números OF-0109-IT-2022, OF-0020-CDR-2022 de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, esto incluye el modelo tarifario, audiencias y demás, aspecto que ya habíamos señalado en este oficio. Lo que ocurre en este caso es un ajuste en la tarifa, producto de la sustracción de aspectos de amortización de la inversión que ya se cargó a las tarifas del contrato original.

Por estas razones, se considera que el contrato adicional es un camino factible cuya implementación estaría en el fuero de responsabilidad de la Administración. Dada la enorme inseguridad jurídica que genera el artículo 25 de la Ley de Tránsito, por razones sobrevinientes, imprevisibles y ajenas totalmente a esta Administración y a la Contraloría General de la República, valorar este escenario alternativo se torna en una medida razonable, que no se plantea para rebatir o contradecir a la Contraloría General, sino para salvaguardar el interés público de la menor manera posible, sin embargo, implica cortar la continuidad del servicio durante CATORCE MESES.

2.3.2.1 Cronograma 3, Aplicación del Artículo 209 y Tarifa por parte de ARESEP

PLAN DE TRABAJO PARA EL CIERRE DE CONTRATO DE SV Y CONTINUIDAD DE SERVIDO MEDIANTE CONTRATACIÓN DIRECTA POR EXCEPCIÓN

Tempo de ejecución: 10 MESES

Actividad	Tempo estimado (Meses)	Responsable	ENE 21	FEB 21	MAR 21	ABR 21	MAY 21	JUN 21	JUL 21	AUG 21	SEP 21	OCT 21	NOV 21	DIC 21	ENE 22	FEB 22	MAR 22	ABR 22	MAY 22	JUN 22	JUL 22	AUG 22	SEP 22	OCT 22	NOV 22	DIC 22
Actividades Iniciales																										
Revisión de documentos legales	1	Tránsito del sector MOPC	X																							
Revisión de leyes de tránsito	1	Tránsito	X																							
Revisión de tarifas	4	Tránsito	X	X	X	X																				
Revisión de contratos	1	Tránsito	X																							
Actividades de desarrollo																										
Revisión de la legislación de tránsito	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X	X	X	X	X																			
Revisión de la legislación de tránsito y tarifas	1	COSEVI-ARESEP	X																							



3 Recomendaciones

1. Reiterar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de que se finiquite el inventario de bienes y activos que tiene el Contrato Vigente con la empresa Riteve S y C, además que se defina si estos serán administrados por el MOPT o el COSEVI, en el momento en que el contrato expire, ya sea por concluir, por prórroga o cuando termine la ampliación que se decida.
2. Reiterar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de que se determine el diseño del modelo de negocio o se refiera al presentado por el COSEVI desde el mes de julio del 2020 y conocido por el Ente Rector en julio del 2020.
3. Generar instrucción a los miembros del grupo de trabajo de la etapa de especificaciones técnicas para que se defina una fecha en cuanto al levantamiento de todos los requerimientos que deben ser agregados al documento que consolida las especificaciones técnicas de contratación, tomando en cuenta que esto no puede ser terminado sin la definición del Modelo de Negocio por parte del MOPT.
4. Reiterar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de que a la finalización del contrato con la empresa Riteve Sy C, se realice un finiquito del mismo, y que debe ser efectuado por el MOPT dado que es la Institución con la que se suscribió el contrato.
5. Se recomienda solicitar audiencia a la Contraloría General para explicar los aspectos expuestos en este documento. Se reitera que con el cronograma relativo al artículo 25 de la Ley de Tránsito se tiene por atendida la disposición 4.4 en un marco de buena fe, a la luz de la interpretación de dicho artículo hecha por la Procuraduría General en su informe a la Sala Constitucional, pero que en vista de las graves consecuencias de una inminente declaratoria de inconstitucionalidad de la norma puede ser recomendable abordar otros escenarios de solución que permitan mayor seguridad jurídica, certeza sobre la continuidad del servicio, sin detrimento de cumplir en todos los escenarios con la revisión de la tarifa (disminución lógica) y traspaso de los bienes a partir del 15 de julio de 2022, que son mandatos correctos del órgano contralor.

DE-2022-0747

Referencia: Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, y al oficio DFOE-CIU-0055, Continuidad Servicio ITV

Página 22 de 22

6. Se determine por la Junta Directiva del COSEVI la estrategia escogida a desarrollar para la continuidad del servicio y se eleve al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, dado que el contrato vigente está formalizado por dicho Ministerio, lo anterior con base en los argumentos externados en el presente informe y que se resumen en las siguientes figuras legales:

- Autorizaciones según artículo 25, Ley de Tránsito (Cronograma 1)
- Continuidad del Contrato Vigente (Cronograma 2)
- Contratación Directa (Cronograma 3)

Atentamente;

**EDWIN
HERRERA
ARIAS (FIRMA)**

Firmado digitalmente
por EDWIN HERRERA
ARIAS (FIRMA)
Fecha: 2022.02.11
14:29:36 -06'00'

**Ing. Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial**

Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, MOPT
Arq. Eduardo Brenes Mata, Viceministro, Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, MOPT
Ing. Tomás Figueroa Malavassi, Viceministro, Viceministerio de Infraestructura, MOPT
Lic. Josué Blen Alpizar, Asesor Despacho del Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transporte
Lic. Bemy Vargas Mejía, Director a.i., Dirección de Asesoría Jurídica, MOPT
Lic. Rafael Chan Jaén, División de Transportes, MOPT
Ing. Digna Walters Brown, Directora a.i., Asesoría en Tecnología de Información, COSEVI
Dr. Carlos Rivas Fernández, Director, Asesoría Legal, COSEVI
MSc. Roy Rojas Vargas, Director, Dirección de Proyectos, COSEVI
Ing. José Manuel Chaves Cordero, Encargado, Asesoría Técnica de Fiscalización, COSEVI
Ing. Ronny Rojas Cartín, Unidad de Planificación Institucional, COSEVI
Archivo

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo responde, que se va a referir primero a la imprevisibilidad como solicitó don Carlos Contreras e indica que para ellos, la imprevisibilidad sí existe a pesar de que doña Marcela Aragón considera que no, que en el segundo documento no se menciona nada de la imprevisibilidad ya que todo se mencionó desde el inicio, en los primeros documentos, por lo que reitera que en ese documento de ahora no está ni siquiera mencionado, sin embargo, en la justificación que se haga para la definición de hoy, se debe reiterar por parte de la Junta Directiva si se acoge o no esa imprevisibilidad, que nació precisamente por el tema de la acción de inconstitucionalidad, y más allá, ya que quedó plasmado en el documento de la Procuraduría General de la República, que indicó que el artículo 25 no es aplicable, y de acuerdo a lo que informó la Procuraduría a la Sala Constitucional, no es aplicable porque el artículo 25 habla de autorizaciones y por ende excluye el proceso de contratación administrativa como tal, ya que se refiere a una escogencia por cumplimiento del artículo 27 de requisitos, una escogencia a dedo posterior a ello.

Reitera, que eso es lo que dijo la Procuraduría General de la República, por lo que para ellos desde el principio ha sido claro que ese es el problema, y desde el inicio COSEVI señaló que no se podía gestionar como un concurso público, ya que efectivamente el artículo 25 no decía eso, ni era el espíritu cuando se generó como norma, además recuerda que el Ministerio de Obras Públicas también se refirió al artículo 25, y donde efectivamente indica lo mismo, que hay un componente de regresión, y que afecta la forma de actuar de la Administración, estando eso claro para COSEVI, y como parte de la Administración.

Por eso, es que dentro del tema en que ella aduce que se está cambiando la estructura del contrato actual, se considera que no y de hecho indica que él lo mencionó en algún momento, ya que consideraron que no era correcto.

¿Qué no era correcto?, en el entendido de que a ellos se les está manteniendo la estructura tarifaria, y recuerda que en algún momento hubo una demanda hacia el Estado de la estructura tarifaria de ellos, y que dentro del análisis que están haciendo ellos de la tarifa y del traspaso de bienes que les mencionaron y les explicaron que eran coincidentes con ellos, mantienen dentro de los antecedentes de la tarifa exactamente la misma estructura, donde están el personal, depreciaciones, mantenimiento y todos los demás señala, obviamente manteniendo el 13% por ciento por lo que indica que el contrato no se está variando, lo que se está dando es un ajuste tarifario versus los elementos que contemplan esa tarifa.

Menciona que esa propuesta tarifaria para la continuidad del servicio mantiene los elementos, obviamente se elimina lo que ya mencionó la ARESEP en el oficio que les mandó, donde indicó que el tema de inversiones no se podía tomar en cuenta, y si observan, está el elemento de alquiler de terrenos, por lo que eso se le dijo a la Contraloría en blanco y negro, por lo que en su opinión personal, considera que hay una extralimitación, pero si es la consulta que la Contraloría quiere que respondan, la puede responder en este instante, porque ellos sí tienen una corrida de este modelo tarifario del que hicieron mención en el documento que ustedes ya tienen y que se los puede enseñar en este momento.

Comenta que ellos tienen las tarifas iniciales y las vigentes, que esto está documentado y que no tienen que hacer proyecciones, con respecto a la cantidad de servicios, es muy simple, ya que lo que se toman son los anuarios de la misma revisión técnica vehicular que ustedes han conocido a lo largo de los años que llevan acá, que en estas proyecciones, se proyecta solo el año 2022 ya que sí tienen el anuario del 2021 y los anteriores, por tanto eso les permite una proyección, que las tarifas vigentes las tienen y que son públicas.

Reitera que en la cantidad de servicios como lo mencionó anteriormente hay una proyección solo para el año 2022, ya que se tienen todos los anuarios y que esos dos elementos pueden generar perfectamente la proyección de ingresos que sería 27 mil millones de colones al año, para el 2022 esa es la proyección, que COSEVI tiene un canon, del cual también ya tienen una metodología aprobada con un decreto, que efectivamente fue actualizado este año y que dicho documento ya existe para que sea conocido por la Junta Directiva, y no se lo han presentado, ya que necesitan primero la certeza jurídica para remitir esto, y que esos 217 millones ya están calculados y justificados.

Seguidamente indica, que hay un canon de ARESEP, y a pesar de que el año pasado y anteriores han estado presentándole una factura al MOPT, esa factura es proyectada, y que COSEVI sí tiene los ingresos y los egresos dado que hay un informe del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Planificación Sectorial, que lo estimó en ¢13.286.917.249,31.

Explica que está en el canon del COSEVI y el canon de ARESEP, donde el COSEVI hizo proyecciones y les da cerca de 11 millones, pero que en este caso respetaría el informe del MOPT, por ser el ente responsable del contrato, lo mismo hicieron con el de ARESEP en el cual hay un costo asociado al 2020, que se proyecta versus la inflación anual, informe de tarifa que también está listo.

El problema aquí indica, es que aplicando la utilidad de un 13%, son apenas 15 mil millones versus los 27 mil millones, entonces la tarifa total tendría un rebajo del 44%.

Menciona que la Contraloría les reclamó que no tienen los estados financieros y les dijo que ¿qué cómo es eso si son el ente fiscalizador?, él les explicó que el Consejo de Seguridad Vial es el ente fiscalizador técnico, el responsable del contrato es el MOPT y quien regula el tema tarifario es la ARESEP.

Menciona que tienen una resolución de la ARESEP que dice que COSEVI no puede solicitarles el estado financiero, porque es confidencial según la resolución de ARESEP, por lo que no tienen acceso a eso, sin embargo los costos de operación, los podrían actualizar simplemente coordinando con la empresa para poder actualizar el costo, ya que si los costos de operación rondan los 13 mil millones, que contra un estudio de mercado que se podría generar acá mismo, se podría remitir para que el Ministerio solicite contra la tarifa el valor.

El Ing. Carlos Contreras Montoya realiza una observación e indica que en esa proyección le parece que los cánones no se han cobrado.

El Director Ejecutivo responde que nunca.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que desde el punto de vista metodológico está bien e indica a don Edwin que los está poniendo porque eso debió haberse incorporado en determinado momento, que no sabe en qué terminó el litigio que tenía la empresa con respecto a las tarifas o lo que fuera, pero en todo caso menciona, que independientemente de eso, desde el punto de vista técnico, el asunto le parece es bastante claro, que no sabe cuál es porcentaje que representa ese ítem, sin embargo, el asunto le parece inclusive que para la Contraloría no es ese, eso es un producto de lo que se presenta como estructura para hacer una estimación y habrá una determinada discusión sobre eso en su momento.

Considera que una de las cosas que no ha estado dentro de la documentación que se ha aportado, son los escenarios.

El Director Ejecutivo, responde que claro.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que no y reitera los escenarios, no los ítems, ya que él perfectamente podría decir que si bien es cierto los bienes van a pasar a nombre del Estado, y va a tener que haber una lógica de cómo esos bienes se van a utilizar, y si es que se van a utilizar, ahí se tiene el problema de la depreciación, y que a lo que se refiere es que citar los elementos que hay como lo intentaron hacer ahí, le parece bien, pero hay algunas consideraciones adicionales que podría hacer.

Esa es una observación, y la otra es con respecto a que por ejemplo él no recuerda que el documento esté planteado o inclusive que a él le hubiera llegado como información, esa posición de ARESEP con respecto a los estados financieros, que para él eso es totalmente nuevo ahora que don Edwin lo mencionó e inclusive es bastante sorprendente, aunque no es ilógico ya que ellos no son los contratistas, no son los contratantes, por lo que le parece que ese tipo de cosas a

la Contraloría hay que aclarárselas muy bien, ya que si a COSEVI le están exigiendo que haga una proyección en donde lo que debe tener ahí son los estados, auditados, etc., y no tiene acceso a eso, se prevé poder tenerlo, pero como no se tiene no se puede hacer en este momento, pero ahí está previsto.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que él imagina que los datos económicos financieros, independientemente de la discusión de si se tienen o no, serían necesarios para definir el modelo una vez que nuestro marco jurídico defina que hay que ir a una licitación, y el modelo que es una combinación de demanda, geografía, etc., va a definir si el país se va a dividir en un solo territorio, o en dos o en tres.

De las empresas, solo una va a ser la ganadora, o dos o tres, que ese es el modelo, y ese modelo se estima en función de los datos económicos y financieros, que resulten de todas esas consideraciones, que ese es el escenario post acción de inconstitucionalidad, que lo que percibió de parte de la Contraloría, es que si la Administración está proponiendo por ejemplo la aplicación del 208, ¿qué es exactamente lo que el 208 exige?, ¿cuáles son las características de ese contrato de acuerdo a la ley, qué se deben modificar o no se pueden modificar? y brinda un par de ejemplos: que en el contrato se dice, que este contrato no admite más de una ampliación, y eso lo ha dicho la Contraloría una y otra vez, sin embargo con las conversaciones que han tenido con los asesores, eso se ha cambiado en varias ocasiones, a través de CONAVI, cuando ha sido necesario que un contrato x que igualmente tenía en la letra que solo admitía una ampliación, la Contraloría termina dando el permiso, porque es la única alternativa, técnica, económica posible.

Eso señala, habría que analizarlo y aclararlo, el otro tema más general es en relación al último estudio que se envió, hay varios escenarios y considera que esos escenarios, se mandaron esperando de cierta manera que la Contraloría les dijera que el uno no, el dos tal vez y que ellos no se han mostrado positivos en nada, ni negativos, porque él asume que en la conversación que tuvieron, por ejemplo el análisis del artículo 25 ni siquiera lo mencionaron, porque ellos habían insistido en dicho artículo, y la opinión de la Procuraduría es que no se puede aplicar el artículo 25, porque es inconstitucional, aunque todavía la acción de inconstitucionalidad no esté, por lo que esa fue la opinión de ellos, la cual pusieron por escrito e inclusive la anunciaron a la prensa, tocando el tema de las propiedades, y las tarifas, pero que si la Administración toma la decisión de irse por el 208, lo que hay que hacer es demostrar ¿el por qué nos vamos por el 208?, y ¿cómo se subsanan los vacíos que ellos todavía no tienen como escenario?, porque no era una tarea hasta este momento definida.

Comenta que en la carta que se envió, hay tres escenarios, todos viables pero que no se han decantado por ninguno, porque repite había una posibilidad de que ellos les dijeran este sí o este no, que siente que la Junta podría tomar un acuerdo, sobre uno de esos modelos, y el acuerdo sería muy bien redactado, casi siguiendo los mismos pasos de las dudas que planteó la Contraloría y sobre esas dudas y esos pasos, la Administración avocarse en los próximos días, a llenar ese escenario, porque cree que ellos no están en la posición estricta de decir que se van por el 208 y de ahí no los mueve nadie, sino que sigue siendo un escenario, el más viable señala, al cual la Contraloría esta vez indica no le hizo mala cara, y por eso comentó que ni siquiera tocaron el artículo 25.

Considera que esto va a requerir un poco de análisis y mucho de ese análisis señala lo tiene la Administración, hay datos técnicos, datos válidos, cronogramas, etc., pero que hay que entender que la Contraloría no les está diciendo ahorita que no están aceptando el informe, y tampoco les está diciendo hagan esto, que les toca a ellos una decisión, pero esa decisión hay que documentarla.

Seguidamente se refiere al tema de la tarifa, indica que don Edwin tiene unos datos que son válidos, pero como bien lo dijo don Carlos, hay otros que no se tienen, que primero hay que llegar a la razón legal, de si dicha tarifa la modifican ellos, de acuerdo a la normativa vigente, y porque la ARESEP no está implicada en un contrato nuevo, aquí lo que se está haciendo es una modificación del 208, que es el contrato actual, por lo que entiende, esa tarifa la puede modificar la Administración, con bases numéricas y parte de esas bases numéricas, le parece a él que una vez tomándose una decisión, hay que reunirse con la empresa, porque ellos también pueden tener puntos de vista, y la combinación de esos

factores les puede llevar a una tarifa que si bien es cierto va a la baja, pero ¿cuál es esa baja?, y ¿por qué?, eso hay que demostrarlo y esa es su percepción.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, Representante de la Unión de Gobiernos Locales, indica que don Eduardo está en lo correcto con todo lo que está diciendo y la Contraloría lo que quiere es que se le presente algo, y que se trate de mejorar el documento hasta donde sea posible, que ellos nunca van a decir nada, ni qué es lo que tienen que hacer, que es rara la forma en que ellos trabajan, por lo que considera están esperando es señalarles cuál es la alternativa que van a utilizar, si es que van a utilizar el artículo de la ampliación del contrato u otro de la contratación administrativa para que se los refrenden, pero reitera que eso es lo que tiene que hacer y que la Administración prepare el documento lo más pronto posible para presentarlo, y ver si ellos los apoyan, de modo que considera que si lo presentan bien sabe que los van a apoyar.

El Director Ejecutivo indica, que el tema de la tarifa lo trajo a colación como ejemplo respecto a que COSEVI está listo desde hace tiempo, lo que sucede es que hay insumos que no pueden avanzar, hasta tener certeza de la decisión de la Administración.

Señala, que en el tema del artículo 25, como lo indica el oficio de él, se considera inconstitucional por lo mencionado por la Procuraduría y el mismo Ministerio, y ha insistido en que a COSEVI no se le dio audiencia en este tema porque en el tema tarifario, la ARESEP fue muy clara en el tema que les remitió, indicando que si se aplica el 208 lo calculan ustedes MOPT-COSEVI, y si se aplica el 209 o el 25, la ARESEP entra a calcular, eso dice el oficio de la ARESEP, por lo que en el tema de la tarifa no entiende cuál es la duda de ellos, ya que está clarísimo, sin embargo los estados financieros de la empresa y las conversaciones que tengan con ellos, son los que les permitirán llegar a esa cálculo tarifario si se aplica el 208.

Si se aplica el 209 o el otro, tendrá que arreglarse con la ARESEP, que de igual manera con el 208 se tienen que reunir para que hagan la valoración.

Seguidamente indica que en el otro tema, volviendo al artículo 25 y propiamente al elemento que corresponde, ellos lo tienen dimensionado y que Ustedes lo tienen ahí hace algunos días, donde efectivamente con el artículo 25 observan que el plazo necesario está para que la tarifa inicial la diseñe o la calcule la ARESEP, que hay un tema asociado de la finalización del contrato, y se señala precisamente el proceso de contratación que tendría que darse, que de hecho están atrasados ya que había que iniciar en febrero y están en marzo, y finalmente estaría la instalación de los nuevos oferentes eventualmente y la fiscalización; esto generaría un retraso de aproximadamente 10 meses en la prestación del servicio.

Posteriormente explica, el que es con la aplicación de la contratación directa, que este contiene la misma base, donde hay un modelo tarifario inicial, que tiene que ser efectuado por la ARESEP, y posteriormente estarían los plazos correspondientes a la contratación y la puesta en operación de la empresa.

Finalmente se refiere a la aplicación del 208, y a pesar de que están retrasados, señala que dentro del tema de las gestiones que se tienen que aplicar, estaría la aplicación del plan de contingencia que como se los ha mencionado antes, lo tienen bastante adelantado.

¿Cuál es el modelo?, responde que el modelo es el mismo que tienen, y la idea es no modificarlo, y que uno de los requisitos del artículo 208, es que no exista una modificación del contrato y el objeto de contratación efectivamente no se pretende variar y que en ese elemento el abogado del Señor Ministro coincide con ellos, en ese elemento, también en el tema de la imprevisibilidad que se ha desarrollado desde hace meses y fue expuesta a Ustedes hace mucho tiempo atrás, sin embargo, que dentro de las dudas que Ustedes puedan tener y parte de lo que doña Gabriela externó, precisamente es la comparación de los elementos dentro de las tres figuras y muestra el cuadro comparativo:

Cuadro comparativo de las tres posibilidades para la prestación del servicio de IVE			
Ventajas	Ampliación de Contrato (Art 208 de la LCA)	Contratación directa	Autorizaciones artículo 25 Ley 9078
Se garantiza la continuidad del servicio.	Si	No (14 meses)	No (9 meses)
Se abre el mercado a más prestadores del servicio de IVE.	No	No	Solo si cambian Modelo
Se requiere un nuevo contrato.	No	Sí	Sí
Se puede renegociar el Contrato vigente.	No	Sí	NA
Se mantiene la calidad del servicio actual.	Sí	Sí	No
El servicio seguirá siendo brindado por personal capacitado.	Sí	Sí	No
Los equipos de inspección serían totalmente nuevos y de última generación.	No	No	Sí
Se requiere un nuevo modelo tarifario.	Sí (MOPT-COSEVI)	Sí (ARESEP)	Sí (ARESEP)
Se podría disminuir la tarifa.	Sí (se mantiene utilidad)	Sí	Sí
Se mantiene invariable la metodología de fiscalización.	Sí	Sí	No
Se seguiría utilizando la base de datos que Riteve no ha remitido a la administración.	Si	Sí	No
Se requiere la aprobación de la Contraloría General de la República.	Sí (a menos que lo externe la CGR)	Sí (a menos que lo externe la CGR)	No
Se aumenta la cantidad de Centros de inspección técnica vehicular en la GAM.	No	No	No
Se aumenta la cantidad de Centros de inspección técnica vehicular en la periferia.	No	No	No

Se aumentaría la cantidad de líneas de inspección.	No	No	No
Afectación de la imagen institucional.	Sí	Sí	Sí
Se afecta el trámite de nacionalización de vehículos.	No	Si	Sí
Se aumenta el riesgo en el transporte de mercancías.	No	Si	Sí
Se aumenta el riesgo en el transporte de material peligroso.	No	Si	Sí
Se afecta la calidad del servicio de transporte público.	No	Si	Sí
Se afecta el estado de la flota vehicular y de la seguridad vial.	No	Si	Sí
Se afectarían las actividades comerciales relacionadas con la IVE (talleres mecánicos, ventas de repuestos, etc.)	No	Si	Sí
El traspaso de activos al Estado se realizará cuando finalice el contrato vigente.	Sí (mencionandolo en adenda)	Sí	Sí
Se cumple con lo establecido en el artículo 25 de la Ley de Tránsito.	No	No	Sí
La Sala Constitucional podría declarar nulas las autorizaciones.	No	No	Sí

El Director Ejecutivo señala, que esos son los elementos comparativos de las tres posibilidades, como bien lo dice don Eduardo el tema es ese, sin embargo que si se aplica el artículo 208 o el 209, tendría que ir al Despacho del Señor Ministro, porque el contrato actual fue firmado por el MOPT y no por COSEVI, y se está ante la presencia de ese híbrido MOPT-COSEVI, y en lo que respecta al tema del 25 señala, que efectivamente se puede aplicar siempre y cuando al menos del Ministerio se externe la posibilidad de que coinciden con COSEVI.

Ese es el cuadro comparativo y consulta si quieren que ahonde en algo, ya que pueden ahondar en temas, pero consulta ¿si quieren que ahonde en dudas de parte de la Junta Directiva?

La Licda. Gabriela Valverde Murillo comenta, que en la sesión pasada le parecía que la columna uno es decir la de la ampliación del contrato era la que estaba descartada completamente, porque había un documento gigante y clarísimo en el que la Contraloría había dicho que de ninguna manera iba a permitir una ampliación del contrato.

Eso es lo que ella entendió de lo que se externó aquí en esta Junta, entonces siendo así las opciones que quedaban eran las otras dos, las de contratación directa y la de autorizaciones, pero que ahora por lo que escucha, esa está más descartada incluso que la primera, entonces menciona que está claro que la Contraloría no se refirió a eso, que la Procuraduría dejó clarísimo que eso es inconstitucional, que el tema es que si ellos escogen la opción de contratación directa, esa es la que tiene más afectación de continuidad del servicio, según lo que está en el cuadro son 14 meses, por lo que se pregunta, si se manda a decir a la Contraloría, de acuerdo a este cuadro indicando que esos son los escenarios, y en función de que ellos están diciendo que la primera opción no se puede, la tercera opción es inconstitucional, y se les señala la que se debe elegir, a pesar que la que menos afecta la prestación del servicio y tiene más positivos aquí es la ampliación del contrato, se pregunta si podrá suceder que ellos en el camino les digan que esa no se puede porque afecta la continuidad del servicio por 14 meses, mejor hagan una contratación directa y consulta ¿esas cosas pasan?, es decir ¿forma parte de lo que podría suceder cuando se envíe la propuesta?

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que, haciendo eco de esas palabras y con la percepción muy personal, es que de cierta manera a la Contraloría también le preocupa la continuidad del servicio, porque constitucionalmente es una obligación.

El tema de quién pueda darle continuidad del servicio no se tocó, porque evidentemente solo hay un oferente que es el contratista actual, que ellos habían comentado en las reuniones particulares, el caso del mantenimiento, el resguardo de las instalaciones, de los equipos, en caso de que se suspendiera la labor de la empresa, ya que para el Estado es prácticamente imposible porque no está presupuestado en ninguna institución, ¿cuánto cuesta la vigilancia?, ¿cuánto cuesta el mantenimiento?, ¿cuánto cuesta la limpieza?, ¿cuánto cuesta salvar todos esos equipos del vandalismo?, etc., y lo más serio, es que dejarían al país sin una revisión técnica, que digan lo que digan, lo cierto es que la cultura de la inspección técnica ya está radicada en nuestra sociedad.

Menciona que la gente no reclama porque tiene que ir a pagar la inspección técnica vehicular, que si la quitaran se armaría un gran problema, entonces el escenario de la contratación directa lo ve lejano, no desde el punto de vista legal porque sí se puede, sino desde el punto de vista de la continuidad ¿quién daría el servicio?

Seguidamente indica que lo vean en dos escenarios, el 208 permite darle continuidad al servicio y se puede iniciar el trabajo de coordinación y construcción de toda esa base, para que eventualmente, se firme esa adenda, la empresa no tendría que irse, el servicio se sigue prestando y el costo es cuestión de calcularlo.

Además, las propiedades pueden pasar a nombre del Estado, el levantamiento de las mismas está listo, solo hay un problema con la del Coyol que les había explicado anteriormente, pero eso se resuelve, que esa es la ruta que ve más viable, que don Edwin dijo algo que es importante y es que como están en un binomio MOPT-COSEVI y todavía no han tenido un punto de vista claro de parte del Ministerio en el sentido de si prefieren una opción o la otra, considera que hoy no deberían tomar un acuerdo todavía, sino tener una expectativa de cuál es la mejor opción para ellos y hacérsela ver al Ministerio respecto a por dónde es que ellos consideran que se debe ir, y sugiere una reunión extraordinaria mañana mismo para conocer de previo, ¿cuál es la posición del Ministerio? ya oficialmente, porque ellos pueden enviarle a la Contraloría un acuerdo y están en la capacidad legal de hacerlo, y ese es el mandato que tienen sobre sus espaldas, pero que puede ser que la otra parte, tenga otro criterio o que coincida y en cuyo caso la posición es más fuerte, él considera mucho lo que sintió en la reunión y repite ellos no se están negando, pero sí les están diciendo es que si esa es la solución, la presenten en blanco y negro en el menor tiempo posible.

Seguidamente comenta, que el tema de la imprevisibilidad se puede justificar en el mismo oficio, porque sí es cierto que se ha venido trabajando casi desde hace más de dos años, que el COSEVI le presentó al Ministro un plan, una propuesta técnica, y más adelante se vio la necesidad de revisar esa propuesta, con el estudio que se le pidió a la Secretaría de Planificación Sectorial.

Indica que eso hizo que extendiera el programa a finales del año pasado, y hasta enero de este año, entonces la imprevisibilidad desde el punto de vista de la Contraloría es cierto, la Administración como un todo en diez años no supo planificar este momento, pero que sí hay evidencia de que se ha trabajado y de que se ha pretendido construir la solución y que cuando ya estaban avanzando en el modelo, el modelo que inclusive pretendía una licitación pública, siendo que el artículo 25 vigente en ese momento y sin inconstitucionalidad de por medio planteaba autorizaciones.

Pero también en los diferentes documentos, que se le fueron presentando a la Contraloría, fueron presentando el tema de la inconstitucionalidad de acuerdo al artículo 50, que es el ambiental, y que el país no puede ser regresivo de ninguna manera en el tema de la inspección técnica vehicular, por lo que todo eso demuestra que no hubo un 100% de imprevisibilidad, pero sí hubo imprevisibilidad si consideran los 10 años en total, eso se puede armar de alguna manera.

Aquí lo que importa, es que la Administración tanto del COSEVI como del MOPT coincidan en que lo que hay que hacer es irse por el 208 y en la remisión del documento que tienen que enviar el 11 de marzo, en ese acuerdo dar a entender que la Administración trabajaría en los temas que a ellos les preocupan, y que en el menor plazo posible se les presentará ese plan de trabajo, pero sobre una solución concreta y definida que sería el 208.

Menciona, que hasta ahí es donde tiene alcance desde su percepción personal, porque lo demás es cómo justificar una serie de elementos técnicos que al final de todo eso hay que escoger solo uno, no tres ni cuatro y esperar a ver qué decide la Contraloría, y que aún así existe el riesgo de que no decidan nada y sea la Administración la que tiene que tomar la decisión y si están en el marco jurídico que les permite hacer eso, se toma la decisión, que la Contraloría podrá decir que lo advirtió, pero lo importante es que no caiga sobre ellos una responsabilidad de tipo legal, por no haber sabido presentar la solución en conjunto con la otra parte que es el Despacho del Ministro.

El Ing. Carlos Contreras Montoya se refiere, a que en la sesión 3093-22 que recientemente pasó, se refirieron a la validez o no de los escenarios, y si a priori había alguno descartado, y en ese momento se hicieron las explicaciones del caso.

Indica que volvió a leer lo que había señalado en ese momento, ya que fue su sentir de ese momento y es su sentir ahora y se refiere a lo que señaló y es que precisamente el haber pensado en los tres escenarios y que se mantuvieran los tres y que se remitieran a la Contraloría los tres, no dos ni uno y lee textualmente el comentario realizado:

“este es el resultado de toda la discusión que tuvimos, en las que se discutieron, eso que al decidir no enviar una acción recursiva ante la Contraloría, y que también señala lo discutieron bastante, y al final indica se allanó al criterio del resto, precisamente por el hecho de que si no se aplica el 208 nos vamos a quedar sin revisión, el criterio de que lo que en última instancia es el bien mayor que es no privar de una cuestión importante a la ciudadanía y decir que sin entrar en conflicto con la Contraloría se intentara un acercamiento, que fue lo que se intentó, precisamente para que la Contraloría valore, que esta es la opción que no represente discontinuidad del servicio que hasta el momento, y hasta el momento indica que así lo ha entendido, porque aunque si bien es cierto no se fueron por la vía recursiva, señala que sí quedó claro que se planteara de nuevo y que se intentara un acercamiento que fue precisamente el acuerdo adoptado anteriormente”.

Indica que cuando él dijo eso en la sesión 3093-22 del 23 de febrero, obviamente la reunión que tuvieron ayer no había sucedido, y que esa reunión más bien le refuerza los criterios que ahí externó, que la Contraloría General de la República también procura el bien del país y esa tiene que ser su preocupación, es lo mínimo que se puede esperar de un Órgano

Contralor, que no va a decidir lo que no le corresponde decidir e indica que las entidades tienen que tomar las decisiones que tengan que tomar.

En ese sentido reitera al haberse dado esa reunión, le refuerza exactamente eso que señaló, pero además indica se remitió al oficio de la Contraloría el DFOE-SEM-0132 de fecha 31 de enero, en donde la Contraloría mediante la Licda. Grace Madrigal Castro le envía a don Eduardo, y es en la petitoria final donde está el recordatorio, y lee textualmente el párrafo:

*“En virtud de lo anterior, se le solicita a esa Junta Directiva remitir a esta Área de Seguimiento para la Mejora Pública, a más tardar **el 11 de marzo del 2022**, copia del acuerdo en el cual se resuelve sobre el Programa de Trabajo ajustado que le presente la Dirección Ejecutiva en atención a lo señalado en la disposición 4.4.”*

Señala que desde su punto de vista y solicita se le indique si esto tienen alguna connotación legal, es precisamente posicionarse, desde ese punto de vista reitera, entiende la posición de don Eduardo, y la respeta y la puede tomar como suya también, respecto a hacer una reunión a posteriori es decir mañana, en donde se conozca mejor, ya que según entiende en esta reunión estuvo inclusive el Ministro con su asesor legal.

El Arq. Eduardo Brenes Mata interviene e indica que el asesor no estuvo en la reunión.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que le pareció entender que el asesor había estado y continúa diciendo que le parece que eso es pertinente y entiende la posición de don Eduardo, pero estrictamente hablando señala que es una decisión que pueden explicar con más detalle, pero en realidad aquí hay una cuestión con respecto a un plan de trabajo de varias opciones, planteado por la Administración de COSEVI, no del MOPT sobre lo que a esta Junta Directiva se le está pidiendo por parte de la Contraloría de decidir cómo Junta Directiva de COSEVI.

El papel de don Eduardo aquí es de representar al Ministerio como tal, y le parece que sí pueden hacer otra sesión, pero recuerda esas dos cosas: le parece que es pertinente lo que don Eduardo está pidiendo, pero efectivamente el haber enviado a la Contraloría, no una acción recursiva sino precisamente este planteamiento, le parece que se está encaminando de la manera en que en aquel momento manifestó, y que sabe que algunos igual lo piensan, respecto a que lo que debe permanecer aquí, dentro de la legalidad, es la continuidad del servicio y tomando como insumo que ya en otras ocasiones como bien don Eduardo lo mencionó ahora, contratos que en sus cláusulas tenían la no posibilidad de que fueran renovados por más de un periodo, sí se hayan renovado con el apoyo de la Contraloría, precisamente en busca del bien público.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo comenta, que ella estuvo revisando el primer cuadro que le había solicitado a la secretaria, que les remitió a todos, con respecto a qué temas se habían tratado en relación a la revisión técnica vehicular e histórico con los acuerdos y demás, era un primer cuadro que se le había solicitado, y ahí curiosamente se observa que desde el 10 de junio del 2020 se le envió al MOPT un borrador de cartel.

En el 2020 ella no estaba y el 20 de octubre del 2021 el MOPT contestó que ellos no van a decir nada, ya que eso es problema de COSEVI, y eso está en las actas, que ahí hubo un atraso de más de un año, en un borrador que se había presentado desde el 10 de junio del 2020, y desconoce qué fue lo que ahí pasó, pero que ahí hubo un atraso terrible de cosas que se pudieron avanzar de haber habido algún criterio, o alguna definición del MOPT según lo que observa en las actas.

Seguidamente se refiere al tema con la Contraloría, ya que siente que en cierta forma los inducen a error, ¿por qué?, porque aquí se ha externado primero que lo más recomendable era no entrar en conflicto con la Contraloría, había un documento que mencionó don Carlos, que lo comentaron aquí que estaba muy bien sustentado, pero que tal vez no era conveniente enviarlo, ya que era como decirle a la Contraloría que ellos se equivocaban, y sí se puede hacer eso.

Menciona que entiende que ahora la idea no es mandarle a decir que sí se puede hacer, sino que esta es la recomendación, por todos los argumentos que tiene de que es lo mejor para el país, y si ellos vuelven a decir que no se puede, pues ellos asumirán consecuencias o responsabilidades, porque sí se ha aprobado para otras situaciones, como bien lo decía don Eduardo, y en este caso afectaría terriblemente al país, y señala que COSEVI debe argumentar todo lo que debe argumentar bien para que ellos vean la viabilidad y la conveniencia de que sea ese escenario y menciona si en ese documento que ya se había elaborado, que realizó don Carlos Rivas, ahí cree que también ya se habían dado un montón de argumentos del por qué eso es lo más conveniente para el país, ya que no solo se argumentaba ahí que había jurisprudencia de que sí se podía hacer, sino también el por qué esa era la única opción, ya que de lo contrario como lo decía don Carlos Contreras, nos quedábamos sin revisión vehicular.

Considera ahí hay insumos que se deben rescatar, respecto a que se van a ir por esa vía, ya que según entiende ahora es la única, y reitera que esto la tiene muy confundida, ya que la semana pasada esta opción estaba descartada, ahora está descartada la tres, hoy está descartada la dos, y vuelven a la opción uno.

Reitera que es complicado, que entiende y comprende los argumentos con los cuáles se mueven, pero a la vez comenta que la tiene confundida ese tema del frente del MOPT con la posición que se ha tenido, o que se dio en todo este periodo en el que ella no estaba y en el tema respecto a que, si ellos pueden realmente argumentarle a la Contraloría a pesar de ese informe de Auditoría que se hizo, hay que decirles que esa es la única opción que hay.

El Arq. Eduardo Brenes Mata considera, que la estrategia que adoptaron hace unos días, de no entrar en un conflicto directo con la Contraloría fue correcto, tanto es así que la reunión de ayer se podría decir que fue neutra, porque la Contraloría no recibió un documento diciéndoles que ellos se equivocaron, que la reunión de ayer fue si se quiere pausada y neutra, y les dieron luces respecto a qué es lo que hay que concluir.

Eso por un lado, seguidamente está claro y don Edwin lo resaltó ayer en la reunión, de que el COSEVI tiene competencias técnicas y el MOPT tiene las competencias por haber firmado el contrato, que el hecho de llevarle a don Rodolfo una comunicación verbal hoy mismo, de que la Junta se inclina por decirlo de alguna manera por el 208, y deberían estar preparados para tomar esa decisión mañana si es del caso, porque él no ve otro camino, reitera no ve otro camino que no sea el de la suspensión del servicio, y como lo dijo don Carlos en alguna ocasión y lo han dicho de varias maneras, el servicio no se puede suspender, la ciudadanía no puede quedarse sin revisión técnica y no se puede incumplir la Constitución en ese sentido y si aplican otro criterio jurídico, igual señala van a incumplir.

Da el ejemplo de si se aplica el 209 que hay que empezar a modificar después de que venza el contrato todo el clausulado, y si van a una contratación directa también hay un plazo para preparar, por lo que señala que el 208 a su juicio es lo más apropiado y ese sería el comentario que tendría que llevarle a don Rodolfo hoy, para mañana tomar una decisión, sabiendo que cuando esto llegue al MOPT también, él va a tener una posición acorde con ellos, ya que es parte del binomio, pero que todavía no le han dicho a él, cuál es la opción por la que la Junta se inclina al menos en este momento, para tomar una decisión,.

Menciona que el único espacio que tienen es mañana, a las 3 de la tarde para volverse a reunir, y el acuerdo señala lo tiene en su cabeza, en el sentido de que hay un instrumento técnico enviado por don Edwin a la Contraloría, en donde se presentaron tres escenarios, los tres en ese momento viables, el 25 para no contradecir a la Contraloría, pero en el acuerdo tendrían que explicar que si bien el artículo 25 sigue vigente, la Procuraduría ha sido clara en expresar la inconstitucionalidad del mismo, y ampliarle los argumentos, y señalar que por eso la Administración no se puede atrever a aplicar un artículo 25, aunque esté vigente por lo ya manifestado por la Procuraduría.

Eso en relación al primer elemento, con lo que respecta a los otros dos elementos, la contratación directa o el 209, señala que no se pueden aplicar porque el país se quedaría rotundamente sin el servicio y eso es también una obligación

de la Administración, proveer el servicio, por lo tanto, el escenario que queda es el 208 y en base a eso, habría que construir en el acuerdo como un guión de la parte técnica, que hay que resolver de acuerdo a lo que escucharon ayer, e indicar que la Administración se compromete a verificar por ejemplo lo relativo a las tarifas, además de verificar que las propiedades pasen a nombre del Estado, etc., y presentarlo.

Señala que se atreve a decir, que el acuerdo va casi como una decisión, y ahí como lo indicó doña Gabriela, si la Contraloría lo rechaza, no deja de tener una corresponsabilidad de que el servicio se suspenda, ¿por qué?, porque influyó en que adoptaran un artículo que no era el apropiado, y que la solución que la Administración está buscando es el artículo 208 totalmente válida y legal, que ese es el asunto y considera que llegarían a buen puerto con esta revisión final.

El Dr. Carlos Rivas Fernández señala que son varios temas.

A la Contraloría hay que entenderle su lenguaje, y se guía a partir de las personas que participaron en la reunión, donde hay unos funcionarios y una gerencia específica que es la que está realizando el estudio, y es la responsable del estudio y a la que le interesa que se asegure la continuidad del servicio.

Ellos no entran en el cómo ni ante quién tienen que pedirselo, que eso es competencia de la Gerencia de la Contratación Administrativa, y que la Gerencia de la Contratación Administrativa, nada tiene que ver en ese informe que está haciendo la Contraloría por medio de otra dependencia.

En esta Gerencia, no van a decir que se avala la propuesta del artículo 208 o el 25 o cualquiera que indique la Administración, pueden plantear observaciones respecto a si esos planteamientos tienen debilidades legales, operativas o económicas, pero no se puede esperar eso por parte de la Contraloría.

Se puede vincular con la parte que don Eduardo está señalando de exponerle a don Rodolfo, cuál es el sentir y cuál es la estrategia que está planteando la Junta Directiva, para que junto con el sentir de don Rodolfo que si coincide con el planteamiento de la Junta Directiva, se diga en ese documento expresamente que el Señor Ministro, en los próximos días o semanas, estará planteando la solicitud formal para la aplicación del artículo 208, que eso es lo que procede y ese es el procedimiento, y que no es por medio de este informe que está haciendo la Contraloría del tema de la continuidad del servicio, donde se va a autorizar uno u otro mecanismo, no se va a autorizar la suscripción de una adenda que es un documento que hay que preparar, razonar y llevarle a la Contraloría, y presentarlo a la oficina competente que es la División de Contratación Administrativa, no a la Gerencia de la señora que está haciendo el informe.

Son dos oficinas totalmente diferentes.

Seguidamente señala, que es importante que la Contraloría equivocada o no, ha reiterado que le endereza la responsabilidad en contra del Consejo de Seguridad Vial de que esto salga de una u otra manera, pero entonces la preocupación que debe asumir el Consejo de Seguridad Vial, es que la propuesta que se está haciendo de estrategia, que es la más potable y la más segura para que la continuidad del servicio, cale en el Señor Ministro, y la avale y a partir de eso asuma las tareas que le corresponden, dado que el 208 lo que implica es una modificación del contrato y como se ha externado aquí reiteradamente, la modificación del contrato la tiene que hacer el Ministerio, no la puede hacer el COSEVI, es decir el COSEVI lo que va a dar es el escenario único o la única alternativa que hay y en ese sentido el acuerdo simplemente tiene que ser sencillo indicando que se avala la estrategia planteada por la Administración con los ajustes planteados durante la discusión de la misma, y ahí le toca la tarea a la Contraloría de leer que ahí va la estrategia con los pros y contras de cada uno de los escenarios.

Indica hay que estar claros para no llevarse sorpresas, como bien lo indica doña Gabriela, tiene razón de estar confundida y tiene razón de estarlo, ya que este es un tema de abogados, respecto a que la respuesta que va a llegar de la Contraloría, no va a decir que sí se autoriza la aplicación del 208 y que se puede quedar Riteve tanto tiempo en x o y condiciones, que eso es una gestión que hay que hacer por aparte y la debe hacer el Ministro por aparte con todas las justificaciones del caso, y eso es por lo que entiende de acuerdo a lo que Ustedes expusieron, quiso decir el abogado de Contratación Administrativa, respecto a que cuando le llegue a la oficina la aplicación del 208 con todos los fundamentos, se analiza y determina si aplica o no aplica, o puede decir como ya lo mencionó en una reunión hace unos meses, que el 208 es una responsabilidad de la Administración, y ellos no tienen que pronunciarse sobre nada, máxime con el tema de la imprevisibilidad que don Eduardo mencionó, respecto a que ellos indican que hubo 10 años para armar este tema, posteriormente llegó la acción de inconstitucionalidad, pero sí eso no hubiera llegado no habría ningún tema de imprevisibilidad, el no ponerse de acuerdo internamente y van y vienen estudios.

Es un tema que se debió haber contemplado en una hoja de ruta desde que se prorrogó el contrato en el 2012, así es que si se ponen en los pantalones de la Contraloría y en una posición fuerte de ellos, el tema de la imprevisibilidad sí es difícil, pero entonces, sí se requeriría la autorización de la Contraloría, donde ellos obvian ese tema, de que no hay imprevisibilidad, pero para garantizar la continuidad del servicio autorizan esta fórmula, pero como ya se sabe, ahí se pedirían las acciones disciplinarias contra los que llevaron a esta situación extrema de tener al filo, el recurrir a este instrumento.

Recapitula indicando, que el informe que esta Junta Directiva avale debería llevar la coletilla de que ya se le hizo la consulta al Señor Ministro y que él está de acuerdo con esa propuesta que se está haciendo, y que él en los tiempos oportunos estará ejecutando lo que le corresponde, ya que si no se le explica la Contraloría, no va a tener ninguna garantía de que algo que están planteando, se pueda hacer.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo comenta, que don Eduardo mencionó que tenía un esquema de acuerdo y señala que hay otras cosas importantes para rescatar en ese acuerdo y sería: el tema de la continuidad del servicio, el no alterar la cultura de la revisión técnica es otro, y la calidad del servicio, ya que ahí se mostraba en el cuadro el tema del resguardo y garantizar la infraestructura, el personal capacitado, y también hay otro elemento y es que hay evidencias de que la empresa con la que se quiere extender por una situación excepcional, mediante las evaluaciones de COSEVI de los informes que ha presentado, evidencian que ha garantizado un buen estándar de servicio y considera que de esto hay mucha evidencia y fue en la sesión que estuvieron hablando del modelo, y considera importante rescatarlo, para tener una línea más de ese razonamiento sobre un acuerdo en ese sentido, solamente.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala está de acuerdo y solicita a don Carlos Rivas enviar lo manifestado por él para tener el criterio.

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde que con mucho gusto.

El Director Ejecutivo reitera la importancia de las recomendaciones que contiene el documento y a continuación las muestra a los miembros:

3 Recomendaciones

1. Reiterar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de que se finiquite el inventario de bienes y activos que tiene el Contrato Vigente con la empresa Riteve S y C, además que se defina si estos serán administrados por el MOPT o el COSEVI, en el momento en que el contrato expire, ya sea por concluir, por prórroga o cuando termine la ampliación que se decida.
2. Reiterar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de que se determine el diseño del modelo de negocio o se refiera al presentado por el COSEVI desde el mes de julio del 2020 y conocido por el Ente Rector en julio del 2020.
3. Generar instrucción a los miembros del grupo de trabajo de la etapa de especificaciones técnicas para que se defina una fecha en cuanto al levantamiento de todos los requerimientos que deben ser agregados al documento que consolida las especificaciones técnicas de contratación, tomando en cuenta que esto no puede ser terminado sin la definición del Modelo de Negocio por parte del MOPT.
4. Reiterar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de que a la finalización del contrato con la empresa Riteve Sy C, se realice un finiquito del mismo, y que debe ser efectuado por el MOPT dado que es la Institución con la que se suscribió el contrato.
5. Se recomienda solicitar audiencia a la Contraloría General para explicar los aspectos expuestos en este documento. Se reitera que con el cronograma relativo al artículo 25 de la Ley de Tránsito se tiene por atendida la disposición 4.4 en un marco de buena fe, a la luz de la interpretación de dicho artículo hecha por la Procuraduría General en su informe a la Sala Constitucional, pero que en vista de las graves consecuencias de una inminente declaratoria de inconstitucionalidad de la norma puede ser recomendable abordar otros escenarios de solución que permitan mayor seguridad jurídica, certeza sobre la continuidad del servicio, sin detrimento de cumplir en todos los escenarios con la revisión de la tarifa (disminución lógica) y traspaso de los bienes a partir del 15 de julio de 2022, que son mandatos correctos del órgano contralor.
6. Se determine por la Junta Directiva del COSEVI la estrategia escogida a desarrollar para la continuidad del servicio y se eleve al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, dado que el contrato vigente está formalizado por dicho Ministerio, lo anterior con base en los argumentos externados en el presente informe y que se resumen en las siguientes figuras legales:
 - Autorizaciones según artículo 25, Ley de Tránsito (Cronograma 1)
 - Continuidad del Contrato Vigente (Cronograma 2)
 - Contratación Directa (Cronograma 3)

El Director Ejecutivo indica, que en la primera recomendación, en lo que se refiere al tema de los inventarios, recordar que sí se está trabajando en eso y lo que falta es un detalle como bien lo externó don Eduardo, y esa no es tan relevante.

Indica que tampoco es relevante el tema del modelo de negocio que ya conocieron y que solo falta que conozcan la posición del equipo de trabajo de COSEVI con respecto a lo presentado por Planificación Sectorial, para que ya puedan tomar una decisión con respecto al modelo.

Seguidamente se refiere al tema de generar instrucción a grupos de trabajo, que tampoco es necesario porque ya se finiquitó, ATI terminó, lo envió y lo sumaron al cartel.

Señala que lo que sí es importante, es lo que se refiere a la recomendación 4 que es precisamente de la finalización del contrato y un finiquito, que eventualmente ese finiquito no tendría que hacerse si se aplica el 208.

En lo que respecta a la recomendación 5, indica que tampoco aplica porque ya efectivamente se generó la reunión.

Finalmente señala, que la recomendación 6 sí, ya que precisamente la recomendación se asocia a que la Junta Directiva del COSEVI genere la escogencia de una de las estrategias, pero que se eleve al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ya que como han reiterado en varias ocasiones, el contrato está formalizado con dicho Ministerio y el COSEVI no puede actuar ante la Contraloría General de la República en la aplicación del 208, solamente para recordar y de hecho don Eduardo ya lo mencionó.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala, que le va a llevar al Señor Ministro un resumen de esta reunión y realizar mañana la sesión a las 3:00 pm, reitera que los aspectos más importantes son la continuidad del servicio, que se logra a través del 208, que la Junta Directiva puede tomar una decisión, la somete a conocimiento del Señor Ministro y él dirá la última palabra en términos del contrato.

Eso es lo que considera procedente si se logra de hoy a mañana, se iría con un binomio más fuerte ante la Contraloría, para a partir de ese momento empezar a trabajar técnicamente sobre esa ruta, y no en ninguna otra y lo que se logre construir en ese esquema, finalmente presentárselo a la Contraloría.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez señala, que ella no puede participar en la reunión del día de mañana, dado que ya tiene dos reuniones programadas una a las 3:00pm y otra a las 3:30pm, para ponerlos al tanto.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1 Se encomienda al Señor Presidente de la Junta Directiva, para que respetuosamente se sirva poner en conocimiento del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, la estrategia que se ha estimado como la más conveniente y única para asegurar en tiempo la continuidad del servicio de revisión técnica vehicular, con el fin de conocer su posición al respecto y así incluirla en el documento de respuesta a la Contraloría General de la República.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉTIMO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No se conocen Asuntos del Director Ejecutivo.

ARTICULO OCTAVO

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

Se cierra la sesión a las 16 horas con 52 minutos.