

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Extraordinaria 3105-2022

Acta de la Sesión Extraordinaria 3105-2022 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 06 de mayo del 2022.

Se inicia la sesión a las 12 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
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud

Director Ausente: Sr. Juan Luis Chaves Vargas, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales, se ausenta a la sesión, por atender asuntos previamente comunicados.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
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: la señora Gabriela Valverde Murillo, se encuentran sesionando desde su casa de habitación, la Dra. Sandra Delgado Jiménez señala que se encuentra sesionando desde Panamá, el señor Arq. Eduardo Brenes Mata se encuentra sesionando desde su Despacho en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el señor Carlos Contreras Montoya, indica 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 de las actas:
 - 3102-22 sesión ordinaria.
 - 3103-22 sesión ordinaria.
 - 3104-22 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
 - Oficio remitido por la empresa Riteve SyC S.A N° 050501. Acuerdos de Continuidad de Servicio/Trámites de Cierre Operativo/15 de Julio 2022.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Borrador de respuesta en atención a oficio DFOE-SEM-0621 y DFOE-CIU-0252 (07442-2022) de la Contraloría General de la República.
- VII. Oficio DVTSV-2022-0255 en atención al acuerdo JD-2022-0164.
- VIII. Asuntos de Director Ejecutivo.
 - Invitación Convocatoria a seminario virtual sobre Seguridad Vial y Legislación.
 - Oficio DVT-DGPT-2022-762. Cese de funciones como Subdirector General de la Policía de Tránsito.
- IX. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

ARTICULO TERCERO

Aprobación del acta 3102-22 sesión ordinaria:

El Ing. Carlos Contreras Montoya manifiesta, que en la página 36, se indicó en el quinto párrafo: *“abre las perspectiva de que en realidad son otras cosas las que hay que estar tratando de mejorar, y es un insumo importante que no es determinante de si son dos, tres o cuatro operadores, lo que hay que hacer es tratar de tener acceso a los mejores mercados de acceso y de importación, lo indica únicamente a modo de comentario”* y solicita se indique de la siguiente manera: *“abre las perspectivas de que en realidad son otras cosas las que hay que estar tratando de mejorar, y es un insumo importante que no es determinante de si son dos, tres o cuatro operadores, lo indica únicamente a modo de comentario”*. Seguidamente señala que en la página 37, en el tercer párrafo se indicó: *...“ de transporte público, al igual que aquí se consideró la revisión técnica, es que la competencia se promueve por la operación y no en la operación.”*...y solicita se indique: *...“ de transporte público, al igual que aquí se consideró la revisión técnica, es que la competencia se promueve por acceder a brindar la operación mediante un proceso competitivo y no en la operación propiamente dicha.”*...

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica que en la página 37, en el penúltimo párrafo escribió: *“En primer lugar, hablar de modelos, porque se sigue teniendo algunos vacíos precisamente por la carencia de algunos datos, en todo caso habría que hacer un análisis más cercano, a lo que hizo la Secretaría y lo que hizo el COSEVI, pero aún así indica considera que un análisis financiero de fondo está pendiente”*, solicita se cambie y se indique de la siguiente manera: *“En primer lugar, hablar de modelos, porque se sigue teniendo algunos vacíos precisamente por la carencia de algunos datos, en todo caso habría que hacer un análisis más cercano, a lo que hizo la Secretaría y lo que hizo el COSEVI, pero aún así indica considera que un análisis financiero de fondo aún está pendiente”*. Seguidamente señala que en la página 38, en el tercer párrafo se indicó *... “reconoce que se han hecho los esfuerzos y se tienen argumentos más sólidos que la inicio , pero cualquiera que conozca un tema de estos sabe que el tema financiero tiene que cubrirse, y que quizá se pueda aprovechar la adenda a la ampliación del contrato actual, casualmente para buscar por enésima vez los datos que hacen falta, porque es parte de los requisitos que se puede exigir en una ampliación del contrato.”*... y solicita se indique: *...“ reconoce que se han hecho los esfuerzos y se tienen argumentos más sólidos que al inicio, pero cualquiera que conozca al respecto sabe que el tema financiero tiene que cubrirse, y que quizá se pueda aprovechar la adenda a la ampliación del contrato actual, casualmente para buscar por enésima vez los datos que hacen falta, porque es parte de los requisitos que se podrían exigir en una ampliación del contrato.”*... , posteriormente señala que en el párrafo noveno de esa misma página 38 se indicó en una frase realizada por don Roy Rojas: la palabra *“arguyendo”*, solicita se modifique por *“argumentando”*. Señala que en la página 39 en la primera línea se indicó: *“El Director Roy Rojas Vargas sí claro”*, y solicita se indique: *“El Director Roy Rojas Vargas afirma lo anterior”*. Seguidamente señala en esa misma página 39 en el párrafo penúltimo se indicó: *“Aclara que con esto no está diciendo que el trabajo esté malo en absoluto, sencillamente todos reconocen que faltan datos, los meses que duró la Secretaría indica fue una apuesta y hay un documento que ellos podrán leer, y no es que se va a desechar uno o el otro, siendo que ambos están carentes de alguna información económica y financiera”*...reconoce que utilizó la palabra apuesta pero le parece que eso no fue una apuesta, fue un esfuerzo, ya que indica una apuesta es algo al azar, y eso fue un esfuerzo, por lo que solicita se indique de la siguiente manera: *“Aclara que con esto no está diciendo que el trabajo esté malo en absoluto, sencillamente todos reconocen que faltan datos, los meses que duró la Secretaría indica fue un esfuerzo y hay un documento que ellos podrán leer, y no es que se va a desechar uno o el otro, siendo que ambos están carentes de alguna información económica y financiera”* ...

No hay más comentarios.

Aprobación del acta 3103-22 sesión ordinaria:

No hay comentarios.

Aprobación del acta 3104-22 sesión ordinaria:

El Ing. Carlos Contreras Montoya manifiesta, que en la página 27, se indicó: *“El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que ese punto mantiene la interpretación de que la tramitación inclusive...”* y solicita se indique de la siguiente manera: *“El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que ese punto mantiene la interpretación de que la tramitación inclusive la debe hacer el COSEVI”*. Seguidamente señala que en la página 29, se indicó: *...“ Señala que el Gerente de División es interino pero que no hay problema con eso, eso no es un error ni nada, eso no lo está desmeritando, simplemente dice que es el Gerente de División interino, quien le responde a don Rodolfo cambiándole el estatus a Presidente del Consejo de Seguridad Vial y eso le parece que si no es una incoherencia, roza en una falta de respeto”*. y solicita se elimine por completo porque más adelante se indicó lo siguiente: *...“ El Ministro indica es continuo y en ningún momento se va a dejar de tener Ministro, cosa que sí se va a dejar de tener es Presidente del Consejo de Seguridad Vial, indica que hasta en eso es incoherente esa respuesta, lo indica como una observación que no puede dejar de hacer”*...y es justamente ahí donde solicita se amplíe su comentario de la siguiente manera: *...“ El Ministro indica es continuo y en ningún momento se va a dejar de tener Ministro, cosa que sí se va a dejar de tener es Presidente del Consejo de Seguridad Vial, pues como ya ha sucedido habrá que esperar a la juramentación de toda la Junta Directiva y eso por lo general no es inmediato, por eso hay una incoherencia en esa respuesta”*...

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica que en la página 28, en el primer párrafo escribió: *...“El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que vale la pena como parte de la introducción del documento, interpretar que cuando se lee el documento en primera instancia, en efecto es una negativa a la solicitud que tiene que ver con la solicitud que hizo el Señor Ministro para fortalecer la idea de la aplicación del 208, señala que desde el primer párrafo del documento se dice que hay una negación de parte de la Contraloría, sin embargo a lo largo del documento se indica ese no con la posibilidad de que se subsane a criterio de ellos y se aclare la información, que se está solicitando a lo largo del documento, por lo que indica no es una negación total, sino que se abre una nueva posibilidad de que esto avance”*, y solicita se modifique de la siguiente forma: *“El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que vale la pena como parte de la introducción del documento, interpretar que cuando se lee el mismo en primera instancia, en efecto se puede interpretar la negativa por parte de la Contraloría a la solicitud del Señor Ministro para fortalecer la idea de la aplicación del 208, señala que desde el primer párrafo del documento se dice que hay una negación de parte de la Contraloría, sin embargo a lo largo del documento se indica ese no con la posibilidad de que se subsane a criterio de ellos y se aclare la información, que se está solicitando a lo largo del documento, por lo que indica que la respuesta de la Contraloría, no puede ser interpretada como una negación, por el contrario a través de dicha respuesta se abre una nueva posibilidad a la solicitud ya planteada”*. Seguidamente indica que en esa misma página se indicó: *“El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que ese criterio de la forma en que se presenta no es así, pero de hecho es así”*..., solicita se corrija de la siguiente manera: *“El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que ese criterio obedece a la realidad que se vive por el cambio de la Administración presente a la futura y que posiblemente no se tenga tiempo para construir una documentación tan prolifera en datos que aunque existen, hay que armarlos, analizarlos y conjuntarlos, por lo que indica que posiblemente eso le quede a la próxima administración...”*

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueban las actas ordinarias 3102-22, 3103-22 y 3104-22 con las observaciones expuestas.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

Oficio remitido por la empresa Riteve SyC S.A N° 050501. Acuerdos de Continuidad de Servicio/Trámites de Cierre Operativo/15 de Julio 2022.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, solicita a la secretaria dar lectura al documento:

La secretaria procede a dar lectura al oficio que se aporta a continuación:



Papel Ecológico

COMUNICACIÓN URGENTE

N° 050501-2022

05 de mayo del 2022.

Señores:

Arq. Eduardo Brenes Mata, viceministro de Transportes. Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Presidente de la Junta Directiva. Consejo de Seguridad Vial.

Sres. Junta Directiva. Consejo de Seguridad Vial.

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

REFERENCIA: ACUERDOS DE CONTINUIDAD DE SERVICIO.
TRÁMITES DE CIERRE OPERATIVO/ 15 DE JULIO DEL 2022.

Estimados señores,

Reciban un cordial saludo,

En primer término, deseamos agradecerles la coordinación y el esfuerzo que ha realizado este Ministerio y el Consejo de Seguridad Vial en la búsqueda de soluciones para la continuidad del servicio de Revisión Técnica Vehicular; sin embargo, debido a la resolución emitida por la Contraloría General de la República, la cual hemos conocido por los diferentes medios de prensa, hemos considerado prudente presentar esta misiva en los siguientes términos:

A. Acuerdos para modificación contractual

Reiteramos los términos de los acuerdos llegados con la Administración en las distintas reuniones efectuadas, específicamente:

Tel. (506) 2209-2000

Fax (506) 2293-5408

E-mail riteve@rtv.co.cr

Apdo. 85-3006

Barreal de Heredia, Costa Rica

www.rtv.co.cr

[f /Riteve Costa Rica](https://www.facebook.com/Riteve-Costa-Rica)

[@riteve_cr](https://twitter.com/riteve_cr)

Página 1 de 4

Applus[®]



Papel Ecológico

1. Efectiva e inmediata donación de bienes, de los cuales queda evidencia objetiva del buen estado en que se encuentran y las condiciones adecuadas del funcionamiento y calibración de los más de 300 equipos de inspección existentes. Véase por ejemplo los peritajes realizados por personeros de este Ministerio donde se califica en la escala de bueno, el estado de las distintas estaciones de rtv.
2. En relación al descuento tarifario asociado al impacto de la citada donación sobre la estructura de costos que determinó la Administración (Stephan Brunner y Luis Vagas, año 2002) en la que se suprime el porcentaje de depreciación correspondiente al costo cancelado ya por los administrados de los bienes a donar, reiteramos nuestro compromiso con dicho descuento, que según los cálculos financieros realizados por entidades externas, ronda el 6.95% del actual valor de la tarifa; adicionando a este descuento, como parte del esfuerzo de la empresa, el porcentaje necesario para llegar al descuento máximo del 10%, acordado con la finalidad de generar una reducción representativa, entre mil y mil doscientos colones en el costo de la inspección.
3. En lo referente al plazo, entendemos que tanto este Ministerio como el Consejo de Seguridad Vial lo han analizado, considerando los términos de resolución de la acción de inconstitucionalidad y el proceso licitatorio que se llevará a cabo por parte de la Administración. Considerando lo anterior, se valoran como mínimo tres años, prorrogables por dos más.
4. Respecto al mantenimiento de los equipos e instalaciones, la empresa asumiría el costo total como lo ha realizado hasta la fecha, esto con el fin de que la Administración no realice gasto alguno y se mantenga el buen estado de los bienes hasta su entrega efectiva.
5. Como último elemento, reiteramos nuestro compromiso de mantener la certificación de la norma internacional ISO-9001-2015, denominada "Sistemas de Gestión de la Calidad", la acreditación en la norma internacional ISO-IEC 17020, "Sistema de gestión de calidad



Papel Ecológico

para organismos de inspección”, y finalmente la reciente norma bajo la cual fuimos acreditados la N° 37001 “Sistema de Gestión Antisoborno y ética empresarial”. Lo anterior permitirá a la Administración asegurar la calidad del servicio para todos los usuarios.

Todo lo anterior, acordado como un conjunto, con el fin de asegurar la continuidad del servicio y la calidad y estándares internacionales del mismo, en el tanto se resuelven las situaciones de constitucionalidad respecto al nuevo procedimiento de contratación.

B. Situación actual

Ahora bien, entenderá este Ministerio y este Consejo, que a pesar de nuestro compromiso existe una gran incertidumbre jurídica con respecto a la continuidad de la empresa a partir del 15 de julio de 2022, que impacta a las más de 500 familias costarricenses que laboran directamente en la empresa, las más de 100 mil que se ven beneficiadas de forma directa como parte del desarrollo normal de la actividad y las miles que de forma indirecta se benefician como parte del engranaje económico que la actividad de rtv genera en el sector comercial automotriz (talleres, venta de vehículos, repuesto, etc); lamentablemente a pesar de dicho impacto social y económico, entenderán que como empresa debemos realizar los trámites de cierre operativo, de lo cual nos permitimos hacer comunicado oficial a ustedes.

Debido a lo anterior, consideramos indispensable comunicar formalmente a las instituciones públicas y privadas relacionadas con el servicio de RTV, como por ejemplo: Registro Público Nacional, Instituto Nacional de Seguros, Organismo de Investigación Judicial, Ministerio de Hacienda, Dirección General de Aduanas, Poder Judicial, Dirección de Inteligencia y Seguridad, Instituto Costarricense sobre Drogas, Consejo de Transporte Público, entre otras, que a partir del 15 de julio se cerrarán las comunicaciones respectivas por lo que deben tomar las acciones necesarias para atender los servicios de importación, inscripción, control criminalidad organizada, pérdidas totales y demás servicios que se verán afectados con el cierre. Lo anterior con la finalidad de no afectar a todos los costarricenses.



Papel Ecológico

Adicionalmente, creemos conveniente indicar que en caso de que no se cuente con una solución efectiva para dar continuidad de servicio, se valore la obligatoriedad de la RTV para circular, la RTV como requisito para realizar trámites y la aplicación de las multas existentes.

No omitimos indicar que nos encontramos a la espera de las instrucciones necesarias para remitir el histórico de las inspecciones de los vehículos que se encuentran en nuestra base de datos con la finalidad de que esta Administración cuente con dicha información.

Expuesto lo anterior, reiteramos nuestro apoyo e interés de brindar continuidad del servicio si así lo requiere la Administración; sin embargo, ante la incertidumbre jurídica en la que ha quedado la empresa nos vemos obligados a emitir el presente oficio, plasmando los acuerdos de continuidad de servicio y algunas de las preocupaciones con respecto al impacto del cierre del servicio de revisión técnica vehicular.

Quedamos atentos a cualquier requerimiento, instando a este Ministerio y a este Consejo de Seguridad Vial a no permitir que 20 años de resultados positivos en temas de ambiente, salud, seguridad vial, seguridad registral, entre otros, se vean perdidos. Como empresa consideramos que Costa Rica es un ejemplo a nivel mundial en revisión técnica y que los ciudadanos han realizado un esfuerzo cultural y económico para afianzar los beneficios que este servicio ha generado en las últimas dos décadas.

Sin más por el momento,

POR RITEVE SyC S.A.

ANDRÉS MURUAIS MOSQUERA
COUNTRY MANAGER

C.C:

- Ing. Rodolfo Méndez Mata, ministro. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Una vez que se finaliza con la lectura del oficio la Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta ¿porqué es que están esperando instrucciones para pasar la base de datos?, ¿no es que se les está pidiendo desde hace años?, ya que ahora dicen que están esperando instrucciones de la nueva Administración y eso lo están debiendo hace mucho tiempo según entendió.

El Arq. Eduardo Brenes Mata le consulta a don Edwin ¿usted tiene esa respuesta?

El Director Ejecutivo Edwin Herrera Arias responde que sí, la base de datos ellos nunca la han remitido, y señala que siempre se la han pedido, sin embargo lo que señalan es que ellos tienen acceso y que pueden digitar uno a uno los datos que se encuentran en ese acceso que tienen, como comprenderán es ilógico que como Administración generen esa labor, porque explica que existe un riesgo alto de error a la hora de transcribir porque ni siquiera sería la base de datos concatenada, indica que aquí parece que sí les van a dar la base de datos, y asocia a que les van a dar la base de datos cuando tengan la adenda, por lo que considera se tiene que incluir dentro de la adenda y asociar en el acuerdo, en la adenda que se incluya la entrega de la base de datos histórica de los vehículos, en formato SQL que fue parte de lo que se conversó con la empresa el día de hoy.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica complementando lo de doña Gabriela ¿eso obedece a una conversación que tuvieron con ellos en estos días?

El Director Ejecutivo, Edwin Herrera Arias responde que eso fue hoy.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que él pide también lo discutido en reuniones y considera que eso lo pueden tomar ya que señala ustedes han planteado eso en las reuniones.

El Director Ejecutivo, Edwin Herrera Arias responde que sí, así ha sido.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez consulta ¿no está incluido?

El Director Ejecutivo Edwin Herrera Arias responde que de ahí la importancia de que se indique en el acuerdo y la necesidad del formato SQL, para que la Administración pueda generar de manera pronta un sistema que de aquí a tres años, sea el que absorba o maneje estos datos.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que inclusive lo acaba de mencionar en la corrección de una de las actas e indica que lo va a buscar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta al Director ¿por qué es que no han pedido las actas en formato CSV?, señala que le llama la atención que lo pidan en formato SQL.

El Director Ejecutivo Edwin Herrera Arias responde que es el lenguaje de programación que se usa principalmente acá, entonces señala es más fácil llevarlo desde la raíz de SQL para poder extraerlo, comenta que las bases de datos del COSEVI se manejan en ese lenguaje, esa es la razón.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que lo entiende, porque depende mucho de Windows, pero el formato clásico para transmitir datos y poder utilizarlos, es el CSV, pero indica que es porque le llamo la atención solo por curiosidad.

El Arq. Eduardo Brenes Mata se refiere al párrafo que se ubica en la página 38 en la 3102-22 y lo lee textualmente:

“Señala que sigue con dudas del modelo en el sentido de si es uno, dos, tres o veinte operadores, cree que eso depende de un análisis que si el MOPT o COSEVI tiene que sacarlo afuera, habrá que sacarlo a una empresa especializada, reconoce que se han hecho los esfuerzos y se tienen argumentos más sólidos que al inicio, pero cualquiera que conozca al respecto sabe que el tema financiero tiene que cubrirse, y que quizá se pueda aprovechar la adenda a la ampliación del contrato actual, casualmente para buscar por enésima vez los datos que hacen falta, porque es parte de los requisitos que se podrían exigir en una ampliación del contrato”.

Seguidamente indica que de las reuniones que han tenido sobre este tema con la participación de don Rodolfo, se vio la conveniencia de enviar a la empresa conocimiento, que ya la empresa y todo el país conoce, de la solicitud que el Señor Ministro presentó una solicitud a la División de Contratación Administrativa, para aplicar al 208, se creyó conveniente que el Señor Ministro le preguntara a la empresa, que si bajo los términos de dicha solicitud ellos eventualmente estarían de acuerdo en brindar el servicio ya que es la otra parte del contrato, esa carta sin embargo indica luego se actualizó debido a la confusión que existe en el mismo oficio 07388, que manda la Contraloría a don Rodolfo, en donde lo pone a él por un lado como Presidente del Consejo de Seguridad Vial, y en el asunto dice se deniega solicitud de autorización al Consejo de Seguridad Vial, para ampliar por un periodo de tres años, prorrogables a tres años más el contrato suscrito por la empresa, por lo indica se redactó una nota aclaratoria que tiene que verificar si ya el Despacho del Ministro la envió a la Contraloría, y eso explica atrasa la solicitud que haría el Ministerio a Riteve, de si están de acuerdo o no con los términos del 208.

Seguidamente indica que esta nota que presenta RTV hoy, podría interpretarla como que están aceptando parte de las condiciones que se presentarían en una eventual continuidad del servicio, pero además los están alertando de las consecuencias que tendría la suspensión del servicio a nivel nacional, señala que podría interpretarse como que en lo esencial, están aceptando algunas de las posturas del 208, y habría que analizar si se da una respuesta recibiendo dicho comunicado, no solamente aceptando lo que ellos dicen, sino ampliando el punto de vista de que en la solicitud que se hizo ante la Contraloría, el contenido es mucho más amplio y si bien se acepta la continuidad del servicio, explica que el mismo servicio iría en función de la solicitud del Señor Ministro presentada a la Contraloría. Respecto a lo otro que es la situación actual indica, que podrían manifestar que están conscientes, igualmente en los riesgos que corre, la administración y el país en general, no solo por el producto de la revisión técnica en sí misma, sino en el producto de todos los efectos colaterales que eso tiene en los trámites de la Administración Pública en general, es un hecho real y concluir con que ante esta expectativa, reiteran su compromiso, de la propuesta ya planteada por la Dirección Ejecutiva, reiterada por la Junta Directiva y por la documentación enviada por el Señor Ministro a la Contraloría, respecto a su posición.

El Ing. Carlos Contreras Montoya recuerda que en algún momento se discutió cuando estaban en parte del trámite, hubo un momento en el que se vio la necesidad de involucrar a la empresa, que recuerda salió en las noticias señala, pero indica que para efectos de poder pedir mediante el artículo 12 de la Ley de Administración y el 208 del Reglamento, esa comunicación era necesaria, recuerda que informaron ante esta Junta Directiva que había habido reuniones, por eso cuando él dice que reitera lo discutido en esas reuniones, le parece que es importante porque sí se dio esa discusión y le parece importante para que las partes estén de acuerdo, independientemente de que la Contraloría coloque o no un obstáculo, pero indica que los dos contratantes deben de estar de acuerdo, le parece que no es solo pertinente sino necesario incluirlo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta a don Edwin si los términos en los que está redactada la nota, refleja y cumple con todo lo que se ha discutido y todo lo que se ha pronunciado en estos días por la Administración.

El Director Ejecutivo indica que todos los acuerdos son coincidentes con las reuniones que se han tenido, el único elemento es en el que han insistido como Consejo de Seguridad Vial, era asociado al porcentaje, indica presentaron escenarios donde el porcentaje era mayor, pero explica que dada la intervención de la misma Contraloría y asociándolo

al tema de la forma en que debe ser presentado el ajuste de la tarifa, los limita a algo similar a lo que la empresa está presentando, sin embargo tienen que verificar la aritmética que presenta la empresa, porque efectivamente si lo hubieran asociado a tablas de alquileres del Ministerio de Hacienda, hubieran llegado a descuentos talvez del 23%, pero indica que no se puede incluir la figura de arrendamiento o alquiler que hubiera sido un valor retribuirle al usuario y que eventualmente hubiera implicado un mayor descuento, comenta que también podía estar el escenario de costos versus ingresos, asociados a una utilidad, pero señala que ese modelo no era de recibo para la empresa en el sentido de que la utilidad no formaba parte de la oferta inicial de la contratación, y recuerda que esta contratación tiene 20 años, y fue gestionada por otra Proveeduría que ni siquiera tiene relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, finalmente indica que en ese modelo se daban valores mayor al 20%, pero reitera que en este momento que la Unidad de Contrataciones de la Contraloría General de la República cita dentro del documento que conocieron la sesión anterior, efectivamente hay que tomar la tarifa inicial y proyectarla para efectos de verificar cuanto es el descuento que se tiene que aplicar, donde ni siquiera se toma en cuenta los ingresos, y señala hay un valor de afectación que presenta la empresa en esta metodología, y que efectivamente se referirán al tema cuando hagan el análisis económico, eso es lo que aconteció en la mesa de conversaciones y comenta la empresa mantiene lo del tema de los estados financieros, como un elemento de confidencialidad, que eventualmente considera y en la mesa de conversación se citó, que eventualmente se lo podría facilitar a la ARESEP, ya que explica la ARESEP si tiene según criterio de la empresa, procedimientos de confidencialidad, comenta que en COSEVI se manejan acuerdos de confidencialidad, pero la empresa mantiene la posición de que al ser un tema tarifario prefiere hacerlo con la ARESEP, la ventaja que tienen indica es que eventualmente una vez definido el modelo de negocio, la ARESEP sí podría entrar a ratificar ese dato, pero ya ese es otro tema indica que aquí se está hablando de la continuidad del servicio y es lo que reitera propiamente se conversó en esta mesa de trabajo, donde estuvo presente el Despacho del Señor Viceministro, la Secretaría de Planificación Sectorial, la División de Transportes y el Consejo de Seguridad Vial.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que escuchando lo que dice don Edwin y la famosa discusión que tuvieron cuando presencialmente se presentaron al Consejo recientemente, sobre el análisis del modelo de negocios de Planificación Sectorial, una de las cosas que surge independientemente del análisis que ellos hicieron, era la necesidad de mejorar contractualmente la redacción, esperando que el recurso de inconstitucionalidad se decante a como lo pidió tanto la Procuraduría General de la República como el propio Ministerio, hacia una licitación competitiva y ahí es ese contrato le parece quedó muy evidente en la presentación que les hicieron y en lo que se discutió, que el objetivo era definir otra cosa que era la eventual cantidad de operadores que podría buscarse, y señala que muchas de esas cosas que se pueden mejorar, es por la vía contractual, de manera que es va a poder hacerse cuando ya tengan una definición también de la parte de inconstitucionalidad, indica es fundamental la revisión de la parte del diseño contractual.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que como estaban analizando el documento que ingresó hoy de Riteve en el cual manifiestan estar de acuerdo con la continuidad del servicio, e incluyen algunos puntos entre ellos el punto dos que se refiere al descuento, señala que ahí le dejaría la redacción a don Edwin, en el sentido de que se dan por enterados en el posible monto a rebajar en la tarifa, la cual obedece al método establecido históricamente para dicha fijación, no obstante el tema será revisado y presentado ante la ARESEP para una definición final, no asumir ese 10% como algo fijo, sino que está sujeto a ciertos análisis que podrán ser elevados a la ARESEP. Indica de todo lo que se ha aprendido en este proceso, que la tarifa actual, no fue diseñada por la ARESEP, fue ratificada, señala que esa variable se debe analizar en su debido momento, pero en términos generales considera lo que se ha conversado da pie para una respuesta a esta nota y si es del caso incluirla como un elemento preliminar de la aceptación de la continuidad del servicio por parte de la empresa.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional señala que una de las aseveraciones o debilidades que señaló la Contraloría en el oficio de denegatoria de la autorización, es que el expediente que se les hizo llegar no estaba completo y que faltan documentos atinentes a la ejecución, indica que un documento como este que acaba de llegar es un documento que debería ir al expediente, porque está vinculado directamente a lo que es la ejecución y a la prestación

del servicio, por lo que sugiere aunque no se sepa a donde estará el expediente o si está completo, se debe acordar que se remita el oficio al Despacho del Ministro para que se adjunte al expediente de la contratación respectiva, y señala que cuando se presente la nueva solicitud a la Contraloría, va a ver esa manifestación de la empresa, lo que dijeron o no dijeron y el planteamiento que después le dará la Administración. Seguidamente indica que en este momento histórico, simplemente se limitaría a dar acuse de recibo a la nota e indicar que se trasladará al Ministerio para que las futuras autoridades en la negociación que se debe realizar y en la nueva presentación del documento, sean las que se pronuncien sobre el particular, se entiende que esa nota es una combinación de cara a la nueva solicitud de autorización de una voluntad de buena fe del contratista, combinada con una presión por las consecuencias que ahí se señalan, indica que no se debe entender que sea otra más la situación e indica que esta Junta Directiva ya estando en la antesala del cierre de la Administración y en un tema tan crítico, señala no considera seguir en el tema de estarse pronunciando sobre esto, pero señala eso es un tema de carácter político que le corresponde a ustedes, él solamente lo anuncia por tener más de 25 años y de escuchar problemáticas de este tipo y el trámite que se les ha dado.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que le parece muy oportuna la intervención de don Carlos Rivas, con lo cuál cambia de cierta manera lo que estaban planteando, es una posición más pragmática dentro del estado inclusive de que esta es la última sesión de la Junta Directiva como para emitir criterios, en lo personal considera que don Carlos Rivas tiene razón y optaría por redactar el acuerdo más bien en esos términos si les parece.

la Licda. Gabriela Valverde Murillo señala que de igual manera está de acuerdo con lo que dijo don Carlos, le parece que a estas alturas es suficiente con contestarle a la Contraloría.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez indica que también.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que quiere entender la recomendación de don Carlos del expediente y solicita se lo vuelva a explicar.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional señala que en lo que se ha fallado un poco, sin hacer juicios de valor es que todas las documentaciones que han venido de parte de la empresa, y que aquí se han conocido, deberían hacer estado incorporadas en el expediente de la contratación, porque tiene que ver con la ejecución del servicio y este oficio que hoy se está viendo por los cuatro costados atañe a la ejecución del servicio y tiene manifestaciones muy serias, delicadas e incluso compromisorias de parte de la empresa, que le tienen que ser útiles a las nuevas autoridades al momento de hacer la nueva petición, por lo que señala como recomendación es que en la primera parte del acuerdo se acuse el recibido y se plante que se tienen por bien recibidas las manifestaciones ahí contenidas, y que se va a remitir a los nuevos jefes para que las consideren al momento de los trámites sucesivos y acto seguido que se remita copia al Despacho del Señor Ministro para que se incluya en el expediente de la Contratación, al ser parte de los atestados de las actuaciones que van hacia el futuro.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que quienes tuvieron que remitir eso al expediente cuando lo han recibido debieron haber sido ellos.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional señala que es correcto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, interpreta que eso no ha sido así en algunos momentos, sino no estaría haciendo esa acotación.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional señala que sí y en los 4 años que tienen de estar aquí lo conocen respecto a que ha sido muy transparente en eso y señala que se tiene la debilidad de que existen prácticamente 20 años que no están documentados en el expediente de la contratación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que inclusive ni siquiera ellos lo tienen.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional señala que dentro de estarse cuidando a la salida de ustedes como Junta Directiva, comenta mal haría habiendo hecho la observación la Contraloría sobre que el expediente tiene que estar completo, y no remitir este oficio fundamental de la prestataria para que se incorpore en el expediente, indica que si allá lo tienen que construir o si lo deben completar es otro tema, pero para efectos de ustedes indica les recomienda que si ya la Contraloría les señaló que en ese expediente tiene que estar todo lo relativo a la suerte de la contratación, este documento es fundamental para lo que viene.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que en todo caso todo lo que se comentó se está viendo en una sesión específica que va a tener su acta, por lo que le parece que el conocimiento que están teniendo del asunto va a quedar plasmado, y eso es parte de los últimos conocimientos de documentación formal importante antes de que se vayan, porque de cualquier manera una de las cosas importantes que recuerda se habló, fue la necesidad de que la empresa se manifestara, tal y como lo hizo en reuniones que ahí se citan, de las cuáles supone que hay actas, etc, por lo que le parece que eso es lo que es importante de esa documentación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta al Director ¿eso es exactamente lo que se cumple?, porque eso lo recibieron hoy, ¿se ha revisado que de alguna manera es conteste con las reuniones que se han tenido?

El Director Ejecutivo responde que sí, que ya lo externó claramente e indica que don Eduardo estuvo presente en todas las reuniones también, sí señor.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que la sugerencia de don Carlos es que en la primera parte del acuerdo se acuse el recibido y se plante que se tienen por bien recibidas las manifestaciones ahí contenidas, y que se va a remitir a los nuevos jefes para que las consideren al momento de los trámites sucesivos y acto seguido que se remita copia al Despacho del Señor Ministro para que se incluya en el expediente de la Contratación.

Seguidamente indica que lo que analizaron al principio era dar una respuesta respecto a que en los puntos que están de acuerdo porque se trataron en las reuniones de coordinación, coinciden con dichos acuerdos, haciendo la aclaración en el punto dos sobre el tema tarifario del cuál don Edwin se refirió y él complementó, con que el mismo sería analizado en última instancia, inclusive hasta por la ARESEP, para no dar por un hecho cierto de que ese 10% ya está escrito en piedra, porque con lo demás lo más importante es que la empresa está anuente a dar el servicio después del 15 de julio, obviamente en el tema tarifario si hay algo pendiente sería parte de la negociación, señala que hay un aspecto en ese sentido que deberá contemplar la Administración, que es el hecho de que entre los requisitos que solicita la Contraloría en este último informe es que la tarifa esté debidamente calculada, establecida y demostrada, por lo que indica que esa particularidad en este momento no existe excepto esa apreciación del 10%, que se calculo utilizando el método original según entiende, pero señala que el documento, que se quiere presentar como una segunda solicitud que posiblemente lleve varios días, y esos días la Administración tendrá que satisfacer esa inquietud y hablar con la ARESEP y con la misma empresa para llegar a un veredicto final.

Los miembros están de acuerdo con la sugerencia de don Carlos y encomiendan a la Administración la redacción del acuerdo.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 4.1 Se tiene por conocido el oficio remitido por la empresa Riteve SyC S.A N° 050501. Acuerdos de Continuidad de Servicio/Trámites de Cierre Operativo/15 de Julio 2022 y se instruye a la Administración, para que comunique a aquella empresa, que lo ahí detallado será analizado por parte de las nuevas autoridades ministeriales, en el proceso de planteamiento de una nueva solicitud de aplicación del artículo 208 del RLCA ante la Contraloría General de la República, incluyendo especialmente el estudio de su propuesta de reducción tarifaria.
- 4.2 Se instruye a la Administración, para que se remita copia del oficio citado, al Despacho del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que éste sea incorporado en el expediente de la Licitación Pública Internacional N° 02-98, como parte de los documentos de ejecución del servicio.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

ARTICULO SEXTO

Borrador de respuesta en atención a oficio DFOE-SEM-0621 y DFOE-CIU-0252 (07442-2022) de la Contraloría General de la República.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional señala que lo medular del documento es básicamente enfatizar todo el recorrido y acuerdos adoptados por ésta Junta Directiva desde que llegó el informe, inicialmente del informe de las disposiciones de la Contraloría y el análisis que se hizo de todos los documentos emanados de la Dirección Ejecutiva, que fueron avalados e inclusive que hubo un momento en que todo iba direccionado a que se hiciera una licitación o que incluso en algún momento se le planteó la Señor Ministro en un acuerdo en una contratación directa pero se presentó el hito del 11 de noviembre donde se comunicó la acción de inconstitucionalidad, por lo que explica ahí se varió la estrategia y se empezó a direccionar el tema de que el 208 era la opción más viable y sobre todo por la inminencia de la llegada de la conclusión del plazo del contrato, con eso señala se quiere fundamentar que la Junta Directiva sí se ha preocupado por la continuidad del servicio que es el objetivo del informe de la Contraloría, no es otro, de que en todo momento se ha considerado que el tema de la donación de los equipos y de los inmuebles debe estar incorporado en ese proceso de transición, de que un aspecto crítico es el de la tarifa pero que eso se va a definir en su momento, pero que lo que había que solucionar prioritariamente era extender el plazo del contrato, para facilitar que la acción de inconstitucionalidad se resolviera. Luego indica se volvió a retomar el tema de que la Administración no ha dado un criterio antojadizo, sino que se hicieron las valoraciones jurídicas del caso, respecto a que un contrato como este podría ser modificado en el tema del plazo e indica que la Contraloría incluso antes de que ya tuvieran la respuesta de la denegatoria, se había pronunciado respecto a que era factible modificar los contratos e indica que eso lo terminó de ratificar el oficio de la División de Contratación Administrativa que si se lee en ningún momento se está planteando en la formulación al menos teórica de la solicitud, sí es posible tener como base el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa que es la modificación unilateral y el 208 del Reglamento que lo autoriza, eso de alguna forma indica, reafirma la situación de que ese camino al que se llegó en última instancia que era el más viable para asegurar la continuidad del servicio era el correcto y que toda la discusión que se generó anteriormente, carecía de fundamento, al haber interpretado que se podía seguir insistiendo con el artículo 5, eso respecto de los temas que han conocido y se les han traído, luego señala se incorpora una valoración jurídica de que este oficio que se está recurriendo como un acto administrativo tiene vicios internos que es el vicio del motivo, la fundamentación y la proporcionalidad y la búsqueda del fin, en el sentido de que tampoco se podía pretender de parte de esta Junta Directiva y de la Dirección Ejecutiva, determinaciones más allá de lo que se podía pretender, porque siempre estaba el brazo ejecutor del Señor Ministro, y

los jerarcas Ministeriales, que eran los que tenían que tramitar la solicitud de ampliación y que fue lo que se hizo en su momento y por último se destaca que en el oficio se insiste de que esta Junta Directiva faltando uno o dos días para irse tiene que procurar ver cómo asegura la continuidad del servicio y se solucionen todas las disposiciones, y ahí se les está haciendo ver que de acuerdo a la Ley de Administración Vial, el rol de ustedes termina el día de mañana y que por lo tanto no están en capacidad jurídica ni material, de seguir implementando o ejecutando acciones como ellos los pretenden para atender lo que ellos llaman como una disposición incumplida, que ya ahora será a los nuevos jerarcas a los que se les puede pedir cuentas sobre las disposiciones y que están haciendo esos nuevos jerarcas para llegar a asegurar la continuidad del servicio, señala que este es el resumen de lo que contiene el documento, explica que lo que procede es un recurso de revocatoria, es decir los dos representantes de las áreas ahí mencionadas, revaloren sus razones y si aceptan las de la Junta Directiva tengan la disposición por cumplida y si ellos se mantienen en su posición lo eleven a la señora Contralora, que eso es lo que implica la apelación en subsidio.

A continuación se aporta el documento:

San José, 6 de mayo del 2022

JD-2022-___

Licenciada

Marcela Aragón Sandoval

Gerente de Área

Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades

División de Fiscalización Operativa y Evaluativa

Contraloría General de la República

Licenciado

Carlos Morales Castro

Gerente de Área,

Área de Seguimiento para la Mejora Pública

Contraloría General de la República

Estimados señores:

Los suscritos, **Arq. Eduardo Brenes Mata, en mi condición de Viceministro de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y Presidente de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial; Licenciada Gabriela Valverde Murillo, Representante Ministerio de Educación Pública; Doctora Sandra Delgado Jiménez, Representante Ministerio de Salud; Ingeniero Carlos Contreras Montoya, Representante Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos; y Señor Juan Luis Chaves Vargas, Representante Unión Nacional de Gobiernos Locales,** en ejecución del acuerdo adoptado en el artículo II de la Sesión Ordinaria 3104-2022 del día 04 de mayo del 2020, interponemos los recursos de revocatoria con apelación en subsidio, en contra del oficio N.º 07442 (DFOE-CIU-0252 y DFOE-SEM-0621).

Por lo tanto, a partir de las razones que se dirán, respetuosamente indicamos de inicio, que no se comparte la afirmación respecto a que la estrategia preparada por la Administración, valorada por esta Junta Directiva y puesta en conocimiento de sus despachos, no atiende lo solicitado en la disposición 4.4 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 y que por lo tanto en consecuencia este cuerpo colegiado sí dio debido cumplimiento a la disposición 4.7 del informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021.

I.SOBRE EL FUNDAMENTO LEGAL DE LOS RECURSOS INTERPUESTOS

De conformidad con los artículos 33 y 34 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N.º 7428 de 7 setiembre de 1994, los actos definitivos que dicte el Órgano Contralor que no atiendan a la materia presupuestaria o de contratación administrativa, están sujetos al régimen común de impugnación de los actos administrativos, contenido en la Ley General de la Administración Pública, N.º 6227 de 2 de mayo de 1978, cuando se considere que lesionan derechos subjetivos o intereses legítimos o que impidan su origen.

Según los artículos 346 y 347 de la Ley General de la Administración Pública, la interposición de los recursos ordinarios, de revocatoria y/o apelación, debe darse dentro de los tres días siguientes al día en que se comunicó formalmente el acto final, y se puede interponer ambos recursos o uno solo de ellos.

En concreto, indica el numeral 346.1 de la Ley General de la Administración Pública a la letra: *“1. Los recursos ordinarios deberán interponerse dentro del término de tres días tratándose del acto final y de veinticuatro horas en los demás casos, ambos plazos contados a partir de la última comunicación del acto.”*

Siendo que el oficio recurrido fue notificado a los suscritos con la representación que se ostenta, el día 4 de mayo del año en curso, se estima que el mismo se encuentra planteado en tiempo y con la legitimación respectiva, al recurrirse una determinación atinente a la Junta Directiva al Consejo de Seguridad Vial, la cual recurrimos.

II.RAZONES DEL OFICIO RECURRIDO

De manera textual, el oficio que ahí se recurre, estima que la actuado por la Administración no se ajusta a lo requerido según la perspectiva de la Contraloría General de la República, por lo siguiente:

Inicialmente indica:

(...) Al respecto, en el mencionado acuerdo entre otros, - (haciendo referencia al acuerdo adoptado en la *sesión extraordinaria N.º 3100-2022 del 05 de abril del 2022*)se aprobó y oficializó *“la estrategia presentada por la Administración, para atender la etapa de cierre contractual y la transición*

hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, atendiendo así los términos de la disposición 4.7 del Informe DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República, una vez incorporados los ajustes necesarios al contenido del oficio de la Dirección Ejecutiva DE-2022-0747.”

Luego más adelante indica, al estimar que no es de recibo lo presentado por la Dirección Ejecutiva del Cosevi, se afirma:

(...) En este sentido, a la Junta Directiva del COSEVI, se le ordenó en el apartado 4.7, resolver sobre el programa de trabajo realizado por la Administración en atención a lo señalado en la disposición 4.4, sin embargo, ese Órgano Colegiado resolvió y aprobó un documento que no cumplía las características mínimas requeridas en la disposición 4.4 antes citada, a pesar de los riesgos señalados por este Órgano Contralor, en múltiples ocasiones.

De manera escueta, se indica tajantemente que se aprobó e hizo suyo (...) *documento que no cumplía las características mínimas*, pretendidas por los despachos a su cargo, siguiendo la línea visible en el discurrir del estudio de seguimiento del INFORME Nro. DFOE-CIU-IF-00004-2021, de que cualquier actuación, justificación y respaldo presentado por el Consejo de Seguridad Vial, que no se ajustara a una idea prefijada, que nunca se pudo llegar a conocer, representaba una incumplimiento a las disposiciones contenidas en ese documento.

En prueba de ello recordamos, lo indicado en el oficio N.º01436 (DFOE-SEM-0132), donde se expresó lo siguiente:

(...) Al respecto, la Contraloría General, mediante el reporte de auditoría N° DFOE-CIU-RF-00001-2021 en junio del año 2021, señaló que el contrato vigente para la prestación exclusiva de los servicios de revisión técnica integrada vehicular, que verifica -en nombre del Estado- que la flota vehicular del país cumpla con las condiciones mecánicas, de seguridad y emisión de gases, establecidas en la normativa aplicable, vence indefectiblemente el 15 de julio del año 2022, después de 20 años de vigencia. En dicho reporte se indicó que: (...) *la vigencia del contrato está determinada en las cláusulas 4.1 y 4.2, las cuales, señalan 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* (el subrayado no pertenece al original)

Por otra parte, el contrato establece, entre otros aspectos, en las cláusulas 4.2 y 12.6 que, cumplido integralmente el plazo de la prórroga de 10 años adicionales, el contratista se compromete a donar al Estado los bienes utilizados para la realización de la actividad de inspección técnica vehicular.

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 fenece

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°DFOE-CIU-0330 del 13 de octubre del 2021 referente a 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.

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.

De tales afirmaciones, se desprende la siguiente conceptualización de las Áreas a su cargo:

a) que el plazo de ejecución del contrato, que se fijó en el documento contractual que formalizó la relación con la actual prestataria de la inspección técnica vehicular, luego de haber sido adjudicado en la Licitación, es inmutable.

Es decir, la Administración no podía acudir a ninguna figura, aún prevista en el ordenamiento especial de la materia, para ampliar dicho plazo.

Todo ello de acuerdo a su lectura de las cláusulas involucradas.

b) que al 15 de julio del año en curso, como efecto necesario, la relación contractual con la actual prestataria se extingue inexorablemente sin posibilidad de cambio alguno, en la relación con el ejecutor actual del servicio público de inspección técnica vehicular

Por lo tanto, no se podía acudir a ninguna figura contractual que girara sobre el contrato vigente.

c) que el contratista se encuentra comprometido a donar al Estado, los bienes utilizados para la realización de la actividad de inspección técnica vehicular, al vencimiento del plazo del contrato.

Implícito en dicha afirmación, también se encontraría el criterio que esa condición tampoco puede modificarse.

d) que al ser una condición irreversible la finalización del contrato, debe activarse el establecimiento de un nuevo modelo tarifario particular distinto del que se encuentra en ejecución.

e) que por las razones expuestas, el planteamiento de la Administración formulado inicialmente y que luego vino a precisarse en el acuerdo adoptado la sesión extraordinaria N.º 3100-2022 del 05 de abril del 2022, es un escenario incompatible con las condiciones contractuales y financieras de la relación contractual vigente, porque la misma debe vencer.

Se insistía sin dar cabida a otras argumentaciones, que la estrategia de la Administración plantearía actividades direccionadas al cierre del contrato y al proceso de transición, que no tomarían en consideración la fecha de vencimiento del contrato vigente y sus condiciones particulares; y

f) que el artículo 25 de la Ley de Tránsito, a pesar de ser objeto de una acción de inconstitucionalidad en curso, es norma aún vigente, y que son razones de conveniencia y oportunidad las que está esgrimiendo la Administración, para no avocarse a elegir nuevos prestatarios del servicio que nos ocupa y sobre los cuales sus despachos insistieron en no pronunciarse, no coadyuvando tampoco en el objetivo común de asegurar la continuidad del servicio.

III.EJE DE LA INTERVENCIÓN DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, SOBRE EL TEMA DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR, CON MOTIVO DE LA FINALIZACIÓN DEL CONTRATO VIGENTE CON UN OPERADOR PRIVADO

En este punto, es importante reafirmar, lo indicado en el Informe Nro. DFOE-CIU-IF-00004-2021, denominado Informe de 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.

Textualmente se afirma en dicho informe:

(...) El contrato vigente para la prestación exclusiva de los servicios de revisión técnica integrada vehicular que verifica en nombre del Estado, que la flota vehicular del país cumpla con las condiciones mecánicas, de seguridad y emisión de gases establecidas en la normativa aplicable, vence el 15 de julio del año 2022, después de 20 años de vigencia.

En vista de su conclusión, se requiere determinar si la Administración ha desarrollado la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad del servicio público de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente; determinando las acciones necesarias para la definición del modelo mediante el cual se continuará con la prestación del servicio, además de las acciones para garantizar que el cierre de la relación contractual vigente se ejecute de conformidad con el clausulado del contrato y la normativa aplicable, así como que los bienes que deben donarse al Estado estén debidamente considerados, en la planificación y ejecución del modelo de inspección que defina la Administración.

Por lo tanto, al 13 de octubre del 2021, se externó la preocupación de la Contraloría General de la República, en términos muy llanos, sobre las acciones determinadas por la Administración, para asegurar la prestación del servicio de inspección técnica vehicular, al vencimiento del contrato el 15 de julio del 2022.

Con motivo de las disposiciones derivadas de dicho informe, se debía evaluar y exponer al Ente Contralor, si todo estaba listo para que en esa fecha, se encontraran establecidos el o los nuevos prestatarios del servicio; y que los bienes propiedad del actual ejecutor del servicio estuvieran donados al Estado, para encontrarse a disposición de los que desplegarían en las distintas estaciones, el servicio que nos ocupa.

De igual manera, por la razón que debía exponerse, si tal objetivo no se iba a alcanzar, se debía establecer un mecanismo cierto y efectivo, para que no se interrumpiera el servicio para aquella fecha.

A partir de esas premisas, del análisis del contrato vigente, de los mecanismos establecidos en la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 y su reglamento, además

de la integración de las valoraciones de la Administración, es que se debía informar la estrategia establecida y continuar en la ejecución de la misma, en orden a dichos objetivos.

En nuestro criterio, tal proceso fue el realizado por la Administración, en total apego a Derecho.

IV. ACCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA DE FRENTE A LAS DISPOSICIONES DEL Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021

Nos permitimos hacer el siguiente recuento.

a) Este cuerpo colegiado, en la Sesión 3076-21 del 20 de octubre del 2021, conoció un amplísimo informe de la Administración del Cosevi, para dar cumplimiento a la primera etapa de esas disposiciones, como parte de la disposición que debía cumplir la Dirección Ejecutiva.

En ese momento se consideraron las propuestas ahí planteadas y se acordó lo siguiente:

(...)

7.2 Se insta de manera respetuosa al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, para que con el objetivo de dar cumplimiento a las disposiciones al Consejo de Seguridad Vial, DFOE-00004-2021 de la Contraloría General de la República se sirva instruir para que se inicien todos los trámites necesarios tendientes a solicitar a dicha institución una autorización para contratar directamente a la actual prestataria de la inspección técnica vehicular, la continuación del servicio hasta tanto no existan nuevos prestatarios del servicio al 15 de julio del año 2022, con fundamento en el artículo 2 bis de la LCA y 146 de su reglamento, como la alternativa que se ha valorado como la única viable para asegurar la continuidad del servicio.

7.3 Se insta de manera respetuosa al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, se sirva indicar si la solicitud de autorización de contratación directa la deberá gestionar su despacho como servicio público que actualmente detenta el MOPT o si delega dicha gestión en el Cosevi, para lo cual deberá considerarse que de acuerdo a la normativa vigente, la institución solo fiscaliza el servicio actual.

7.4 Se insta de manera respetuosa al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, se sirva indicar si para dar cumplimiento a la cláusula 12.6 Donación de Activos del contrato vigente para el servicio de revisión técnica, que contempla que los terrenos, instalaciones y equipos propiedad de la actual prestataria utilizados para la realización del servicio deben ser donados al Estado, se debe solicitar ante la notaría del Estado que los bienes sean inscritos a nombre del Estado en Administración del Mopt o del Estado en Administración del Cosevi, para plantear la solicitud en dichos términos.

7.5 Se insta de manera respetuosa al Señor Viceministro de Transportes y Seguridad Vial- Presidente Junta Directiva-COSEVI, Arq. Eduardo Brenes Mata, para que coordine con el señor

Ministro, Rodolfo Méndez Mata y se sirva solicitar una reunión a la mayor brevedad posible con el Señor Procurador General de la República, con el fin de realizar las consultas que se consideren pertinentes, sobre los alcances del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, y así ejecutar de acuerdo al bloque de legalidad el mecanismo para definir los nuevos prestatarios del servicio a la expiración del contrato vigente.

A ese momento, existía el planteamiento específico, para una acción direccionada y no caminos alternativos sin definición alguna, como luego se reprochó por esas Áreas.

b) En la Sesión 3080-21 del 17 noviembre 2021, esta Junta Directiva conoció la estrategia para la transición del servicio de inspección técnica vehicular, en referencia al informe DFOE-IF-00004-2021, relacionado con el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.

Ello con miras al cumplimiento que se debía dar a la disposición correspondiente.

Aquí es importante señalar, que para este momento se conoció de la interposición de la Acción de Inconstitucionalidad tramitada ante la Sala Constitucional bajo el expediente N° 21-021385-0007-CO, en contra del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.

Tal circunstancia constituyó un hito respecto de lo que debía ser la estrategia y el camino posible y permitido en el marco de legalidad, para asegurar la continuidad del servicio de la inspección técnica vehicular.

c) Esta Junta Directiva, en la sesión 3083-21 del 9 de diciembre del 2021 acordó lo siguiente, para atender la disposición del informe que nos ocupa:

(...) Se aprueba y oficializa la estrategia presentada por la Administración, para atender la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, atendiendo así los términos de la disposición 4.7 del Informe DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República.

No menos importante, en dicha sesión se acordó, como acción direccionada a la preocupación de la atención de la continuidad del servicio, lo siguiente:

Se insta de manera respetuosa al Señor, Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que considerando que el contrato de inspección técnica vehicular expira el próximo 15 de julio del 2022, y con el fin

de garantizar la continuidad del servicio, para ese entonces, se sirva ordenar el inicio de las negociaciones del caso para una ampliación del plazo del contrato, según lo autoriza el mismo y el ordenamiento jurídico y luego someter la adenda respectiva al aval de la Contraloría General de la República.

Acuerdo fundado en la realidad de que el tema no podía ser abordado y atendido únicamente por el Consejo de Seguridad Vial, por imperativos de orden competencial.

d)A continuación y en este recuento de hechos de lo actuado puntualmente por esta Junta Directiva, en la sesión 3089-22 del 2 de febrero del 2022, se conocieron los oficios DFOE-SEM-0127 (01387-2022) y DFOE-CIU-0055 (2022) de sus despachos, en que se pronunciaron en sentido negativo a la estrategia formulada hasta ese momento.

No obstante, no compartirse las razones del Ente Contralor, en la sesión se acordó lo siguiente:

3.2 Se instruye al Director Ejecutivo para que valore los alcances de los oficios DFOE-SEM-0127 (01387-2022), DFOE-CIU-0055 (2022) y formule una nueva estrategia que considere las observaciones y requerimientos de la Contraloría General de la República.

Nueva estrategia, que como se dirá más adelante, estaría condicionada por la realidad jurídica imperante, en especial por la mediación de la Acción de Inconstitucionalidad antes mencionada.

e)A continuación esta Junta Directiva en la Sesión 3095-22 del 9 de marzo del 2022, se conoció el informe de la Dirección Ejecutiva que se le había solicitado e inicialmente se acordó lo siguiente:

Se encomienda al Señor Presidente de la Junta Directiva, para que respetuosamente se sirva poner en conocimiento deal 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.

Ahí se pusieron en la balanza los caminos viables de la aplicación de los artículos 208 o 209 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa; o bien de tramitar una contratación directa concursada.

El artículo 25 de la Ley N° 9078, se excluyó sobre lo que se ampliará más adelante.

De nuevo, ante la realidad del rol conjunto de la participación de las autoridades ministeriales, en este tema del servicio de inspección técnica vehicular, es que el asunto se sometió al Señor Ministro.

f) En la Sesión 3096-22 del 10 de marzo de los corrientes, se acordó lo que sigue en lo que es de interés:

2.1 Se aprueba y oficializa la estrategia presentada por la Administración, para atender la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, atendiendo así los términos de la disposición 4.7 del Informe DFOE-CIU-IF-00004- 2021 de la Contraloría General de la República, una vez incorporados los ajustes necesarios al contenido del oficio de la Dirección Ejecutiva DE-2022-0747.

En la estrategia aprobada y oficializada se concluye fundamentalmente:

2.1.1 Que para asegurar la continuidad efectiva del servicio de inspección técnica vehicular, al expirar el contrato en julio del presente año, y no afectar todos los aspectos asociados al mismo, la única figura prevista en materia de contratación administrativa viable para tal fin frente a otras que fueron analizadas, es la aplicación el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa, en relación con el artículo 208 de su reglamento, mediante la solicitud de autorización que debe hacer la autoridad ministerial competente de acuerdo a los procedimientos respectivos.

2.1.2 Que la definición del modelo de negocio para la prestación del servicio de inspección técnica vehicular, en un escenario nuevo de uno o más operadores, incluyendo el detalle del proceso de contratación a seguir y el modelo tarifario bajo el cual se ejecutará aquel, debe quedar postergado hasta que se defina el tema de

constitucionalidad pendiente de resolver, sobre el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 y normas conexas.

2.2 Comunicar al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, que con el fin de que se sirva ejecutar oportunamente la aplicación del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa, en relación con el artículo 208 de su reglamento mediante la solicitud respectiva ante la Contraloría General de la República, se pone a su disposición el apoyo técnico, legal y financiero correspondiente por parte del Cosevi, para definir el ajuste tarifario correspondiente a incluir en los términos de petición, así como para concluir el traspaso de los bienes propiedad de la actual prestataria de la inspección técnica vehicular, de acuerdo a los términos del contrato vigente.

2.3 Instar respetuosamente al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, en su rol de rector del servicio de inspección técnica vehicular como jerarca del Ministerio y además como signatario del contrato vigente, para que conmine a la actual prestataria del servicio, con el fin de que suministre la información de los estados financieros necesaria para proceder a definir de manera exacta el ajuste tarifario que ha señalado la Contraloría General de la República debe hacerse al finalizar los términos actuales del contrato vigente en julio del 2022, respetando lo indicado en el oficio del 04 de febrero del 2022, números OF-0109-IT-2022, OF-0020-CDR-2022; así como la base de datos histórica de las inspecciones efectuadas desde el inicio del contrato y toda aquella otra información técnica u operativa, necesaria para la continuidad de la prestación del servicio.

g)En la sesión 3099-22 del 30 de marzo del 2022, se conoció la oposición o negativa a lo antes acordado como la estrategia pretendida por el Ente Contralor, plasmada en el oficio DFOE-CIU-0176/ DFOE-SEM-0394, (05245).

h)Finalmente, en la sesión 3100-22 del 5 de abril del 2022 y dentro del plazo conferido, esta Junta Directiva mantuvo la posición sobre el particular y acordó lo siguiente:

2.1 Se aprueba el borrador de respuesta al oficio N.º 05245 (DFOE-CIU-0176- DFOE-SEM-0394) de la Contraloría General a la República, referente al tema del servicio de inspección técnica vehicular con las observaciones presentadas por los señores miembros de la Junta Directiva que se transcribe a continuación:

Primero: La Junta Directiva fue comunicada del oficio 05245 (DFOE-CIU-0176 y DFOE-SEM-0394), expedido por sus despachos, donde se nos indica: (...) De acuerdo con lo expuesto, es criterio de esta Contraloría General que las acciones realizadas por esa Junta Directiva no atienden lo requerido conforme a lo dispuesto en la disposición 4.7. Lo anterior, dado que las disposiciones 4.4 y 4.7 presentan una relación directa, y siendo que la disposición 4.4 es la base para lo dispuesto a esa Junta, al estar incumplida esta última, lo aprobado por ese Órgano Colegiado tampoco se ajusta a lo dispuesto, esto por cuanto, tal y como se indicó con antelación, no se cuenta con una definición concreta, acorde con la normativa vigente, de acciones a seguir y el programa de trabajo respectivo, de cara a la etapa de cierre contractual y la transición respectiva, que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, y contemple las actividades a realizar dada la fecha del cierre del contrato vigente (15 de julio de 2022). En virtud de lo anterior, y en concordancia con los procedimientos establecidos en esta División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, debido a que la información suministrada por la Junta Directiva, no acredita el cumplimiento de la disposición citada y que el plazo otorgado para el cumplimiento de la misma ya expiró, se procede a reiterar por una única vez la disposición 4.7 del Informe N.º DFOE-CIUIF-00004-2021, a efecto de que presente toda aquella documentación fehaciente que acredite el cabal cumplimiento de lo dispuesto. Asimismo, se le advierte a ese Órgano Colegiado, que de no remitir a la Contraloría General, conforme a los términos de lo dispuesto, a más tardar el 06 de abril, el acuerdo que resuelva sobre el programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE.

Segundo: Esta Junta Directiva, en virtud de la propuesta presentada por la Dirección Ejecutiva, para dar cumplimiento a la disposición 4.4. del informe expedido en su momento por esas Áreas, acordó lo siguiente: *(se adjunta acuerdo JD-2022-0122)*

Tercero: El despacho del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, organizó la realización de sesiones de trabajo, para la presentación del documento comprensivo de la aplicación del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 y 208 de su reglamento. Para tal propósito se levantó la siguiente hoja de ruta para la implementación del artículo 208 del reglamento a la ley de contratación administrativa: Actividades: Justificación técnico legal para aplicación del artículo 208. Requisitos:

A) que la modificación, aumento o disminución del objeto no le cambie su naturaleza ni tampoco le impida cumplir con su funcionalidad o fin inicialmente propuesto.

B) que en caso de aumento se trate de bienes o servicios similares.

C) que no exceda el 50% del monto del contrato original incluyendo reajustes o revisiones según corresponda

D) que se trate de causas imprevisibles al momento de iniciar el procedimiento sea que la entidad no pudo conocerlas pese a haber adoptado las medidas técnicas y de planificación mínimas cuando definió el objeto.

E) Que sea la mejor forma de satisfacer el interés público.

F) que la suma de la contratación original incluyendo reajustes o revisiones de precio y el incremento adicional no superen el límite previsto para el tipo de procedimiento tramitado.

En contratos de prestación continua se podrá modificar tanto el objeto como el plazo. En este último supuesto el 50% aplicará sobre el plazo originalmente contratado sin contemplar las prórrogas.

Cuando el objeto esté compuesto por líneas independientes el 50% se calculará sobre cada una de ellas y no sobre el monto general del contrato. El incremento o disminución en la remuneración se calculará en forma proporcional a las condiciones establecidas en el contrato original. En caso de disminución el contratista tendrá derecho a que se le reconozca los gastos en que se haya incurrido para atender la ejecución total del contrato. En caso de contratos de obra podrán ser objeto de incremento solo aspectos que no sean susceptibles de una contratación independiente sin alterar perjudicar o entorpecer la uniformidad la secuencia la coordinación y otros intereses igualmente importantes. Modificaciones que no se ajusten a las condiciones previstas en este artículo solo serán posibles con la autorización de la Contraloría General de la República la cual resolverá dentro del 10º día hábil posterior a la gestión basada entre otras cosas en la naturaleza de la modificación estado de ejecución y el interés público La Contraloría general definirá reglamentariamente el procedimiento aplicable para lo previsto en este artículo.

2) Formalización y/o revisión del documento de justificación.

3) Proceso de negociación con el actual concesionario (RITEVE).

4) Donación de bienes.

¿Cómo se instrumentaliza el uso de los bienes ya traspasados por parte de la empresa después del 15 de julio? ¿Cuál sería la figura que aplicaría en la transición del traspaso de bienes? Al respecto hay que considerar si se requiere una licitación para el contrato final del alquiler. Considerar el Comodato como figura

Reflejo en la tarifa en beneficio directo al usuario es decir no entraría a las arcas del Estado (Hacienda). Analizar el caso puntual de la Estación del Coyol. Respaldo legal para justificar el procedimiento a utilizar para que todos los recursos queden dentro del sistema. Hacer el trámite de envío y solicitar reunión con la Notaría del Estado.

B1) Inversiones de infraestructura y equipo.

C1) Avalúos de las propiedades deben ajustarse también a la Notaría. C2) Avalúo de las edificaciones.

C3) Avalúo de equipos.

B2) Inversiones estructura ajustada.

D) Ajuste tarifario cánones COSEVI/ARESEP (determinación de la forma en que se oficializa).

E) Costos de operación varios (mantenimiento de instalaciones, seguridad, permisos, obligaciones patronales, pólizas, certificaciones y otros).

F) Suministro de informes financieros.

G) Redacción estructura 208. El objetivo de estas mesas de trabajo, ha sido el disponer, una vez obtenida la autorización del Órgano Contralor para ampliar el plazo del contrato, habiéndose atendido las justificaciones del documento a presentar, la continuidad de la prestación del servicio de inspección técnica vehicular con el actual contratista, hasta tanto se defina por la Sala Constitucional el marco jurídico para la elección de los nuevos prestatarios.

Cuarto: En virtud de que el contrato fue originalmente firmado por el Señor Ministro del ramo, la propuesta que se está recomendado para garantizar la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, se fundamenta en la aplicación del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 y 208 de su reglamento. Para tal efecto, el señor Ministro está presentando la solicitud de una Autorización ante la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, mediante un documento comprensivo elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial. Finalizado el cronograma de trabajo antes descrito, que concluirá con la extensión del contrato que vence el 15 de julio del 2022 y la formalización de la continuación de actividades plasmadas en la eventual adenda al contrato, ello constituirá el hito para el cronograma y programa de trabajo planteado por el Consejo de Seguridad Vial, a partir de la aplicación del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, previa Autorización de la CGR, según el siguiente cronograma: *(se djunta cronograma)*

Todo lo anterior, para definir de manera concreta la línea de acción, acorde con la normativa vigente y con el detalle de las actuaciones a seguir en adelante.

Quinto: La Junta Directiva del COSEVI, queda atenta a las observaciones que requiera la Contraloría General de la República.

Bajo nuestra valoración y con el norte exclusivo de que la prestación del servicio de inspección técnica vehicular no se interrumpiera y ante la orientación dada por las mismas Áreas a su cargo, de que el Consejo de Seguridad Vial debía pronunciarse y señalar una vía de acción específica, así se procedió a ratificar en el último acuerdo mencionado y comunicarlo al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para que ejecutara lo correspondiente.

Prueba de ello, es que así se actuó mediante gestión de solicitud de autorización de modificación unilateral del contrato vigente para un prórroga del plazo, tramitaba bajo el oficio DM-2022-1405 del 5 de abril de los corrientes.

Así, en nuestro criterio, la disposición 4.7 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, se ha cumplido y por lo tanto solicitamos se revoquen los oficios recurridos.

V.FUNDAMENTO PARA RECOMENDAR LA APLICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 12 DE LA LEY DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA N° 7494 Y EL NUMERAL 208 DE SU REGLAMENTO.

Partiendo como premisa ineludible, que al tiempo en que se rindieron los informes respectivos a sus Áreas y a mayor razón en este momento, la Junta Directiva debía determinar y recomendar al jerarca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes por ser el titular del contrato, el camino para asegurar la continuidad del servicio que nos ocupa, ante la inminencia del fin del contrato vigente, nuestras acciones han girado sobre ese particular.

Para ello debía analizarse una propuesta, respecto de puntos críticos y frente a los cuales, estimamos respetuosamente que las Áreas a su cargo no analizaron el tema en la debida dimensión.

Nos permitimos repasar los siguientes aspectos, que ya han sido argumentados por el Cosevi y su Dirección Ejecutiva.

a)Existen cláusulas en el contrato que pueden ser modificadas, al amparo del Principio de mutabilidad de los contratos en nuestro régimen de contratación administrativa

Sus despachos han hecho reiterada mención a las siguientes cláusulas del contrato, que consignamos según el tenor literal del mismo.

4 PLAZO

4.1 ENTRADA EN VIGENCIA Y PLAZO

Conforme lo establece la Sección II.A.15 del cartel de licitación, el plazo del presente contrato es de DIEZ AÑOS contados a partir de la fecha efectiva de inicio de operaciones por parte del CONTRATISTA, fecha que deberá comunicar por escrito al CONSEJO con al menos diez días hábiles de antelación. Para el inicio de las operaciones el CONTRATISTA tendrá un plazo máximo de once meses, contados a partir del refrendo del contrato por parte de la Contraloría General de la República. Lo anterior sin perjuicio de que el CONSEJO autorice al CONTRATISTA iniciar sus operaciones en forma parcial de previo a que éste concluya la construcción de todas las instalaciones de la red de estaciones. De igual forma y en virtud del tiempo transcurrido desde la celebración del concurso hasta la suscripción del presente contrato, el CONSEJO brindará toda la ayuda posible para agilizar los trámites necesarios y obtener las autorizaciones correspondientes.

4.2 PRÓRROGAS

Al vencimiento del plazo estipulado en la cláusula 4.1., este contrato podrá ser prorrogado por un período igual, a juicio del CONSEJO, según lo exijan la conveniencia y el interés público, y previa constatación por parte de su Dirección Técnica, en informe escrito que deberá rendir ante la Junta Directiva antes de que comience a correr el plazo de seis meses que se establece en el párrafo siguiente, en el cual se hará constar el cumplimiento de las obligaciones por parte del CONTRATISTA, en estricto apego a la cláusulas del presente contrato, documentos conexos y demás disposiciones legales y reglamentarias que le fueren aplicables.

12.6 DONACIÓN DE LOS ACTIVOS

Producida la prórroga en los términos señalados en la cláusula 4.2. y cumplido íntegramente el plazo de ésta, el CONTRATISTA se compromete a donar al Estado los terrenos, instalaciones y equipos de su propiedad utilizados para la realización de la actividad de RTV. Para tales efectos, todos los costos que dicho traspaso implique quedarán a cargo del CONSEJO. Cualquier traspaso previo de activos a los que se refiere la presente cláusula, deberá efectuarse con arreglo a la cláusula 5.5.1. del presente contrato, bajo pena de incumplimiento contractual.

Sin embargo, respetuosamente consideramos que ante un contrato que se encuentra vigente, se ha estado haciendo caso omiso a otra cláusula de ese instrumento, en todos los documentos en que se nos señalan incumplimientos en la formulación de una estrategia para la continuidad del servicio.

Los contratos deben evaluarse y analizarse en sus posibilidades, de manera integral y eso fue lo realizado por la Administración, ante el advenimiento del plazo de conclusión del contrato y ponderando la viabilidad de otras alternativas.

Hacemos referencia a la cláusula 12.5 del contrato que indica textualmente:

12.5 MODIFICACIÓN O AMPLIACIÓN DEL CONTRATO

El presente contrato podrá ser modificado o ampliado mediante la suscripción de documentos adicionales, los cuales deberán ser aprobados o refrendados por la Contraloría General de la República cuando así lo establezca el ordenamiento jurídico.

En ningún momento se ha analizado o hecho mención a dicha cláusula y menos aún nos informan por qué es inaplicable, para el planteamiento de la Administración, de atender el

tema de la necesaria continuidad del servicio a partir del contrato mismo, que insistimos, se encuentra vigente.

Nos encontramos precisamente, ante acciones direccionadas a la satisfacción del interés público, con el fin de asegurar la continuidad del servicio que nos ocupa.

Esa valoración, a partir de la aplicación de los artículos 12 de la Ley de Contratación Administrativa y 208 de su reglamento, residen esencialmente en la aplicación del Principio de Mutabilidad de los contratos, que ha sido reconocido como un principio legítimo y de aplicación razonable, por la misma Contraloría General de la República, siempre que se respeten los Principios de la Contratación Administrativa, como normas de base o bien de actuación para las instituciones involucradas.

Al respecto citamos, por ejemplo el oficio 10359 (DGCA-1086-99) del 10 de septiembre de 1999, que reconoce la posibilidad de modificar los contratos sin distinción alguna.

Posición que ha sido reiterada también por el Ente Contralor, también en el oficio N° 12006 (DCA-2851) del 5 de agosto del 2020, bajo los siguientes términos:

(...) II- Criterio de esta División.

i.-Sobre los procesos de contratación administrativa basados en los principios

De acuerdo al ordenamiento jurídico costarricense, existe como regla general que División de Contratación Administrativa todas aquellas Administraciones cubiertas por el ámbito de la Ley de Contratación Administrativa (LCA), deben seguir en sus adquisiciones de bienes y servicios, los procedimientos establecidos en dicha Ley, los cuales se seguirán dependiendo de la cuantía del negocio y la estratificación presupuestaria.

Sin embargo. el artículo primero de la LCA prevé, que en el caso de entidades distintas o no cubiertas por lo dispuesto en su párrafo primero, pero que reciban parcial o totalmente fondos públicos, deben seguir en sus procesos de compra con dichos recursos, los principios de contratación administrativa.

Al respecto de este tema, esta Contraloría General mediante oficio 11132 (DCA2724) del 17 de octubre de 2014 indicó:

“(...) Es preciso a su vez destacar que el estar sometido a los principios de contratación administrativa y no así a los procedimientos, implica que la respectiva entidad contará con la consecuente libertad para regular los mecanismos que utilizará para adquirir los bienes y servicios que requiera, ello en la medida, claro está, en que respete los referidos principios. En este sentido, no puede dejarse de lado que uno de dichos principios, consiste precisamente en el principio de formalismo de los procedimientos, de acuerdo con el cual se reconoce la obligación de parte de la entidad que

tramita un procedimiento de contratación financiado con fondos públicos, de seguir un procedimiento reglado previamente, con el propósito, entre otros, de que quien ofrece tenga certeza de las reglas que regirán la elección del contratista y, de ese modo, el procedimiento se convierta en una garantía para el administrado y en una sujeción a la legalidad por parte de la entidad. (...)"

En materia de contratación administrativa, se entiende que los principios a los que se refiere el numeral primero de la LCA, son los derivados especialmente del artículo 182 de la Constitución Política, los cuales sido analizados en varias oportunidades por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Algunos de esos principios han sido incorporados en la LCA y su Reglamento.

Las contrataciones que deban respetar lo dicho en el artículo primero de la LCA de realizar el aprovisionamiento de sus bienes y servicios conforme a los principios generales, deben respetar una serie de axiomas o ideas esenciales aunque no cumplan plenamente con lo indicado en esa Ley.

Es importante agregar que estos principios permean todas las fases del procedimiento de contratación, como lo son la fase de invitación, estudio y selección de la oferta idónea o incluso la fiscalización del contrato, lo cual ocurre independientemente del procedimiento empleado y la forma de organización que asuma la entidad contratante.

ii.-Sobre los Principios en materia de contratación Administrativa destacados en la jurisprudencia constitucional.

La Sala Constitucional se ha referido en varias de sus resoluciones a la manera de entender y aplicar los principios de contratación administrativa. El voto 998-98 de las once horas treinta minutos del dieciséis de febrero de mil novecientos noventa y ocho, se destaca porque en él el Tribunal Constitucional identifica y explica los principios de contratación administrativa más relevantes. En lo que interesa, se indicó lo siguiente:

"(...) La contratación administrativa se caracteriza por conformarse a partir de una serie de principios jurídicos. En efecto, desde el punto de vista del contenido material de nuestra Constitución Política, la sola enunciación que hace el artículo 182 constitucional implica esa configuración (...) En virtud de lo anterior, debe entenderse que del artículo 182 de la Constitución Política se derivan todos los principios y parámetros constitucionales que rigen la actividad contractual del Estado. Algunos de estos principios que orientan y regulan la licitación son: 1.- **de la libre concurrencia**, que tiene por objeto afianzar la posibilidad de oposición y competencia entre los oferentes dentro de las prerrogativas de la libertad de empresa regulado en el artículo 46 de la Constitución Política, destinado a promover y estimular el mercado competitivo, con el fin de que participen el mayor número de oferentes, para que la Administración pueda contar con una amplia y variada gama de ofertas, de modo que pueda seleccionar la que mejores condiciones le ofrece; 2.- **de igualdad de trato entre todos los posibles oferentes**, principio complementario del anterior y que dentro de la licitación tiene una doble finalidad, la de ser garantía para los administrados en la protección de sus intereses y derechos como contratistas, oferentes

y como particulares, que se traduce en la prohibición para el Estado de imponer condiciones restrictivas para el acceso del concurso, sea mediante la promulgación de disposiciones legales o reglamentarias con ese objeto, como en su actuación concreta; y la de constituir garantía para la administración, en tanto acrece la posibilidad de una mejor selección del contratista; todo lo anterior, dentro del marco constitucional dado por el artículo 33 de la Carta Fundamental; 3.- **de publicidad**, que constituye el presupuesto y garantía de los principios comentados, ya que busca asegurar a los administrados la más amplia certeza de la libre concurrencia en condiciones de absoluta igualdad en los procedimientos de la contratación administrativa, y que consiste en que la invitación al concurso licitatorio se haga en forma general, abierta y lo más amplia posible a todos los oferentes posibles, dándosele al cartel la más amplia divulgación, así como el más amplio acceso al expediente, informes, resoluciones y en general a todo el proceso de que se trate; 4.- **de legalidad o transparencia de los procedimientos**, en tanto los procedimientos de selección del contratista deben estar definidos a priori en forma precisa, cierta y concreta, de modo que la administración no pueda obviar las reglas predefinidas en la norma jurídica que determina el marco de acción, como desarrollo de lo dispuesto al efecto en la Constitución Política; 5.- **de seguridad jurídica**, que es derivado del anterior, puesto que al sujetarse los procedimientos de la contratación administrativa a las reglas contenidas en las disposiciones normativas, se da seguridad y garantía a los oferentes de su participación; 6.- **formalismo de los procedimientos licitatorios**, en cuanto se exijan formalidades, éstas actúan a modo de controles endógenos y de autofiscalización de la acción administrativa; de manera que no se tengan como obstáculo para la libre concurrencia; 7.- **equilibrio de intereses**, en tanto es necesario que en estos procedimientos exista una equivalencia entre los derechos y obligaciones que se derivan para el contratante y la administración, de manera que se tenga al contratista como colaborador del Estado en la realización de los fines públicos de éste; 8.- **principio de buena fe**, en cuanto en los trámites de las licitaciones y en general, en todo lo concerniente a la contratación administrativa, se considera como un principio moral básico que la administración y oferentes actúen de buena fe, en donde las actuaciones de ambas partes estén caracterizadas por normas éticas claras, donde prevalezca el interés público sobre cualquier otro; 8.-(sic) **de la mutabilidad del contrato**, puesto que la administración cuenta con los poderes y División de Contratación Administrativa prerrogativas necesarias para introducir modificaciones a los contratos, con el objeto de que cumplan con el fin público asignado que debe proteger y realizar; 9.- **de intangibilidad patrimonial**, en virtud del cual la administración está siempre obligada a mantener el equilibrio financiero del contrato, sea indemnizando al cocontratante de todos los efectos negativos que se originen en sus propias decisiones, sea como efecto del principio de mutabilidad, sea por razones de conveniencia o de interés público o por cualesquiera otras razones generales o especiales que lleguen a afectar el nivel económico inicial, reajustando siempre las variaciones ocurridas en todos y cada uno de los costos que conforman los precios del contrato para

mantener incólume el nivel económico originalmente pactado (...) y 10.- **del control de los procedimientos**, principio por el cual todas las tareas de la contratación administrativa son objeto de control y fiscalización en aras de la verificación, al menos, de la correcta utilización de los fondos públicos. De manera que es necesaria, en todo el procedimiento de la contratación administrativa, cuando menos, la verificación de los siguientes controles: **el jurídico**, para comprobar que ninguna entidad o funcionario realice acto alguno o asuma conductas que transgredan la Ley, realizado mediante la verificación de la existencia previa de recursos económicos; **el contable**, que es el examen o juzgamiento de las cuentas de las dependencias y de los funcionarios que tienen a su cargo de la administración de fondos y bienes del Estado, que deriva de la revisión constante y sistemática de todas las operaciones que afectan los créditos presupuestarios aprobados por la Asamblea Legislativa o la Contraloría, a fin de que los gastos tengan su respaldo financiero y se ajusten a la clasificación establecida, realizado por las oficinas de control de presupuesto y contabilidad de cada ente o institución contratante; **el financiero**, que consiste en la fiscalización de la correcta percepción de ingresos y de la legalidad del gasto público, de competencia de las propias oficinas financieras de las instituciones, la Tesorería Nacional, la Oficina de Presupuesto, y la Contraloría General de la República; y **el control económico o de resultados**, que se realiza sobre la eficiencia y eficacia de la gestión financiera, es decir, sobre los resultados de dicha gestión, la determinación del cumplimiento de las metas establecidas y el aprovechamiento óptimo de los recursos, (...) Estos principios tienen reconocimiento tanto a nivel doctrinal como jurisprudencial (...)"(Resaltado corresponde al original).

En este voto, la Sala Constitucional ha indicado que la naturaleza de dichos principios, en tanto al desprenderse del artículo 182 de la Constitución ostentan también un rango constitucional ya que tienen el mismo rango de la norma de la cual se interpretan. En el Capítulo I, Sección Segunda de la LCA, a partir de su artículo 4, regula también los principios de eficacia y eficiencia, igualdad y libre competencia y publicidad; mientras que el Reglamento a dicha Ley en su artículo 2, indica que la actividad contractual se regirá entre otros por los principios de eficiencia, eficacia, publicidad, libre competencia, igualdad, buena fe e intangibilidad patrimonial.

iii.-Sobre la aplicación del Principio de mutabilidad en contratos de entidades que se rigen por principios.

La Sala Constitucional analizando este principio en el voto 998-98 ha indicado:

"(...) de la mutabilidad del contrato, puesto que la administración cuenta con los poderes y prerrogativas necesarias para introducir modificaciones a los contratos, con el objeto de División de Contratación Administrativa que cumplan con el fin público asignado que debe proteger y realizar (...)"

El principio de mérito, se fundamenta en la medida en que la Administración Pública, debe orientar la contratación a la consecución de bienes que le permitan satisfacer sus necesidades y brindar un servicio óptimo a la ciudadanía. Por ello, cuenta con las potestades para la realización adecuada del fin público perseguido, y por ende, de hacer los ajustes al

contrato, ya sea aumentando o disminuyendo los elementos esenciales según convenga de mejor manera al interés público.

Al respecto, esta Contraloría General de la República se refirió sobre el principio de mutabilidad aplicado a esquemas de contratación por principios, mediante el oficio 02185 (DCA-0412) del 12 de febrero de 2016 en el cual, respecto a la posibilidad de los fideicomisos constituidos con fondos públicos y por ende regidos por principios, de modificar unilateralmente el contrato, se indicó:

"(...) Ahora bien, manteniendo esta misma lógica de respetar los procedimientos y garantías definidas por el propio fideicomiso en observancia del mandato de la Administración fideicomitente; estima este órgano contralor que tales límites también le resultan aplicables a la modificación contractual. Al respecto, debe entenderse que si bien la Ley de Contratación Administrativa dispone un 50% como límite de la modificación contractual, ese monto no resulta aplicable necesariamente a los fideicomisos, salvo que así se disponga en atención al ejercicio razonado y responsable de la definición de sus reglas de contratación; todo lo cual debe constar en los respectivos archivos para efectos de la rendición de cuentas y transparencia que debe observar un fideicomiso público. En este mismo sentido, debe considerarse que un límite natural de la modificación contractual será el límite del procedimiento seleccionado, referido este límite al monto que en cada fideicomiso se haya definido para la determinación de los procedimientos de contratación administrativa que serán aplicados para la adquisición de bienes y servicios, como ejercicio de su propia autorregulación. Lo anterior, como reflejo no solo de los principios de libre concurrencia y transparencia; sino también de eficiencia, partiendo de que la modificación no podría dejar de lado las garantías definidas por el propio fideicomiso para la inversión de los recursos públicos. Así por ejemplo, si un fideicomiso definió dos tipos de procedimientos para contratar en función de los montos estimados y siguiendo uno de menos garantías se excede del límite del procedimiento más riguroso por medio de la modificación, se estaría vulnerando los principios constitucionales ampliamente mencionados."

De lo anterior puede concluirse que efectivamente una entidad regida por principios puede preponderando el interés público plantea las modificaciones contractuales que para el mejor cumplimiento del fin perseguido defina con sus contratista, claro está, tomando en cuenta algunas reglas. Dentro de esas reglas se debe considerar lo expresado en el oficio citado, en cuanto a no exceder con esa modificación, el monto fijado para el procedimiento desarrollado. Permitir tal situación implica sin duda una forma de hacer nugatorio la exigencia de realizar concursos públicos reglados.

Lo anterior implica que la entidad que va a contratar por principios debe tener previamente establecidas las reglas de los concursos que realice y por ende, las reglas de las condiciones para la modificación de los contratos, aspecto que se aborda en el oficio 11132-2014 de este órgano contralor anteriormente citado.

Por otra parte, es importante que exista claridad de que la modificación no puede convertirse en una modalidad de contratación con un proveedor por el solo hecho de tener un contrato en ejecución, ya que eso lesionaría el principio de concurso público y la libre concurrencia. Por ello, antes de pensar en cómo hacer para modificar los contratos que tiene una entidad que se rige por los principios de contratación, se debe promover un ejercicio de planificación de las compras riguroso, en procura de alcanzar el principio de eficacia de las contrataciones. Se debe analizar con cuidado las condiciones de cada entidad, las necesidades a cubrir, la idoneidad del bien o servicio a comprar para lograr satisfacer esos requerimientos; además de identificar la modalidad contractual que cumple las condiciones de entrega de los productos, en especial cuando son bienes de uso recurrente.

Al respecto, es importante que se pondere lo señalado en el oficio 02185-2016 ya mencionado: “Por otro lado, deben considerarse también que la modificación contractual no es un contrato adicional, ni tampoco es un mecanismo que permita desnaturalizar el objeto contractual; para cuya selección y adjudicación se han respetado una serie de garantías publicidad, transparencia, igualdad y libre concurrencia. (...)” (El destacado no es del original)

En forma reiterada y en distintos oficios que han sido remitidos a sus despachos, con motivo del informe al cual se ha procurado dar debido cumplimiento en sus disposiciones, se ha expresado que nos encontramos ante la realidad, que al promediar el último trimestre del año 2021 y ahora en este año, de cara al vencimiento del contrato en julio del 2022, se identificó que **no es viable ni posible**, como se ampliará luego, disponer de nuevos prestatarios del servicio, con fundamento en una nueva figura por la cual hayan sido elegidos, para esa fecha y menos aún aplicando el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.

Por lo tanto, al encontramos ante el deber de asegurar la necesaria continuidad del servicio de la inspección técnica vehicular, que ciertamente es responsabilidad de la Administración, pero también es deber del Ente Contralor tender puentes para lograrlo, al facilitar y apoyar las decisiones institucionales planteadas al amparo del marco de legalidad, lo que estimamos ocurre en este caso, razón por la cual es que recurrimos la posición de no avalar la estrategia que hemos propuesto.

El contrato vigente, en su cláusula 12.5 establece la posibilidad de modificar el contrato, entretanto se encuentre en curso, situación que acontece aquí, en aplicación del Principio de Mutabilidad de los Contratos, que como hemos justificado se encuentra reconocido por la Contraloría General de la República.

Y si ello se efectuaría acudiendo a la figura del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa y el numeral 208 de su Reglamento, como efectivamente ya gestionó el

Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, evidenciando que la gestión era y es posible.

Se debía respetar la estrategia elegida y planteada por la Administración, de acuerdo a la realidad fáctica imperante.

b) La estrategia planteando la aplicación del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa N° 7494rlca, no se encuentra excluida normativamente para el contrato vigente

Del contenido de los oficios expedidos por su despacho, se ha sostenido que el contrato vigente es inmutable, sin fundamento suficiente en nuestro criterio para tal afirmación, ya que se hace una distinción donde el contrato no lo hace, ni el ordenamiento alcanza para tal aseveración, se está rechazando la estrategia propuesta, porque la misma se apoya en el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

La Administración, haciendo un ejercicio rápido en este recurso, respecto a que el artículo en cuestión resulta aplicable, al igual que su norma base, el numeral 12 de ley de la materia, identificó las siguientes consideraciones:

Artículo 208.-**Modificación unilateral del contrato.** La Administración podrá modificar unilateralmente sus contratos tan pronto éstos se perfeccionen, aún antes de iniciar su ejecución y durante ésta, bajo las siguientes reglas:

a) Que la modificación, aumento o disminución del objeto, no le cambie su naturaleza, ni tampoco le impida cumplir con su funcionalidad o fin inicialmente propuesto.

La modificación mantendría el objeto de contrato, que es la ejecución del servicio de inspección técnica vehicular, con el beneficio adicional de que no se interrumpiría un servicio público vital para asegurar la circulación de vehículos seguros en las carreteras nacionales.

b) Que en caso de aumento se trate de bienes o servicios similares.

El aumento estará operando en el plazo de ejecución, no en el contenido del servicio

c) Que no exceda el 50% del monto del contrato original, incluyendo reajustes o revisiones, según corresponda.

Como lo indica más adelante la misma norma, al ser un contrato objeto de prórrogas, la misma se dispondría por un plazo no mayor a los 5 años, que corresponde a la mitad del plazo original y así se respetará también el

artículo 74 de la Ley de Contratación Administrativa y el límite máximo de 25 años para prestar un servicio como el que nos ocupa.

d) Que se trate de causas imprevisibles al momento de iniciar el procedimiento, sea que la entidad no pudo conocerlas pese a haber adoptado las medidas técnicas y de planificación mínimas cuando definió el objeto.

La realidad, es que la continuidad del servicio, recurriendo a nuevos operadores y acudiendo a la figura establecida en el artículo 25 de la Ley de Tránsito N° 9078 o cualquier otra que se considere, -si ello fuera posible-, en este momento no permitiría tener un nuevo prestatario a julio del 2022; ni contar con activos donados a esa fecha para la ejecución de sus obligaciones, como se explicará luego.

Lo anterior, ya que la interposición de la Acción de Inconstitucionalidad tramitada bajo el expediente N° 21-021385-0007-CO y notificada en el mes de noviembre del 2021, generó un cambio radical en el escenario jurídico imperante para que la Administración actuara, limitándolo y produciendo situaciones de riesgo insoslayables, por la inseguridad jurídica producida.

e) Que sea la mejor forma de satisfacer el interés público.

Siendo verdad de Perogrullo, la importancia de la inspección técnica vehicular, reconocida en los oficios de sus despachos y no debiendo interrumpirse la misma, la modificación del plazo contractual vía ampliación, entendemos que es la mejor forma de satisfacer dicho objetivo.

f) Que la suma de la contratación original, incluyendo reajustes o revisiones de precio, y el incremento adicional no superen el límite previsto para el tipo de procedimiento tramitado.

Aspecto no aplicable al ser la remuneración vía tarifa.

En este punto debemos señalar, que expresamente el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa indica lo siguiente:

*En contratos de prestación continua se podrá modificar tanto el objeto **como el plazo**. En este último supuesto el 50% aplicará sobre el plazo originalmente contratado, sin contemplar las prórrogas. (el destacado es nuestro)*

Al considerar en la estrategia, la aplicación del artículo 208 precitada, se contempló dicha norma como habilitante.

Sumado a lo descrito, ya que el contrato mismo admite su modificación, incluso utilizando la expresión *ampliado*, de acuerdo al texto de la cláusula 12.5 del contrato, donde no se está haciendo referencia a la prórroga prevista en otra cláusula, es que no se comparte el razonamiento contenido en los oficios recurridos, que reiteramos, se solicita se revisen, reconsideren y revoquen, admitiendo la estrategia planteada, como la alternativa real y factible.

El oficio No. 07388 de la División de Contratación Administrativa, si bien vino a denegar la solicitud planteada ampliación por un determinado periodo del contrato vigente, lo ha hecho por falta de información para integrar el criterio.

Más en ningún momento se señaló la improcedencia de aplicar esta vía, para asegurar la continuidad del servicio, sino que abrió la posibilidad de analizar un nuevo planteamiento,

El oficio en cuestión, solamente solicita aclaraciones sobre puntos vinculados al tema, pero en la sustancia no descarta la consideración del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

Respetuosamente consideramos que ello no fue evaluado en su justa dimensión en el seguimiento del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 y lo actuando por esta Junta Directiva sobre el particular.

Razón que estimamos respetuosamente, suficiente para revocarse los oficios recurridos y tener por atendida la disposición 4.4 y consecuentemente la 4.7, bajo la entera responsabilidad de la Administración.

Con la aplicación de la figura del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, el bloque de legalidad también deberá quedar respetado, manteniendo las condiciones contractuales restantes, incluido el tema de la tarifa.

c. Valoración realizada, respecto a que la aplicación del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial n° 9078 no es procedente y por lo tanto la estrategia se orientó hacia el numeral 208 del RLCA

Inferimos que en los oficios que se nos han dirigido al valorar el cumplimiento de disposición, se ha considerado que el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, por el cual el legislador en el año 2012 estableció que los prestatarios de la inspección técnica vehicular se elegirían por medio de un régimen de autorizaciones, se podía y debía aplicar.

La Administración Superior, valoró originalmente que la forma más conveniente y para asegurar la calidad del servicio, era disponer de un procedimiento más riguroso, para la elección, el cual sería la licitación pública.

También se analizó la existencia del imperativo normativo del artículo 25.

En ese espacio de decisión última, sobrevino de manera imprevisible, la interposición de la Acción de Inconstitucionalidad tramitada bajo el expediente N° 21-021385-0007-CO ante la Sala Constitucional, notificada en noviembre del año 2021.

Se reitera que para el Consejo de Seguridad Vial está claro, la acción de inconstitucionalidad interpuesta en contra del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, no suspende *per se* la eventual aplicación de dicho numeral y el sistema de autorizaciones en él contenida.

Sin embargo, la misma Sala Constitucional, estableció expresamente la siguiente consecuencia propia de toda acción de inconstitucionalidad, al momento de dar curso a la acción y que citamos enseguida:

(...) La segunda, es que solo se suspenden los actos de aplicación de las normas impugnadas por las autoridades judiciales en los procesos incoados ante ellas, o por las administrativas, en los procedimientos tendientes a agotar la vía administrativa,

Si bien la interposición de la acción de inconstitucionalidad no suspende la eficacia y aplicabilidad de las normas cuestionadas, el poner en práctica un sistema de autorizaciones en el estado actual de la cuestión, con el fin de supuestamente resolver el tema del advenimiento de la conclusión del contrato y para asegurar la prestación del servicio de inspección técnica vehicular, permitió más bien concluir, que una vez realizada una valoración de riesgo en los términos de la Ley General de Control Interno N° 8292, el riesgo de impacto negativo de esa decisión sería alto.

La Administración, bajo ese panorama realizó una valoración de riesgo sobre la eventual decisión de aplicar o no la norma, mediando la acción conocida, tal y como se expuso en el documento remitido y analizado por su despacho.

Situación que se mantiene vigente.

En los oficios expedidos por sus despachos, escuetamente se ha afirmado que son razones de conveniencia y oportunidad que no entran a valorar, sobre los argumentos institucionales para no aplicar aquella norma, pero que sí son importantes para la Administración para integrar el contenido de cualquier acto administrativo y de especial trascendencia para lo que nos ocupa, que es el otorgamiento del servicio de inspección técnica vehicular a un tercero y la formulación de una estrategia para ese fin.

La ejecución de un sistema de autorizaciones, supone en primer término, el establecimiento de las condiciones para ejecutar el mismo, lo que se ha valorado, debe hacerse por medio de un reglamento que debe ser sometido a la regulación vinculante sobre la materia, establecida en las Leyes de Protección al Ciudadano del Exceso Requisitos y Trámites Administrativos N° 8220, de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, Ley N° 7472 y sus reformas y de Fortalecimiento de las autoridades de competencia de costa rica N° 9736 del 5 de septiembre del 2010 y el Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Decreto Ejecutivo N° 37045-MP-MEIC y sus reformas.

Además, deben sumarse las directrices vinculantes de la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

Para ello existe un régimen de audiencias de obligado cumplimiento e incluirse en el documento el tema tarifario, que suma al actor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, con sus propios tiempos de actuación, que no garantizan la solución del tema para el 15 de julio del 2022.

Cualquier trámite que se realice para regular el mecanismo de autorizaciones del servicio de inspección técnica vehicular, es susceptible de ser recurrido y por lo tanto, lo que deba resolverse en definitiva, no podrá alcanzar ese estado, por la mediación de la acción de inconstitucionalidad y así lo ordena la Sala Constitucional, al vedar el dictado de un acto final en tales condiciones.

Lo anterior, considerando que ya se han puesto en la mesa serios reparos constitucionales en contra del sistema, que deben ser resueltos por la Sala Constitucional, para otorgar seguridad jurídica en las decisiones.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al pronunciarse sobre la acción de inconstitucional indicó finalmente en su informe:

(...) 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.

La Procuraduría General de la República por su parte, en su informe sobre la acción interpuesto como corolario expresó y concluyó lo siguiente:

(...) Así, en la medida en que ya la propia jurisprudencia constitucional, con fuerza vinculante *erga omnes* ha afirmado que el modelo anterior (que volvió a imponer la normativa aquí impugnada) fue un fracaso y facilitó la evasión de los controles de la revisión técnica –entre ellos el de gases contaminantes- dirigidos a proteger la salud, la vida y el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado para todos los habitantes, se impone concluir que la argumentación desarrollada en la acción interpuesta tiene sustento y cabida.

Lo anterior, dado que las disposiciones de los artículos 25 al 28 de la actual Ley de Tránsito N° 9078 estarían configurando una lesión a los principios de progresividad y no regresión, en la medida en que retoman un sistema inoperante que ya había sido eliminado y mejorado a través de la concesión a una empresa calificada que presta este servicio público en todo el país, lo cual, bajo esa perspectiva, apareja un retroceso en materia de garantías ambientales tuteladas directamente por el régimen constitucional.

3. Consideración final sobre el texto de las normas impugnadas

En razón de lo expuesto, estimamos que la norma cuestionada (artículo 25 de la Ley 9078) violenta los artículos 182 y 50 de la Constitución Política. Esto en la medida en que establece un sistema de “autorizaciones” para

prestar el servicio de revisión técnica vehicular, volviendo a un modelo anterior que evade la realización de un concurso público (licitación) para concesionar a terceros privados la prestación de este servicio público y que además apareja una desmejora y regresión en la protección del ambiente y la salud.

Ahora bien, por la redacción que muestra el artículo 25 impugnado, no parece viable la simple eliminación del término “autorizaciones”, pues dejaría el texto de la norma desprovisto de sentido lógico y aplicabilidad. En consecuencia, estimamos que la norma debe ser declarada inconstitucional.

Es decir, en una estrategia no podía plantearse el acudir al sistema de autorizaciones, que el Abogado del Estado ha señalado que es inconstitucional y así lo ratificó el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes como jerarca del sector.

Tampoco podía acudir a una licitación pública, pues no es el sistema autorizado en la legislación vigente, que se orientó a una vía menos rigurosa de elección.

La Administración no podía plantear una estrategia en contrapelo a dicha realidad, que tiene un sustrato constitucional, bajo el Principio de No Regresión, identificado como en situación de riesgo, de acudirse a la figura de las autorizaciones, tal y como lo señaló la Procuraduría General de la República en su informe.

Dentro de un contexto de coherencia en las actuaciones institucionales, el Consejo de Seguridad Vial no podía sustraerse de la realidad, que en el marco de la Acción de Inconstitucionalidad que se ha referencia, tanto la Procuraduría General de la República, como el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, y múltiples coadyuvantes, han sido contestes en señalar la inconstitucionalidad del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, por roces con la Carta Magna, por lo que es improcedente contradecir esa línea de acción, proponiendo ahora la ejecución de ese numeral en una estrategia.

Además, el iniciar cualquier proceso vinculado a autorizaciones, entraña también el riesgo de acciones recursivas en sede administrativa o judicial de las mismas, que no podrían resolverse, al constituir actos finales cuya resolución está vedada por la mediación de la acción de inconstitucionalidad mencionada.

De igual manera, pueden generarse otro tipo de determinaciones en contra de esa decisión institucional de iniciar el proceso, mediando la acción de inconstitucionalidad.

Ahora bien, bajo el escenario que se presente un proceso rectilíneo, sin recursos que no puedan resolverse con carácter definitivo, al aplicar el mecanismo de autorizaciones, si el mismo es objeto de impugnación como decreto ejecutivo, tampoco podrá ejecutarse, porque no puede recaer resolución definitiva por las razones descritas.

Incluso, si el decreto regulatorio no es objeto de ninguna impugnación, la denegatoria de autorizaciones o las acciones recursivas en contra de las que se dicten, tampoco podrán determinar un acto final, ya que la mediación de la Acción de Inconstitucionalidad, lo imposibilita.

Por lo tanto, se ha estimado que existe un riesgo alto, en la decisión de iniciar todo el proceso aparejado al mecanismo de autorizaciones, ahí la explicación para el planteamiento contenido en la estrategia, de no ejecutar el artículo 25 de la Ley N° 9078, evaluar un mecanismo de continuidad del servicio y diferir el tema de la elección de nuevos prestatarios, hasta que la Sala Constitucional se pronuncie.

Es decir, serían procesos destinados a fenecer desde un inicio, con un desgaste para la Administración y los administrados.

Y aún en el evento de que se quisiera asumir ese riesgo, se presentaría otro latente, cual es el otorgamiento de autorizaciones, respecto de las cuales los efectos de la sentencia de la Sala Constitucional que llegue a dictarse, bien podría incidir sobre la existencia jurídica de las mismas, con la posibilidad de acciones de responsabilidad en los términos del artículo 190 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, contenido en el Título Séptimo, de la Responsabilidad de la Administración y del Servidor Público.

De igual manera, la inseguridad jurídica creada actualmente, también podría generar que se no se reciban propuestas interesadas en las autorizaciones, con lo que se dilatarían de forma innecesaria otras acciones para asegurar la continuidad del servicio, por la situación acontecida, cuando ya se pudo echar mano del mecanismo del artículo 208, asegurar la continuidad y luego tener un escenario jurídico cierto.

En el otro sentido, tampoco es viable acudir a la figura de la licitación pública tal cual había sido considerada en su momento por la Administración, pues iría en contrapelo de la previsión normativa actual tal cual ya ha sido evidenciado, al margen de la constitucionalidad que se puede alegarse sobre la misma.

Además, se generaría también otro riesgo altísimo de inercia sucesiva con tal decisión, pues fácilmente se podría ejercer los distintos medios recursivos previstos en Capítulo X de los Recursos de la Ley de Contratación Administrativa N° 7494, desde la vía de la objeción al cartel hasta el recurso de apelación, que en cualquier caso, no podría ser resueltos por la mediación de la acción de inconstitucionalidad, con lo que el terreno andado sería mínimo, socavando el gran objetivo de la continuidad del servicio.

Por lo tanto, en el estado actual de la cuestión, no resulta jurídicamente viable y recomendable, asumir la ejecución de un instrumento, para que nuevos prestatarios ejecuten el servicio de la inspección técnica vehicular, a la expiración del contrato vigente.

La estrategia ordenada, con cronograma, responsables y valoración de riesgo, es la que gira en torno a la modificación unilateral del contrato, por lo que reiteramos no se observa incumplimiento alguno a lo requerido por las Áreas a su cargo.

A lo descrito, sumamos que en última instancia nos encontramos ante un tema del ejercicio del poder de discrecionalidad, para adoptar una decisión entre dos vías posibles, que reafirmamos ha sido valorado en la estrategia propuesta y que por lo tanto debe respetarse.

Como es bien sabido, la discrecionalidad administrativa es la posibilidad que le otorga el ordenamiento jurídico a la Administración para elegir entre varias alternativas, a aquella que satisfaga de mejor manera el interés general.

Desde este punto de vista, la discrecionalidad conlleva una actuación dentro del ordenamiento jurídico, a diferencia de la arbitrariedad, cuya actuación es al margen o contrapelo de éste.

En el caso de la discrecionalidad, la Administración debe realizar una valoración de las circunstancias, determinar cuál es la alternativa más viable y realizar una ponderación de intereses o una actividad tendente a la concreción del interés público.

A diferencia de lo que ocurre con las potestades regladas, donde no existe ningún margen de apreciación, reduciéndose la actividad de la Administración a la comprobación del supuesto de hecho que prevé la norma para su ejercicio, en esta modalidad de función administrativa, la Administración tiene un mayor margen de actuación.

Citamos lo que ha descrito la Procuraduría General de la República sobre el particular:

(...) Cabe recordar que de conformidad con la Ley General de la Administración Pública, la discrecionalidad del acto administrativo, implica que la Administración tiene el poder de decir entre varias alternativas, la configuración última de los elementos del acto administrativo. Al respecto, señala ese cuerpo normativo, lo siguiente:

Artículo 15.-

1. La discrecionalidad podrá darse incluso por ausencia de ley en el caso concreto, pero estará sometida en todo caso a los límites que le impone el ordenamiento expresa o implícitamente, para lograr que su ejercicio sea eficiente y razonable.

2. El Juez ejercerá contralor de legalidad sobre los aspectos reglados del acto discrecional y sobre la observancia de sus límites.

Artículo 16.-

1. *En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.*

2. *El Juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad.*

Por su parte, la jurisprudencia de este Órgano Asesor ha señalado:

"...Doctrinariamente se distingue entre las potestades regladas y las discrecionales de la siguiente forma:

El ejercicio de las potestades regladas reduce a la Administración a la constatación (ascertamiento, en el expresivo concepto italiano) del supuesto de hecho legalmente definido de manera completa y a aplicar en presencia del mismo lo que la propia Ley ha determinado también agotadoramente. Hay un proceso aplicativo de la Ley que no deja resquicio a juicio subjetivo ninguno, salvo a la constatación o verificación del supuesto mismo para contrastarlo con el tipo legal. La decisión en que consista el ejercicio de la potestad es obligatoria en presencia de dicho supuesto y su contenido no puede ser configurado libremente por la Administración, sino que ha de limitarse a lo que la propia Ley ha previsto sobre ese contenido de modo preciso y completo...

Por diferencia de esa manera de actuar, el ejercicio de las potestades discrecionales de la Administración comporta un elemento sustancial diferente: La inclusión en el proceso aplicativo de la Ley una estimación subjetiva de la propia Administración con la que se completa el cuadro legal que condiciona el ejercicio de la potestad o su contenido particular. Ha de notarse, sin embargo, que esa estimación subjetiva no es una facultad extra-legal, que surja de un supuesto poder originario de la Administración, anterior o marginal al Derecho; es, por el contrario, una estimación cuya relevancia viene de haber sido llamada expresamente por la Ley que ha configurado la potestad y que se la ha atribuido a la Administración justamente con ese carácter. (...) No hay, pues, discrecionalidad al margen de la Ley, sino justamente sólo en virtud de la Ley y en la medida en que la Ley haya dispuesto." (Eduardo García de Enterría y Tomás-Ramón Fernández, Curso de Derecho Administrativo, Editorial Civitas, España, 1978, pág. 268)" (Dictamen C-174-98 de 20 de agosto de 1998) (Dictamen C-181-2009 del 16 de junio del 2003)

En el mismo sentido, la Sala Primera ha señalado que:

"De conformidad con la Ley General de la Administración Pública, en virtud

del principio de regulación mínima del acto, al menos el motivo o el contenido deben estar regulados.

Dicho de otra forma, cuando el motivo no esté normado, lo debe estar el contenido y a la inversa. Así, más que actos discrecionales, lo correcto es referirse a elementos discrecionales de este. La discrecionalidad, en esencia, se da cuando el ordenamiento jurídico prevé distintas alternativas u opciones, todas lícitas, cuya libre escogencia encomienda a la Administración. Esto implica, a su vez, el respeto de los límites aplicables, como el principio de interdicción de la arbitrariedad, las reglas de la ciencia, la lógica y la técnica, entre otros.” (Resolución número 116-2010 de las nueve horas del veintidós de enero del dos mil diez(...))

Esta discrecionalidad, estaría sometida a los límites que le impone la ley, tal y como lo establecen los 15 y 16 de la Ley General de la Administración Pública, de modo tal que la Administración no puede dictar actos contrarios a las reglas de la ciencia, tecnología o los principios de lógica justicia o conveniencia..” (Dictamen C-031-2016 del 17 de febrero del 2016; en el mismo sentido, es posible ver el dictamen C-304-2015 del 11 de noviembre del 2015)

En este caso, se trata de una decisión de oportunidad y conveniencia de la administración (...)¹

Por lo tanto, lo actuado por la Administración al valorar la inconveniencia de ejecutar el artículo 25 de la Ley N° 9078, es el ejercicio de un acto discrecional, frente al escenario imperante, por la acción de inconstitucional interpuesta en contra de las normas que establecieron el régimen de autorizaciones para la prestación de la inspección técnica vehicular y que ahora se encuentran en entredicho y en ese contexto de planteó la estrategia.

Como parte de la misma, se incorporaría el tema de la donación de los activos al expirar el contrato.

La Junta Directiva es clara en la existencia de una cláusula contractual en ese sentido y que debe darse cumplimiento a la misma, pero bajo ciertas condiciones que correspondieron al planteamiento o estrategia remitida.

¹ Dictamen C-086-2016 26 de abril de 2016

d) Acudir a otra figura de contratación distinta de la modificación al contrato, no permite el objetivo de la continuidad del servicio

Al mes de noviembre del año anterior, en que se remitió la propuesta de estrategia y en este momento, eventualmente acudir a la figuras de la licitación pública, la autorización, una contratación concursada con plazos acotados con el aval de la Contraloría General de la República o bien contratar directamente al actual prestatario, nuevamente con el aval del Ente Contralor, por razones de urgencia o por estimarlo como el proveedor único de acuerdo al escenario vigente, no permitirá asegurar la continuidad del servicio en el mes de julio del año en curso.

La razón principal y considerada al valorar antes todos los escenarios posibles, además de los tiempos que comportaría ejecutar cualquiera de esas figuras, se concentra en que los términos de ese nuevo servicio serían otros y un elemento importante debe ser novedoso: la tarifa con la cual se retribuye la prestación del servicio.

En ese escenario, entra en juego el artículo 29 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, que repasamos enseguida:

Artículo 29.- Tarifas por el servicio de la IVE

Corresponderá a la Aresep realizar los estudios técnicos y determinar el modelo tarifario que se utilizará para fijar las bandas tarifarias que definan el monto mínimo y máximo que podrá cobrar un CIVE, por la inspección y la reinspección vehicular.

La tarifa incluirá un canon a favor del ente a cargo de la fiscalización del servicio y un canon a favor de Aresep por actividad regulada; en ambos casos, la aprobación de este corresponderá a la Contraloría General de la República.

Nos encontramos ante una competencia de ley, que no puede ser soslayada y con la que se impone otra realidad: el tiempo apremia y amenaza la continuidad del servicio.

Corresponde a la ARESEP como reza la norma, realizar primero los estudios para determinar un nuevo modelo tarifario y en el que acto seguido, se establecerán las bandas tarifarias que señala dicha norma.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, cuenta con sus procedimientos y trámites específicos, que no están al alcance de la Administración, acotar o incidir sobre los mismos.

Ello se encuentra definido en la Ley N° 7593 Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), en sus artículos 31 y 36, especialmente esta última norma,

que obliga luego de los estudios respectivos, a realizar audiencias públicas que no pueden omitirse.

Pasos de obligatorio cumplimiento por parte de esa Institución, que se encuentran desarrollados en el Reglamento a la Ley Reguladora de los Servicios Públicos, N° 7593 de 9 de agosto de 1996, puesto en vigencia en el decreto ejecutivo N° 29732-MP, concretamente de acuerdo al tenor de sus artículos 41 y siguientes, sobre los cuales ésta Administración no tiene ningún poder de disposición.

Incluso, apelar al tema de las autorizaciones previsto en el artículo 25 de la Ley N° 9078 hoy cuestionado, como señalamos líneas atrás, obligaría a una reglamentación previa, donde los tiempos estrechos actuales, no permitirían tampoco la solución al mes de julio del 2022, máxime que ahí también debe hacerse referencia a la tarifa.

En el cronograma que se levantó al efecto y se les hizo llegar, al elaborar la propuesta de estrategia y ajustarla ante un escenario de acudir a otras figuras distintas del artículo 208 propuesto, se evidencia que los tiempos involucrados e identificados, por la labor de la obligada definición del modelo tarifario y las bandas tarifarias, sobrepasarán el horizonte del mes de julio del 2022.

Nos enfrentamos ante una realidad, que respetuosamente consideramos no se valoró en toda su dimensión, al momento de expedir los oficios donde se estimó que la disposición 4.7 no se cumplió.

Las autoridades deben plantear soluciones de acuerdo al escenario vigente, siempre en el marco de la legalidad, que hemos razonado lo apoya, y así se planteó y fue conocido por la División de Contratación Administrativa.

De ahí que la estrategia propuesta, insistimos, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio de la inspección técnica vehicular, es la que solicitamos se avale y que fue construida bajo la entera responsabilidad de la Administración y consecuentemente se revoquen los oficios recurridos.

VI. NULIDAD DEL OFICIO 07442 (DFOE-CIU-0252/DFOE-SEM-0621)

Estimamos adicionalmente, que por las razones expuestas dicho oficio como acto administrativo, presenta vicios en su contenido y motivo, que ameritaban se revoque por esas condiciones de nulidad, al contrariar los numerales 132 y 133 de la Ley General de la Administración Pública, que repasamos a continuación:

Artículo 132.-

1. El contenido deberá de ser lícito, posible, claro y preciso y abarca todas las cuestiones de hecho y derecho surgidas del motivo, aunque no hayan sido debatidas por las partes interesadas.
2. Deberá ser, además, proporcionado al fin legal y correspondiente al motivo, cuando ambos se hallen regulados.
3. Cuando el motivo no esté regulado el contenido deberá estarlo, aunque sea en forma imprecisa.
4. Su adaptación al fin se podrá lograr mediante la inserción discrecional de condiciones, términos y modos, siempre que, además de reunir las notas del contenido arriba indicadas, éstos últimos sean legalmente compatibles con la parte reglada del mismo.

Artículo 133.-

1. El motivo deberá ser legítimo y existir tal y como ha sido tomado en cuenta para dictar el acto.
2. Cuando no esté regulado deberá ser proporcionado al contenido y cuando esté regulado en forma imprecisa deberá ser razonablemente conforme con los conceptos indeterminados empleados por el ordenamiento.

Al respecto ha señalado la Procuraduría General de la República en el dictamen C-156-2016 del 15 de julio del 2016:

(...) Tocante al tema que nos ocupa, se ha pronunciado este órgano asesor, al indicar:

"...Debemos recordar que cuando los elementos de un acto administrativo son conformes con el ordenamiento jurídico se dice que el acto es válido, por lo tanto, es inválido el acto administrativo cuando es sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico de conformidad con el artículo 158.2 de la Ley General de la Administración Pública..."

Sobre la invalidez de los actos administrativos la doctrina nacional ha señalado lo siguiente:

"La invalidez del acto es su disconformidad con el orden jurídico. Este orden debe entenderse como el conjunto de reglas escritas y no escritas que regulan el acto y configuran su esquema legal. La discrepancia del acto frente a este esquema es la causa y la esencia de la invalidez. La consecuencia inmediata de la invalidez es la ineptitud del acto para producir efecto jurídico en forma segura y definitiva. Un acto inválido o bien no produce efecto o produce sólo provisionalmente, y mientras no

sea eliminado por otro acto llamado de anulación."(Tesis de Derecho Administrativo, Tomo II, Editorial Stradtman S.A., San José, 2000, pág. 411).

De conformidad con el artículo 165 de la Ley General de la Administración Pública, la invalidez del acto administrativo puede traer como consecuencia la nulidad absoluta o relativa dependiendo del vicio que contenga el acto....

La nulidad absoluta se da cuando falta uno o varios de los elementos constitutivos del acto administrativo, y será relativa, cuando el elemento exista, pero resulte imperfecto por alguna razón..."

Los oficios en cuestión son en definitiva escuetos en sus razones, además de acudir de manera jurídicamente incorrecta a la técnica de recurrir a otros para fundamentarse.

No se observa un razonamiento expreso de por qué la estrategia planteada por la Junta Directiva no cumple con la disposición 4.7 ya referida.

Se ha debido de hacer un ejercicio interpretativo de las razones, llegando a concluirse que en definitiva lo que se exige no es ni posible, ni claro ni preciso, ni proporcional al fin de asegurar la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, con los remedios jurídicos que son posibles.

Siendo evidente que el acto recurrido presenta los vicios apuntados, con fundamento en los artículos 158 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, al mediar la falta y defecto de los requisitos de ley, en concreto sobre los extremos del contenido y el motivo, es que solicitamos su nulidad y revoque, aceptando la estrategia propuesta.

VII. ARGUMENTO ADICIONAL

El oficio recurrido indica en su parte final:

Finalmente, se le recuerda a esa Junta Directiva, el deber de tomar las decisiones que correspondan y se le recuerda que queda bajo su responsabilidad la valoración que realice, la aplicación de las soluciones

conforme al ordenamiento jurídico, el aseguramiento de la continuidad del servicio, así como cualquier decisión o acción que ejecute.

Hacemos de conocimiento de ese despacho, al estimar respetuosamente que no fue objeto de consideración al hacer esa afirmación, lo indicado en el artículo 5 de la Ley de Administración Vial N° 6324, que indica lo siguiente:

Artículo 5.- La Junta Directiva es el órgano máximo del Cosevi y está integrada por los siguientes miembros:

- a) El ministro o la ministra de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien la presidirá.
- b) El ministro o ministra de Educación Pública o su delegado.
- c) El ministro o ministra de Salud o su delegado.
- d) Un representante de los gobiernos locales.
- e) Un representante del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos.

Los miembros definidos en los incisos d) y e) deberán contar, como mínimo, con grado académico universitario o parauniversitario. Para su designación cada organización deberá remitir al Consejo de Gobierno una nómina integrada por tres candidatos, de la cual se escogerá atendiendo criterios de idoneidad.

La Junta Directiva nombrará a una persona para el cargo de vicepresidente, por períodos anuales.

Todos los funcionarios a que se refiere el presente artículo fungirán como miembros de la Junta Directiva mientras se encuentren

nombrados en sus respectivos cargos. Cuando se trate de delegados, su condición quedará supeditada a la vigencia del nombramiento del titular.

El presidente de la Junta Directiva tendrá la representación judicial y extrajudicial del Cosevi, con las facultades que determina el artículo 1253 del Código Civil para los apoderados generalísimos y las facultades que le otorgue, de manera expresa, la Junta Directiva para los casos especiales. El presidente de la Junta Directiva podrá otorgar poderes generales, judiciales y especiales, cuando sea de comprobado interés para el Cosevi.

Por lo tanto, concluyendo el día 7 de mayo de los corrientes la Junta Directiva actual del Consejo de Seguridad Vial cesará en funciones, al no encontrarse ya integrada por la totalidad de sus miembros, no existiendo posibilidad jurídica ni material para ejercer ninguna de las acciones indicadas en el párrafo citado.

En consecuencia, igualmente se encuentra viciado el acto que se recurre, al demandar la aplicación de otras soluciones para la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, las cuales no existen más allá de lo expuesto, sobre la aplicación de la modificación unilateral del contrato vigente.

Con la denegatoria planteada para ampliar por un periodo de tres años, prorrogables por dos años más, del contrato suscrito con la empresa RITEVE SYC S.A., externada en el oficio No. 07388 del 3 de mayo de los corrientes, de la División de Contratación Administrativa, donde expresamente se abre la posibilidad de plantear nuevamente la gestión, se hace necesario ahora recabar la documentación requerida y conocer la posición de las nuevas autoridades del Gobierno de la República 2022-2016 sobre el particular.

Situación que tampoco se encontrará en manos de los integrantes de la actual Junta Directiva, por lo que no es de recibo el requerimiento final que se hace, abonando otro elemento para solicitar que se revoque.

VIII.PETITORIA

A partir de las razones expuestas, respetuosamente se solicita se revoque el oficio del oficio N.º 07442 (DFOE-CIU-0252 y DFOE-SEM-0621), del 04 de mayo del 2022, de modo que se tenga así por atendida la disposición 4.7 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, en los términos de la estrategia puesta en su conocimiento en su momento y con las

aclaraciones luego remitidas, por la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial y esta misma Junta Directiva.

Disposición, donde se le había conminado a esta Junta Directiva a:

4.7. Resolver sobre el programa de trabajo realizado por la Administración en atención a lo señalado en la disposición 4.4. Para acreditar el cumplimiento de esta disposición deberá esta Junta Directiva remitir a la Contraloría General a más tardar un mes después de recibido el programa de trabajo de acuerdo con la citada disposición.

Lo anterior, considerando que el oficio recurrido presenta como acto administrativo, adicionalmente vicios en su motivación que lo hacen nulo absolutamente y que no pueden ser subsanados posteriormente dada la gravedad del yerro.

Además, toda vez que la Dirección Ejecutiva, con el aval de la Junta Directiva, remitió un programa de trabajo a partir de la recomendación al jerarca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de utilizar una solución apegada al ordenamiento jurídico, cual es el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa y el numeral 208 de su reglamento, acudiendo a la figura de la modificación unilateral del contrato aún vigente, se confirma que era la procedente y se ejecutó.

Esa propuesta, partió de la realidad de la inminencia de la expiración del contrato vigente y la necesidad de asegurar la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular.

Un programa también, a partir de la otra realidad existente, cual es la pausa que generó una situación imprevisible, cual fue la interposición de una acción de inconstitucionalidad en contra de las normas de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, que prevén un sistema de autorizaciones, puesto así en entredicho.

En igual sentido, la evidente imposibilidad de acudir a otras figuras, para contratar nuevos prestatarios del servicio, pues implicaría también contradecir la norma vigente, amén de que sus tiempos de puesta en práctica no solucionarían la problemática a julio del año 2022.

Decisiones que de adoptarse, más bien podrían generar responsabilidad a cargo de quienes las acuerden, al ser evidente, tanto de la lectura de los informes de la Procuraduría General de la República como del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, a lo que se suman las manifestaciones de sectores involucrados en el tema, que la constitucionalidad del artículo 25 de la Ley de Tránsito está seriamente comprometida y

tampoco existe certeza sobre la aplicación legal de otras figuras para fundar una nueva contratación.

Todos esos aspectos solamente podrán ser dilucidados, una vez que se cuente con el pronunciamiento de la Sala Constitucional.

De estimarse que no son de recibo los argumentos expuestos, solicitamos se eleve el recurso ante el superior correspondiente, a saber la Señora Contralora General de la República.

Atentamente;

**Arq. Eduardo Brenes Mata
Viceministro de Transportes y Seguridad Vial
Presidente de la Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial**

**Licenciada
Gabriela Valverde Murillo
Representante Ministerio de Educación Pública**

**Doctora
Sandra Delgado Jiménez
Representante Ministerio de Salud**

**Ingeniero
Carlos Contreras Montoya
Representante
Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos**

**Señor
Juan Luis Chaves Vargas
Representante
Unión Nacional de Gobiernos Locales**

Los miembros solicitan a la secretaria realizar algunas modificaciones meramente de forma en el documento.

La secretaria procede a corregirlas de forma inmediata.

La secretaria externa a los miembros que don Juan Luis Chaves le informó que había leído el documento y que estaba de acuerdo con los argumentos señalados en el mismo.

Los miembros agradecen al Asesor Legal por el trabajo realizado y señalan estar de acuerdo en su totalidad con el documento y con el envío a la Contraloría General de la República.

Se acuerda remitir el documento para que sea firmado por los miembros y posterior remisión a la Contraloría General de la República.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1** Se tiene por conocido el documento de impugnación al oficio 07442-2022 (DFOE-SEM-0621 y DFOECIU-0252) de la Contraloría General de la República con las observaciones planteadas por los señores miembros, se instruye a la Administración, para su envío dentro del plazo de ley.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉTIMO

Oficio DVTSV-2022-0255 en atención al acuerdo JD-2022-0164.

A continuación, el Director Ejecutivo muestra el oficio DVTSV-2022-0255 en atención al acuerdo JD-2022-0164, en el cual indica don Rodolfo que los bienes inmuebles pasan a la administración del Consejo de Seguridad Vial, indica que ya pueden empezar a actuar con el tema de la Notaría del Estado con la Asesoría Legal, y por la Unidad de Activos con el tema asignados a los activos y a los muebles.

Oficio que se detalla a continuación para conocimiento de los miembros de la Junta Directiva:

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder referirse al Oficio:
DWTSV-2022-0255
05 de mayo del 2022.

Licenciada
Sofia Varela Zúñiga
Secretaria Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial.

Estimada señora:

Reciba un cordial saludo. Me permito adjuntarle para conocimiento de la Junta Directiva, en la próxima sesión, oficio DM-2022-1902, suscrito por el Señor Ministro, Ing. Rodolfo Méndez Mata, en el cual se instruye a realizar las gestiones pertinentes ante la Notaría del Estado, para que los bienes donados a nombre del estado por parte de la empresa encargada de la revisión técnica vehicular, sean traspasados bajo la administración del Consejo de Seguridad Vial.

Lo anterior de acuerdo a la consulta realizada mediante acuerdo JD-2022-0164.

Agradezco su atención,

Atentamente



Arq. Eduardo Brenes Mata
Viceministro



- Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, Consejo de Seguridad Vial
- Licda. Susana López Rivera, Directora a. i., Dirección Jurídica
- Dr. Carlos Rojas Fernández, Jefe, Asesoría Jurídica
- Licda. Marcela Amador Bustamante, Asesora, Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial.
- Lic. Jorge Salazar Vargas, Asesor, Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial
- Archivo/Copias



(506) 2523-2683
(506) 2523-2815
elluany.madrigal@mopt.go.cr

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Despacho del Ministro

San José, 02 de mayo de 2022

Al contestar refiérase al número:
DM-2022-1902

Señor
Eduardo Brenes Mata
Viceministro
Viceministerio de Transportes



Estimado señor:

Reciba un cordial saludo, en atención a su oficio No. DVTSV-2022-0202 del 19 de abril de los corrientes, mediante el cual adjunta el acuerdo de Junta Directiva JD-2022-0164, a efecto de que este Despacho instruya sobre lo anotado.

El citado acuerdo de junta directiva requiere que el suscrito se pronuncie con respecto a los bienes que deben ser traspasados a nombre del Estado por parte de la empresa Rtv, como resultado de la finalización del contrato de concesión que habían suscrito para brindar el servicio de revisión técnica vehicular, específicamente se consulta si dichos bienes deben ponerse a nombre del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o del Consejo de Seguridad Vial.

Sobre el particular, es menester indicar que este Despacho es del criterio de que los bienes aludidos, deben ser traspasados al Estado y que estos se pongan bajo la administración del Consejo de Seguridad Vial, tal y como lo estableció la Dirección de Asesoría Jurídica de este Ministerio en la conclusión número 3 del oficio No. DAJ-2021-6708 del 13 de diciembre de 2021.



Telefonos: (506) 2523-2507
(506) 2523-2019
Fax: (506) 2255-0242
www.csv.gob.cr

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Despacho del Ministro

Conforme con lo anterior, se solicita que se procedan a realizar las gestiones pertinentes ante la Notaría del Estado, para que se actúe de conformidad.

Atentamente,


Rodolfo Méndez Mata
Ministro



Cc: Junta Directiva Cosevi
Archivo/Copiodor
Consecutivo 1845-2022
PZQ

Visto Bueno

Asesor Pablo Zeledón Quesada
Despacho de Ministro



Teléfonos: (506) 2222 2000
(506) 2525 3012
Fax: (506) 2255 0242
www.moptr.gob.cr



JUNTA DIRECTIVA

JUNTA DIRECTIVA

San José, 07 de abril de 2022

JD-2022-0164

AVISO DE ACUERDO DE JUNTA DIRECTIVA

REF: ARTÍCULO VII SESIÓN ORDINARIA: 3101-2022 DE FECHA: 06-04-2022

Ing.
Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
Consejo Seguridad Vial

Estimado señor:

Me permito hacer de su conocimiento que nuestra Junta Directiva, según consta en el acta de la sesión citada en la referencia, acordó:

Oficio DE-2022-0912 Acuerdo Junta Directiva JD-2022-0066 Seguridad en las Instalaciones de RITEVE.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se tiene por conocida y analizada la presentación del Director Ejecutivo, referente a la Seguridad en las Instalaciones de RITEVE, donde se consideran las implicaciones presupuestarias que implicaría para la Institución la administración de los activos donados por la prestataria de la inspección técnica vehicular en el evento que deba asumirse la misma.
- 7.2 Instar al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que se sirva urgentemente instruir a las dependencias ministeriales que correspondan, se retomen las acciones para el proceso de traslado de los activos donados por la prestataria de la revisión técnica vehicular por medio de la Notaría del Estado y según determine a nombre de quién deben registrarse los bienes involucrados.

Se declara acuerdo firme.

SOFIA
VARELA
ZUÑIGA
(FIRMA)

Firmada
digitalmente por
SOFIA VARELA
ZUÑIGA (FIRMA)
Fecha: 2022.04.07
15:29:45 -0600

Sofia Varela Zúñiga
Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial

Cc: Archivo/copiador



(506) 2522-0975
(506) 2522-0902
www.csv.go.cr
Página 1 de 1

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se tiene por conocido el oficio DVTSV-2022-0255 en atención al acuerdo JD-2022-0164 y se instruye a la Administración, para que en coordinación con las oficinas correspondientes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se formalice el trámite de traspaso ante la Notaría del Estado, de los inmuebles de la actual prestataria del servicio de inspección técnica vehicular y de los demás activos de acuerdo a los procedimientos de ley, al concluir el plazo de la contratación.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO OCTAVO

Asuntos de Director Ejecutivo.

Invitación a la Convocatoria al seminario virtual sobre Seguridad Vial y Legislación.

El Director Ejecutivo muestra a los miembros la invitación a la Convocatoria al seminario virtual sobre Seguridad Vial y Legislación, para conocimiento.



OPS



CRI NMH/MH 85.00 26465 2022

29 de abril de 2022

Ing. Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial

Estimado señor Herrera:

Reciba un cordial saludo. Como parte de las acciones de promoción para la implementación del Plan Mundial del segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial acordado por las Naciones Unidas el año pasado y con motivo del tercer año de operación de la Red Parlamentaria de las Américas para la Seguridad Vial, lanzada en el 2019 por la OPS/OMS bajo la coordinación del Departamento de Enfermedades no Transmisibles y la oficina Legal de nuestra sede, integrada actualmente por miembros de los congresos nacionales de Argentina, Bolivia, Costa Rica, Brasil, Honduras, Paraguay y Perú y con la participación del Parlamento Centroamericano, estamos organizando el seminario virtual "Enfrentando juntos los retos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 en Latinoamérica y el Caribe". Dicho seminario se llevará a cabo el 18 de mayo del 2022, de las 7:00 a las 9:30 hora de Costa Rica.

Esta actividad también está siendo coordinada conjuntamente con el Departamento de Determinantes Sociales de la Salud de la OMS y la Alianza Global de ONGs para la Seguridad Vial, entidad acreditada ante las Naciones Unidas para seguimiento de los compromisos de sociedad civil. El seminario busca convocar a los Ministerios de Salud, agencias nacionales de seguridad vial y parlamentos nacionales de la Región (en especial las comisiones de salud y de transporte), para discutir los temas que se incluyen en la agenda adjunta.

En este contexto, atentamente solicitamos la designación de funcionarios responsables del tema para participar en dicho seminario. El enlace para la sesión se encuentra en la agenda que adjuntamos. Favor hacemos llegar la designación, de ser posible, a más tardar el próximo 11 de mayo del 2022.

Atentos Saludos.

Dra. María Dolores Pérez-Rosales
Representante

GR/suc
Anexo: Lo indicado



Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Se tiene por recibida la Invitación Convocatoria a seminario virtual sobre Seguridad Vial y Legislación, planteada por la OPS, puesta en conocimiento por la Dirección Ejecutiva y se instruye que coordine lo que corresponda, con quienes deseen participar en el mismo.

Se declara acuerdo firme.

Oficio DVT-DGPT-2022-762. Cese de funciones del Subdirector General de la Policía de Tránsito.

El Director Ejecutivo muestra a los miembros el oficio DVT-DGPT-2022-762 referente al cese de funciones del Subdirector General de la Policía de Tránsito, para conocimiento.



DIRECCION GENERAL DE LA POLICIA DE
TRANSITO

29 de abril de 2022

DVT-DGPT-2022-762

Ingeniero
Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial

Señores
Miembros de la Junta Directiva
Representantes
Consejo de Seguridad Vial

Asunto: Cese de funciones como Subdirector General de la Policía de Tránsito

Estimados Señores:

Reciban un cordial y atento saludo;

Les comunico formalmente, que el 30 de abril de 2022 finaliza mi gestión como Subdirector General de la Policía de Tránsito, debiendo retornar a mi plaza en propiedad, en el Consejo de Transporte Público, a partir del 01° de mayo de 2022.

Cualquier coordinación con éste cuerpo policial, a partir del 01° de mayo y hasta que se designe un nuevo titular subordinado, deberá ser canalizada a través de las Jefaturas de cada Departamento de la Dirección General de la Policía de tránsito, o bien, directamente con el Despacho del Señor Viceministro de Transporte Terrestre, o a la Dirección de la División de Transportes, según su competencia.

Me despido, no sin antes agradecer toda la ayuda y colaboración para con este servidor en estos casi cuatro años de gestión. Ha sido un honor servir y compartir labores con ustedes.



(506) 25233300-1018
alberto.barquero@mopt.go.cr



DIVISION DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE LA POLICIA DE
TRANSITO

DVT-DGPT-2022-762

Página 2 de 2

Cordialmente,

ALBERTO
BARQUERO
ESPINOZA
(FIRMA)

Firmado digitalmente
por ALBERTO BARQUERO
ESPINOZA (FIRMA)
Fecha: 2022.04.29
13:17:43 -06'00'

Firmado por: Alberto Barquero Espinoza
Documento emitido mediante
Sistema de Correspondencia Institucional
Documento interno N° 873405
Fecha: 29 de abril de 2022

Lic. Alberto Barquero Espinoza
Subdirector General de la Policía de Tránsito

Cco

Sra. Ana Marin Blanco, Oficinista, Despacho del Director General de la Policía de Tránsito
Sra. Rebeca Astorga Calvo, Oficinista, Despacho del Director General de la Policía de Tránsito

JAG



(506) 25233300-1016
alberto.barquero@mopt.go.cr

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.2 Se da por recibido el oficio DVT-DGPT-2022-762. Cese de funciones del Subdirector General de la Policía de Tránsito presentado por la Dirección Ejecutiva, y se instruye a la Administración para que brinde una respuesta de agradecimiento a dicho funcionario.

Se declara acuerdo firme.

Seguidamente los miembros, el Asesor Legal, el Director Ejecutivo y la Secretaria brindan un mensaje de despedida y agradecimiento al cierre de la gestión por parte de los miembros de la Junta Directiva.

Al ser las 14 horas con 05 minutos el Arq. Eduardo Brenes señala que se debe retirar para atender una reunión con don Rodolfo, reitera su agradecimiento por la labor realizada durante estos 4 años.

ARTICULO NOVENO

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

Se cierra la sesión a las 14 horas con 07 minutos.