

**Al contestar refiérase
al oficio No 05266**

**DFOE-CIU-0178
DFOE-SEM-0398**

**Resolución N.º R-DFOE-CIU-00004-2022 y R-DFOE-SEM-00002-2022.
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.** San José, a las quince horas con treinta minutos del veinticuatro de marzo de dos mil veintidós.-----

Recurso de revocatoria con apelación en subsidio presentado contra del oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141,DFOE-SEM-0287) del diez de marzo del dos mil veintidós, suscrito por el Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades y el Área de Seguimiento para la Mejora Pública.-----

RESULTANDO

I.- Que el 13 de octubre del 2021, el Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades, mediante oficio N.º DFOE-CIU-0331, remitió al Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) el informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, 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; documento en el cual se dispuso, en el apartado 4.4, que la Dirección Ejecutiva del COSEVI debía elaborar e implementar *“un 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 (...) que incluya al menos: a. Las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración del COSEVI, así como aquellas que deben ser aprobadas por su Junta Directiva, contemplando un orden lógico y sucesivo, así como los hitos y la ruta crítica. b. La remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación. c. Actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE. d. Indicadores de avance de las acciones, de forma que el monitoreo o seguimiento de este programa garantice la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente (15 de julio de 2022) según la cláusula 4.1.”*

II.- Que el 17 de noviembre del 2021, mediante el oficio N.º DE-2021-5777, el Director Ejecutivo del COSEVI remitió certificación N.º DE-2021-5776 mediante la cual certificó la elaboración del programa de trabajo denominado “Estrategia para la Transición del Servicio de Inspección Técnica Vehicular”. Además, informó que dicho documento fue remitido a la Junta Directiva para su respectiva aprobación, el pasado 15 de noviembre, con el oficio N.º DE-2021-5764.

DFOE-CIU-0178
DFOE-SEM-0398

24 de marzo, 2022

2

III.- Que el 13 de diciembre del 2021, mediante el oficio N.° 22429 (DFOE-CIU-0525, DFOE-SEM-1502) suscrito por el Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades y el Área de Seguimiento para la Mejora Pública, comunicaron los resultados de la verificación realizada al documento denominado “Estrategia para la Transición del Servicio de Inspección Técnica Vehicular”, que entre otras cosas, se indicó que dicho documento *“carece de los elementos mínimos solicitados, en correspondencia a un programa de trabajo, por cuanto, no presenta con claridad los responsables, actividades, fechas, mecanismos de coordinación y un cronograma actualizado, según el contrato vigente y la fecha de su cierre, que permita monitorear el avance del cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios.”*

IV.- Que el 5 de enero del 2022, mediante el oficio N.° DE-2022-0020, el Director Ejecutivo remitió información sobre los aspectos solicitados en relación con los ajustes al documento, denominado en esta oportunidad “Estrategia para la Transición del Servicio de Inspección Técnica Vehicular”; así como, un documento adjunto en formato Excel (sólo lectura).

V.- Que el 18 de enero del 2022, mediante el oficio N.° 01387 (DFOE-CIU-0055, DFOE-SEM-0127), las Áreas de Desarrollo de las Ciudades y Seguimiento de la Mejora Pública reiteraron la disposición 4.4 del informe N.° DFOE-CIU-IF-00004-2021, en virtud de que *“la estrategia planteada por la Administración no era congruente 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”.*

VI.- Que el 11 de febrero del 2022, mediante el oficio N.° DE-2022-0751 la Dirección Ejecutiva del COSEVI certificó que había atendido la disposición 4.4 inciso i del Informe de cita mediante el oficio N.° DE-2022-0747 y sus cuatro documentos anexos, de esa misma fecha.

VII.- Que el 10 de marzo del 2022, mediante el oficio N.° 04126 (DFOE-CIU-0141, DFOE-SEM-0287), las Áreas de Desarrollo de las Ciudades y Seguimiento de la Mejora Pública, comunicaron a la Dirección Ejecutiva del COSEVI, la finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.4 del informe N.° DFOE-CIU-IF-00004-2021 y su incumplimiento, en virtud de que lo remitido a la Contraloría General refiere a *“una serie de escenarios, dirigidos a la Junta Directiva del COSEVI, sin que se defina una línea 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) (inciso i).”*

VIII.- Que el 14 de marzo del 2022, mediante el oficio N.º DE-2022-1222, el señor Edwin Herrera Salas, en su condición de Director Ejecutivo del COSEVI, interpuso ante la Contraloría General de la República recurso de revocatoria con apelación en subsidio en contra del oficio N.º 04126 (DFOE-CIU- 0141, DFOE-SEM-0287).

CONSIDERANDO

I. SOBRE LA LEGITIMACIÓN Y ADMISIBILIDAD

De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N.º 7428, artículos 33 y 34, los actos finales que dicte el Órgano Contralor estarán sujetos al régimen común de impugnación de los actos administrativos, contenidos en la Ley General de la Administración Pública, N.º 6227, cuando se considere que lesionan derechos subjetivos o intereses legítimos o que impidan su origen; excepto los actos que se dicten en procedimientos de contratación administrativa, aprobación de contratos administrativos y actos relacionados con materia presupuestaria. En correspondencia, según lo establecido en los artículos 346 y 347 de la citada Ley General de la Administración Pública, la interposición de los recursos ordinarios debe darse dentro de los tres días siguientes al que se comunicó formalmente el acto final, con posibilidad de usar ambos recursos ordinarios (revocatoria y apelación) o uno solo de ellos.

De manera que de acuerdo con la normativa indicada, el oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141, DFOE-SEM-0287), al ser dirigido al señor Edwin Herrera Salas, en su condición de Director Ejecutivo del COSEVI, lo legitima para impugnar el acto. Asimismo, en relación con el numeral 38 de la Ley de Notificaciones Judiciales, Ley N.º 8687; el presente recurso fue planteado dentro del plazo establecido, por cuanto le fue comunicado a la Administración el 10 de marzo del 2022, y es presentado el recurso de revocatoria el día 14 del mismo mes y año; teniéndose así en tiempo la presentación de los recursos dentro del plazo de ley de tres días hábiles.

II. SOBRE LOS MOTIVOS DE IMPUGNACIÓN

En el recurso presentado, el recurrente plantea diversas consideraciones. En un primer punto hace mención a la discrepancia con el contenido y alcances del oficio recurrido. En este punto el recurrente señala de forma textual la parte del oficio recurrido en que se expresa que la disposición 4.4 no ha sido atendida y se encuentra incumplida. Además, señala que en el oficio se plantean una serie de ideas no concatenadas en su vinculación y a partir de las cuales efectúa varios señalamientos que estima necesarios para los descargos que realizará en el presente recurso. En suma, el recurrente hace un preámbulo para introducir sus argumentos, al cual no nos referiremos de manera independiente, sino en los siguientes apartados.

En un segundo punto se refiere a lo denominado como Eje de la intervención de la Contraloría General de la República (CGR) sobre el tema de la inspección técnica vehicular con motivo de la finalización del contrato vigente con un operador privado y competencias de la Dirección Ejecutiva, en el cual se exponen las alegaciones de fondo en el desacuerdo con el Órgano Contralor de que la disposición 4.4 se encuentra incumplida, así como el tema de competencias del COSEVI, del MOPT y de la Dirección Ejecutiva. Además, se plantean cuatro puntos adicionales, sobre las cláusulas del contrato, el principio de mutabilidad de los contratos, aplicación del artículo 26 de la Ley de Tránsito, efectividad de la donación de activos al expirar el contrato y otras figuras de contratación.

Además se solicita la suspensión de las determinaciones cursadas a la Dirección Ejecutiva al afirmar que existe un incumplimiento respecto de las disposiciones cursadas en su momento, en virtud de los recursos interpuestos.

Indicándose finalmente que se revoque el oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141 DFOE-SEM-0287), denominado Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.4 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 y que de estimarse que no son de recibo los argumentos expuestos, se eleve el recurso ante el superior correspondiente.

En virtud de lo anterior, se procederá a referirnos seguidamente a los puntos alegados.

II.1 Sobre el eje de la intervención de la CGR sobre el tema de la inspección técnica vehicular con motivo de la finalización del contrato vigente con un operador privado y competencias de la Dirección Ejecutiva.

En el recurso se plantean a consideración los siguientes elementos:

1) Se alega como primer aspecto una suerte de contradicción entre lo expresado en el Informe N.º DFOE-CIU-IF-00000004-2021 en relación con lo señalado en el oficio recurrido.

En tal sentido, señala el recurrente que en su criterio, según el objetivo y propósito del informe de fiscalización, se definió una estrategia en total apego a Derecho y las posibilidades jurídicas y materiales imperantes, rindiendo los informes iniciales, documentación de respaldo y ampliando explicaciones, de manera que el incumplimiento señalado deviene de una discrepancia con el planteamiento o la estrategia formulada; discrepancia que alega, en su criterio, no es sinónimo de incumplimiento.

Particularmente, hace referencia a que: *“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 estuvieren 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.”.

Criterio de las Áreas:

En primer término debe tenerse presente lo establecido en la disposición 4.4 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, que literalmente indica: “A *EDWIN HERRERA ARIAS EN SU CALIDAD DE DIRECTOR EJECUTIVO DEL COSEVI O QUIÉN OCUPE EL CARGO:* 4.4 *Elaborar, oficializar e implementar un 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, de forma que se solventen las debilidades señaladas en los párrafos 2.10 a 2.20 de este informe, que incluya al menos:* a. *Las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración del COSEVI, así como aquellas que deben ser aprobadas por su Junta Directiva, contemplando un orden lógico y sucesivo, así como los hitos y la ruta crítica.* b. *La remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación.* c. *Actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE.* d. *Indicadores de avance de las acciones, de forma que el monitoreo o seguimiento de este programa garantice la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente (15 de julio de 2022) según la cláusula 4.1 Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá remitir a esta Contraloría General lo siguiente:* i. ii. iii. 4.5. *En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del presente informe, una certificación en la que haga constar la elaboración del programa de trabajo, así como su remisión para aprobación de la Junta Directiva. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del programa una certificación en la cual se haga constar su oficialización. En un plazo de 2 meses contados a partir de su oficialización, una certificación en la cual se haga constar el avance de las actividades según lo programado. A partir de este informe emitir certificaciones cada 2 meses sobre el avance de las actividades hasta el cierre contractual (15 de julio de 2022).”*

Sobre el particular, según la información suministrada¹ por la Administración en el marco del seguimiento de la disposición, estas Gerencias han sido enfáticas, sin entrar a examinar en detalle los escenarios, porque entendemos que son eso escenarios, opciones, pero sí alertando sobre aquellos aspectos que se oponen a las

¹Oficio DE-2021-5777 del 17 de noviembre de 2021, oficio DE-2022-0020 del 5 de enero de 2022 y certificación N.º DE-2022-0751 del 11 de febrero de 2022.

DFOE-CIU-0178
DFOE-SEM-0398

24 de marzo, 2022

6

condiciones contractuales vigentes y determinando que lo suministrado no configura un programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios -que exige viabilidad y certidumbre en las acciones- tal que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, acorde con el marco normativo vigente, por cuanto tal y como se señaló en el oficio N.º 22429 (DFOE-CIU-0525/DFOE-SEM-1502), *“En términos generales, el documento, denominado “Plan de Trabajo-Estrategia para la Transición del Servicio de Inspección Técnica Vehicular”, carece de los elementos mínimos solicitados, en correspondencia a un programa de trabajo, por cuanto, no presenta con claridad los responsables, actividades, fechas, mecanismos de coordinación y un cronograma actualizado, según el contrato vigente y la fecha de su cierre, que permita monitorear el avance del cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios.”*.

Posteriormente, mediante el oficio N.º 01387 (DFOE-CIU-0055/DFOE-SEM-0127), se indicaba que *“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.”*.

En ese sentido, los escenarios formulados por la Dirección Ejecutiva del COSEVI, han hecho mención de posibles ajustes que requieren validaciones normativas de distintos actores (Contraloría General de la República, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos), de manera que las propuestas continúan alejadas de lo dispuesto, sin que se hayan realizado dichas validaciones, según corresponda. A escasos tres meses de que el contrato fenezca no es posible seguir exponiendo escenarios, como si se tratara de una planificación a mediano o largo plazo. Lo anterior, considerando además, que no consta la remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación, no de “meros escenarios”, sumado a que la misma Administración es clara en que aún no cuenta con información necesaria para definir lo referente a la tarifa, situación que aún presenta incertidumbre y que incluso no es considerada en la estrategia descrita.

En esa línea, tal y como se indicó en el oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141/DFOE-SEM-0287) del 10 de marzo del año en curso, de lo *“expuesto por la Administración no se observa claridad en la estrategia a seguir, considerando los ajustes en el modelo tarifario y la respectiva tarifa, así como las nuevas condiciones y posibilidades jurídicas que surjan referente al manejo de los activos como por ejemplo los terrenos y las instalaciones, el equipamiento u otros, los cuales reconoce esa Administración deben ser trasladados a nombre del Estado, a partir del 15 de julio del 2022”*.

Por lo tanto, no se presentó a la Contraloría General, un 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, acorde con el marco normativo vigente y en apego a un modelo de negocio formal.

2) Como **segundo aspecto**, se señala que desde un inicio la CGR no ha considerado en su dimensión los temas competenciales del COSEVI, del MOPT y de la Dirección Ejecutiva. En orden a este aspecto, mencionan diversas normas de la Ley de Administración Vial N.º 6324 relacionadas con la Dirección Ejecutiva, particularmente respecto al artículo 22 que establece a la Dirección Ejecutiva del COSEVI como un subordinado de la Junta Directiva; además, el artículo 23 incisos 1, 3, 6, 13 y 14, que dispone las atribuciones de la Dirección Ejecutiva, tales como ejecutar los acuerdos y demás resoluciones de la Junta Directiva, informarla en los asuntos de interés de la institución y proponer acuerdos que estime convenientes, asistir a sesiones de la Junta Directiva con voz pero sin voto, ejecutar otras gestiones expresas de la Junta Directiva o su Presidente, así como todas las funciones que en el futuro se consideren necesarias para el cumplimiento de los objetivos y fines de la institución.

En tal sentido, indica que las normas son claras al señalar que la Dirección Ejecutiva es una instancia subordinada a la Junta Directiva del COSEVI, por lo que siendo consecuentes con las disposiciones de la CGR, la Dirección Ejecutiva propone una estrategia y luego la misma es conocida y oficializada, avalada o modificada por la Junta Directiva que la hace suya y genera una voluntad autónoma, por lo que el planteamiento de una propuesta por sí sola no puede concebirse como un incumplimiento, tal y como se afirma en el oficio recurrido y otros documentos, ya que la misma está condicionada a lo que resuelva la Junta Directiva como jefera de la Dirección Ejecutiva. Agrega que en una materia como la que les ocupa, se desprende del citado artículo 23, que la Dirección Ejecutiva sólo puede hacer planteamientos, siendo la Junta Directiva la responsable o corresponsable de la información que se remita a la CGR sobre las acciones planteadas para asegurar la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular. En reafirmación de lo anterior, cita el acuerdo de la Junta Directiva, artículo II de la sesión extraordinaria N.º 3096 del 10 de marzo de los corrientes, donde se adopta acuerdo respecto a la disposición 4.7 del Informe.

Por último, se indica que de forma reiterada se ha venido analizando de forma incorrecta en los oficios emitidos y en el recurrido, otro tema competencial, y es que el contrato de revisión técnica vehicular vigente, no fue firmado por el Consejo de Seguridad Vial, por lo que cualquier acción asociada a éste, no puede ser ejercida por la institución, lo cual estiman es un principio básico en toda relación contractual. Señala que esa realidad debe ser entendida por las características de la revisión técnica vehicular, ya tratadas por la Sala Constitucional en la sentencia N.º 5895-2005, mediante la cual ese Tribunal expresa, entre otros, que la titularidad del servicio público revisión técnica vehicular por el Estado *“le fue conferido,*

expresamente por ley, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con lo cual es de titularidad del Estado”.

En criterio del recurrente, lo señalado por la Sala Constitucional en la referida sentencia es consecuente con lo estipulado en el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, que indica: *“ARTÍCULO 25.- Autorización de los CIVE. Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley.”*. Y considera evidente de la norma que cualquier acción que realice el Cosevi para definir quiénes ejecutan la prestación del servicio, es imputable al MOPT, por lo que se requiere su aval y coordinación para actuar.

Agrega que respecto al contrato vigente no existe un vínculo del COSEVI, por lo que cualquier acción determinante requiere el concurso del MOPT y que la estrategia planteada se apega a esa realidad, por lo que la jerarquía ministerial es la que debe analizarla y actuar. Además, indica que en lo que atañe al contrato vigente hasta julio del 2022, debe asociarse al artículo 28 de la Ley N° 9078, que dispone *“Artículo 28.- Fiscalización de los centros de IVE Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, fiscalizar todas las empresas autorizadas para realizar la IVE.”*

Dicha norma vino a ser consecuente, con la línea de acción indicada antes, en el artículo 19 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, reformada por la Ley N° 8696 diciembre de 2008, en el que se indicaba que el MOPT comprobaría los requisitos que determinara esa Ley y su Reglamento, mediante la revisión técnica de vehículos, que estaría bajo la supervisión del COSEVI. Por lo que en su criterio, se desprende que el papel del COSEVI, en otros temas distintos de los señalados en el artículo 25 de la ley N° 9078, son exclusivamente técnicos de fiscalización técnica y administrativa de la prestación del servicio, por lo que arguye que, los otros aspectos vinculados al contenido del contrato, incluidos los financieros, son responsabilidad de su signatario, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por lo que no pueden ser requeridos por el Cosevi; aspecto que ha sido señalado reiteradamente, pero nunca ha sido analizado ni desvirtuado, y se resuelve en contrapelo al mismo, lo que estima es un vicio del oficio recurrido, al ser parte de su fundamento, para señalar incumplimientos a cargo del recurrente. Además, insiste en el acuerdo de la Junta Directiva, en relación con la estrategia sometida a su aprobación.

Concluye que por lo tanto, no existe ningún incumplimiento a las disposiciones giradas, ya que los documentos solicitados se han presentado en los tiempos requeridos, con los documentos de respaldo, que incluyen los cronogramas, responsables y acciones ejecutadas y a ejecutar.

Criterio de las Áreas:

En relación con la disposición 4.4 dirigida al Director Ejecutivo del COSEVI, la Contraloría General, no ha desconocido ni sus funciones como funcionario ejecutivo, ni su relación de subordinación de la Junta Directiva; tanto así que la disposición 4.7 del Informe se dirige a la Junta Directiva para que resuelva justamente el **programa de trabajo** realizado según lo establecido en la referida disposición 4.4.

La Contraloría General, realizando un análisis del marco jurídico aplicable, dirige las disposiciones a aquellos funcionarios de la Administración competentes para llevar a cabo las acciones pertinentes a efecto de subsanar las deficiencias comunicadas en el informe de auditoría. En tal sentido, tratándose de la Dirección Ejecutiva se ha tenido presente, los artículos 4, 5, 8 y 22 de la Ley N.º 6324, entre otros, en el sentido de que el COSEVI, como órgano desconcentrado del MOPT con independencia funcional, administrativa y personalidad jurídica propia, cuenta con una Dirección Ejecutiva cuyo funcionario ocupa la mayor jerarquía para efectos de la dirección y administración de ese Consejo, sin desconocer las competencias de la Junta Directiva como órgano máximo del COSEVI.

Consecuentemente, estas disposiciones fueron emitidas para cumplir con el orden sucesivo, lógico, y acorde con las responsabilidades y competencias de la Dirección Ejecutiva y la Junta Directiva del COSEVI; no obstante, el incumplimiento de esta disposición en particular, obedece a los elementos ya citados, relacionados con la no presentación de un 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, acorde con el marco normativo vigente.

De esta manera, entre ambas disposiciones, si bien están relacionadas, existe una independencia en los elementos contenidos en cada una de ellas, de forma que es posible verificar individualmente en el marco del seguimiento su contenido, por lo que la ausencia de **elementos mínimos** solicitados configura un incumplimiento particular, lo que contraviene lo señalado por el Director Ejecutivo al afirmar que: *“la Dirección Ejecutiva propone una estrategia y luego la misma es conocida y oficializada, avalada o modificada por la Junta Directiva que la hace suya y genera una voluntad autónoma, por lo que el planteamiento de una propuesta por sí sola no puede concebirse como un incumplimiento, tal y como se afirma en el oficio recurrido y otros documentos, ya que la misma está condicionada a lo que resuelva la Junta Directiva como jerarca de la Dirección Ejecutiva”*. Esto no es un asunto de “estrategia” sino de proponer y lograr consolidar acciones concretas encaminadas a gestionar un hecho cierto, cual es el vencimiento del plazo del actual contrato para la revisión técnica.

Dicho lo anterior, si la propuesta remitida por la Dirección Ejecutiva no considera todos los aspectos descritos y solicitados en la disposición citada, constituye un incumplimiento de la misma. El recurrente en lo indicado da la impresión de que sus funciones se limitan a un papel casi de mero ejecutor de acuerdos de la Junta Directiva, obviando la jerarquía y funciones atribuidas por el ordenamiento jurídico, pero sobre todo el hecho de que la revisión técnica vehicular es una función vinculada directamente con el Consejo. Elaborar un programa de trabajo es una función

operativa, concordante con las funciones de un Director Ejecutivo. Téngase en cuenta que los deberes públicos son irrenunciables (artículo 66.1 LGAP).

En relación con el otro aspecto competencial que alude el recurrente relacionado con la interpretación incorrecta por la Contraloría General, de que el contrato de revisión técnica vehicular vigente no fue firmado por el COSEVI, de ahí que cualquier acción asociada a éste, no puede ser ejercida por la institución; no lleva razón el recurrente, ya que ese aspecto no se ha desconocido u obviado. Una cosa es quien tenga la representación para suscribir un contrato y otra quién tiene asignada la gestión -desde lo público- de la actividad que involucra. Bajo la lógica del recurrente, sólo quien suscribe los contratos administrativos puede tomar acciones, línea por completo equivocada. No olvidemos que esta actividad la ejerce el MOPT a través del COSEVI. La Contraloría General tiene claro que el contrato vigente fue suscrito por el MOPT, por ser quien tuvo la representación, lo que no significa que toda acción deba provenir del Ministro a cargo. Ahora bien, lo que ha insistido la Contraloría General desde el reporte ágil N.º DFOE-CIU-RF-00001-2021 y el Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, es que el contrato vigente finaliza el 15 de julio del 2022 y desde esa perspectiva es que se abordó la fiscalización ejecutada, según se puede apreciar en la misma disposición 4.4.

Por otro lado, en relación con el argumento del recurrente de que cualquier acción que se realice para definir quiénes ejecutan la prestación del servicio de IVE, no le corresponde al COSEVI sino que le es imputable al MOPT, por lo que se requiere su aval y coordinación para actuar; se tiene una divergencia con la conclusión a la que llega el recurrente en la valoración del ordenamiento jurídico y de algunos elementos que extrae de la sentencia N.º 5895-2005 de la Sala Constitucional.

En ese sentido, debe tenerse presente que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078 de 26 de octubre de 2021, establece en el artículo 25 que *“Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley”* (el resaltado no es del original). Asimismo, en el numeral 3 del mismo cuerpo legal establece que *“La ejecución de esta ley le corresponde al MOPT por medio de sus órganos, sin perjuicio de las competencias que esta ley asigne a otras entidades u órganos. (...)”* (lo resaltado no es del original). Conforme a la citada normativa, la Ley de Tránsito delegó, desde la reforma efectuada mediante la Ley N.º 8696 de 2008, en el COSEVI, la autorización de los centros que realizarán la IVE, por lo que en esa materia es competente.

El COSEVI, a la luz del artículo 4 de la Ley de Administración Vial N.º 6324, como órgano desconcentrado del MOPT con independencia funcional, administrativa y personalidad jurídica propia, no queda abstraído del mismo; la propia Ley de Tránsito conserva en el artículo 31 una potestad normativa, al establecer que el MOPT dictará el reglamento que establece los dispositivos de seguridad activa y pasiva, medidas de seguridad y demás disposiciones necesarias, remarcando que ha de contar de previo

con el dictamen técnico de ese Consejo. A partir de la competencia legalmente establecida en la Ley de Tránsito, el COSEVI tiene un poder-deber de planificación, ejecución y control del servicio de inspección técnica vehicular, para lo cual ha de observar lo establecido en el ordenamiento jurídico de una manera integral.

Por otra parte, respecto a los antecedentes indicados por el recurrente, es importante tener presente su temporalidad, materia y alcance. En ese sentido, cabe indicar que el voto de la Sala Constitucional mencionado, se realizó conforme a la normativa de tránsito vigente en ese momento, Ley N.º 7721 de 09 de diciembre de 1997 con entrada en vigencia el 15 de enero de 1998, que establecía en el artículo 19 que el MOPT comprobaría los requisitos que deben cumplir los vehículos para su circulación mediante la revisión parcial o total, las cuales se realizarían en los “lugares que ese Ministerio determinara y autorizara”. Posteriormente, con la reforma a la mencionada Ley de Tránsito, mediante la Ley N.º 8696 del 17 de diciembre de 2008, se modificó el numeral 19 antes transcrito estableciendo que el “MOPT comprobará estos requisitos, mediante la revisión técnica de vehículos, que estará bajo la supervisión del Cosevi. (...) Para este efecto, las revisiones se realizarán en los centros de servicio de revisión técnica integral de vehículos de las empresas que el MOPT adjudique por medio del Cosevi (...)”. Asimismo, el artículo 20 indicó que el “MOPT dictará el Reglamento que contenga los requisitos y condiciones mecánicas de la revisión técnica vehicular, previo dictamen técnico del COSEVI.” Por otra parte, los transitorios VII y X², indicaron que la supervisión de la revisión técnica sería asumida por el COSEVI para lo cual podría realizar convenios con el Consejo de Transporte Público y

² Dictamen de la Procuraduría C-053-2010, del 25 de marzo de 2010: “**En cuanto al canon de fiscalización . Ciertamente, el artículo 19 de la Ley de Tránsito prevé la existencia de un canon de fiscalización, el cual se incluye en la tarifa de la revisión técnica vehicular. Empero, ese canon solo puede financiar el fondo de investigación y apoyo a los colegios técnicos profesionales que imparten mecánica automotriz y la investigación universitaria en ese campo, la contaminación ambiental y la seguridad vial, así como la función de fiscalización de la revisión técnica vehicular. Esa fiscalización no le corresponde a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Por el contrario, el propio artículo 19 la atribuye al Consejo de Seguridad Vial: “El MOPT comprobará estos requisitos, mediante la revisión técnica de vehículos, que estará bajo la supervisión del Cosevi”/ Competencia que reafirman los Transitorios VII y X de la Ley 8696 de 17 de diciembre de 2008, Reforma parcial de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993. En lo que interesa, el Transitorio X de la Ley dispuso que COSEVI asumiría la supervisión de la revisión técnica vehicular en un período máximo de doce meses a partir de la entrada en vigencia de esa Ley, que tuvo lugar el 23 de diciembre de 2008. Lo que implica que a partir de ese momento, corresponde a COSEVI supervisar la revisión técnica vehicular. Para atender esas nuevas funciones en materia de supervisión y fiscalización de las empresas que realizan la revisión técnica vehicular, se establece el canon de fiscalización a favor de COSEVI. El canon tiene un destino específico fijado por ley, destino que no abarca el reembolso de los costos incurridos por la ARESEP. (...) el hecho de que la Ley 8696 ha modificado transitoriamente el destino de los recursos del Fondo, de modo tal que puedan usarse en los gastos que expresamente se indica. Pero entre los gastos que el Transitorio VII autoriza al COSEVI no ha sido autorizado el que nos ocupa. Dispone el Transitorio de mérito: / TRANSITORIO VII.- / Autorízase al Cosevi para que realice los gastos corrientes y las inversiones que considere necesarios con cargo al Fondo de Seguridad Vial, durante un lapso de veinticuatro (24) meses, para agilizar y ejecutar las nuevas disposiciones de esta Ley. Se incluye la contratación de personal para fungir como responsable de supervisar la ejecución de la revisión técnica vehicular en el país, así como para la dotación de todos los insumos necesarios para el establecimiento periódico de las normas que deberán cumplir los responsables de efectuar la revisión técnica vehicular en el país, contenidas en el manual de requisitos o condiciones mecánicas de la revisión técnica vehicular, en los componentes de seguridad, emisiones contaminantes y demás aspectos relevantes para autorizar la conducción de vehículos automotores, a fin de adaptarlo a las particularidades cambiantes de la materia involucrada y efectuar una eficiente revisión, la ejecución de proyectos de seguridad vial, el funcionamiento de la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación, así como a la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito’. Puede decirse, así, que se autoriza COSEVI a realizar gastos corrientes e inversiones para poder cumplir con la supervisión de la revisión técnica vehicular, así como la función asesora en materia de normas para la revisión técnica. De esa forma puede, por ejemplo, financiar con el Fondo de Seguridad Vial los costos en que incurra para el establecimiento de manuales de requisitos o condiciones mecánicas de la revisión. Los gastos que se autoriza son, entonces, aquellos que financian la competencia del COSEVI.”**

se le autorizó a realizar gastos corrientes, inversiones y contratación de personal para la ejecución de las funciones otorgadas por las reformas relacionadas con la inspección vehicular. Finalmente, la reforma efectuada mediante la ley N.º 9078 del 4 de octubre de 2012 mantuvo la competencia en el COSEVI, por medio de los mencionados artículos 25 y 28, y la rectoría reglamentaria del MOPT, previo dictamen técnico de ese Consejo.

En relación con el dicho del recurrente de que a partir de la relación de las normas anteriores y de la sentencia mencionada, se distingue el papel del COSEVI, de ahí que en otros temas distintos de los señalados en el artículo 25 de la ley N.º 9078, son exclusivamente técnicos de fiscalización técnica y administrativa de la prestación del servicio, siendo que los otros aspectos vinculados al contenido del contrato, incluidos los financieros, son responsabilidad del MOPT, por lo que no pueden ser requeridos por el Cosevi. Tal aseveración no se comparte por diferentes razones, que seguidamente se exponen:

Primero, el artículo 19 de la Ley N.º 8696 de 17 de diciembre de 2008 y el Transitorio X establecen claramente que la supervisión de la revisión técnica le corresponde al COSEVI. Por lo que, en la valoración del régimen jurídico debe tenerse presente la variación a través del tiempo de las distintas circunstancias y competencias asignadas y derivadas de las reformas legales, de manera que en las condiciones jurídicas actuales, rige lo establecido en el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, que dispone una competencia directa del COSEVI en la habilitación de nuevos prestadores del servicio público de inspección técnica vehicular, lo que no enerva las relaciones de coordinación y colaboración interinstitucional con el MOPT.

Segundo, el recurrente no considera lo establecido en el contrato vigente, a modo de ejemplo, en las cláusulas 7.1, 7.2 y 8.1 que señalan como obligación del Contratista, presentar al Consejo los informes que se señalen en la oferta, cartel, así como anualmente los informes financieros auditados y que el Consejo tendrá acceso a la información para ejercer su función de fiscalización y control. En ese sentido, específicamente, el adendum al contrato, firmado entre las partes, de 20 de julio de 2012 estableció expresamente en el considerando IV. *“Que las partes estiman conveniente modificar las cláusulas 7, 8 y 11 para clarificar, por una parte, el alcance de los informes que el Contratista debe presentar, la competencia en la fiscalización de COSEVI (...)”*. Al respecto, la literalidad de las cláusulas modificadas y vigentes establecen que:

“7.1 GENERALIDADES\ El CONTRATISTA estará obligado a presentar al CONSEJO los informes que se señalen en la oferta y el cartel de licitación, para lo cual acordará con el CONSEJO la manera de hacerlo en relación con el formato y contenido de los informes que debe presentar y que se refieran al servicio que se brinda, con el fin de adecuar a los medios tecnológicos de que se dispone. Dicha información podrá ser presentada en forma impresa, por medios electrónicos o por transmisión remota (tal como mediante conexiones en red) según lo prefiera el

CONSEJO, cuyo costo será asumido por el CONTRATISTA. De igual forma, el CONTRATISTA deberá comunicar al CONSEJO cualquier otro aspecto de importancia inherente a la prestación del servicio que se considere pertinente informar.

7.2 INFORMES TÉCNICOS Y ESTADÍSTICAS/ Según lo dispone la cláusula 7.1, el CONTRATISTA deberá entregar al CONSEJO, informes y estadísticas de manera mensual que deberán contener como mínimo:

- a) Inspecciones totales por Estación
- b) Inspecciones totales por tipo de vehículo
- c) Principales defectos aplicados por tipo de vehículo
- d) Principales defectos aplicados según capítulo del Manual
- e) Listado de placas de matrícula que se presentan según la calendarización preestablecida.
- f) Reporte de los vehículos de inscripción (por primer nivel de comercialización y por ingreso al país)

Otros informes y estadísticas que así se requieran, serán previamente acordados por las partes.

7.3 INFORMES FINANCIEROS

De conformidad con lo dispuesto en el cartel de licitación y la oferta, el CONTRATISTA deberá presentar anualmente sus informes financieros auditados al CONSEJO, los que se considerarán y tratarán como confidenciales, de acuerdo al artículo 24 constitucional. Los auditores externos que realicen tal labor deberán estar debidamente autorizados en Costa Rica.

8. FISCALIZACIÓN Y CONTROL

8.1 PROPÓSITO DE LA FISCALIZACIÓN Y CONTROL

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) velará porque el servicio de RTV que preste el CONTRATISTA se realice de la forma que más convenga al interés público y permita mejorar la seguridad en las carreteras y la protección del medio ambiente, conforme lo establece el ordenamiento jurídico y el cartel de licitación.

(...)” (Lo resaltado, no es parte del original)

Resulta claro de lo transcrito, que de manera integral el contrato y sus adendas, contienen disposiciones en su clausulado relacionadas con información básica para el control en la prestación de los servicios, no solo desde una perspectiva técnica sino también de otros componentes esenciales como el económico-financiero; acceso previsto para COSEVI a partir del momento en que con la suscripción de la Adenda (20 de julio del 2012) y a la luz de la reforma de la Ley de Tránsito citada, se le encargó **el control y fiscalización** del contrato.

Tercero, debe recordarse que esta Contraloría General desde junio 2021 en un primer reporte³ y luego en octubre de ese mismo año mediante el Informe

³ DFOE-CIU-RF-00001-2021 Acciones para garantizar la continuidad del servicio de Inspección Técnica Vehicular

N.ºDFOE-CIU-IF-004-2021 “Informe de Auditoría de Carácter Especial sobre el proceso de gestión para garantizar el servicio de inspección técnica vehicular” recalcó la importancia de que la Administración en su etapa de planificación de la estrategia para asegurar la continuidad del Servicio Público, determinara tener la totalidad de la información necesaria para la definición del modelo de prestación de servicio, del modelo tarifario, de la tarifa y para la operación del servicio público. Esta información, según lo dispuesto en el contrato vigente, debió aportarse al Consejo de forma mensual y anualmente en los formatos acordados y de la forma que más convenga al interés público, o bien a solicitud de éste, todo ello acorde con el deber de fiscalización que la Ley y el contrato le delegan.

En consecuencia de todo lo anteriormente expuesto, esta Contraloría General mantiene el incumplimiento de la disposición 4.4., en virtud de que el recurrente no demostró dentro de la documentación remitida en el seguimiento de la disposición, un programa de trabajo que contenga de manera integral todas las acciones, responsables y ruta crítica, que permita garantizar el cierre contractual y su transición.

II.2 Sobre las cláusulas del contrato, el principio de mutabilidad de los contratos, aplicación del artículo 26 de la Ley de Tránsito, efectividad de la donación de activos al expirar el contrato y otras figuras de contratación.

El recurrente expone en los puntos III, IV, V y VI de su recurso, una serie de alegatos relacionados con algunas cláusulas del contrato vigente, con el principio de mutabilidad de los contratos establecido en el contrato vigente, resoluciones de la Sala Constitucional y criterios de la División de Contratación Administrativa; también sobre la estrategia planteada para aplicación del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa; la improcedencia de la aplicación del artículo 25 de la Ley de Tránsito a pesar de que no esté suspendido por la Sala Constitucional; la efectividad de la donación de activos al expirar el contrato y finalmente, reparos en el sentido de que acudir a otra figura de contratación distinta a la modificación contractual no lograría la continuidad del servicio.

Sostiene que del contenido del oficio recurrido, se desprende que el contrato vigente es inmutable y que con tal aseveración se está rechazando la estrategia propuesta, porque se apoya en el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. Además, que en el oficio que se recurre, se considera el artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N.º 9078; sin embargo que al plantearse la estrategia, se realizó una valoración de riesgos, mediando la acción de Inconstitucionalidad tramitada bajo el expediente N.º 21-021385-0007-CO, y se valoró que 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 asegurar la prestación del servicio de inspección técnica vehicular, permite más bien concluir que el riesgo de impacto negativo de esa decisión sería alto.

Por otra parte, señala con respecto a la aplicación de las cláusulas 4.2 y 12.6 del contrato vigente que establece que una vez, 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, es una cuestión que la administración tiene clara *“pero bajo ciertas condiciones que correspondieron al planteamiento o estrategia remitida, por lo que debe dejarse sentado y reiterar, que la misma se ubica en función de la suerte del contrato vigente. Por lo tanto, si la premisa de la propuesta de estrategia que se planteó a esas gerencias, para atender la necesidad inmediata, se basa en ampliar el contrato, mediante modificación unilateral, la cláusula podría no ejecutarse aún, por lo que no habría roce de ningún tipo. Ello se dejará también clarificado en los alcances de la modificación unilateral que se efectuaría por parte del Señor Ministro, quien es el competente para esta decisión.”*

Finalmente, manifiesta el recurrente que acudir a la figuras de la licitación pública, la autorización para una contratación concursada con plazos acotados con el aval de la CGR o bien contratar directamente al actual prestatario con el aval del Ente Contralor, por razones de urgencia o por estimarlo como el proveedor único de acuerdo al escenario vigente, ninguna permitirá asegurar la continuidad del servicio en el mes de julio del año en curso, por los tiempos que comportaría ejecutar cualquiera de esas figuras y en la tarifa con la cual se retribuye la prestación del servicio, que requeriría de la participación de la ARESEP según el artículo 29 de la Ley de Tránsito. Incluso que acudir a la figura del artículo 25 de la Ley de Tránsito obligaría a una reglamentación, donde los tiempos estrechos actuales no permitirían la solución a julio del 2022.

Criterio de las Áreas:

En relación con los aspectos mencionados por el recurrente, en primer término debe tenerse presente que estamos frente al proceso de seguimiento de disposiciones, entre ellas, la 4.4. en la que se requiere un programa de trabajo cierto y no una estrategia; es decir, implicaba que se debía establecer concretamente las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración, la remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación, las actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y la definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE, así como los indicadores de avance de las acciones, siempre con una perspectiva que permitiera el cierre del contrato vigente y su transición.

De ahí que, la insistencia del recurrente de traer a ese proceso escenarios “bajo una estrategia” conformada por un grupo de “opciones viables”, que son de valoración y definición de la Administración bajo su responsabilidad y no de otros sujetos externos, ha sido la elección del recurrente, porque insistimos eso no se solicita en la

disposición. De tal suerte, el recordatorio de la jurisprudencia constitucional sobre la mutabilidad de los contratos, deviene en innecesario, toda vez que aún cuando es de amplio conocimiento de la Contraloría General no es el sustento del oficio que se cuestiona.

Omitimos referirnos a los artículos 208 y 209 del RLCA, incluso respecto a la obligación *per se* de la aplicación del artículo 25 de la Ley de Tránsito -como erróneamente lo ha entendido el recurrente-, porque no son el sustento de lo señalado en el oficio de mérito y en todo caso, son valoraciones que competen a esa Administración.

Por el contrario, desde el ejercicio de nuestras competencias de fiscalización es posible referirnos a los términos de la relación contractual vigente que después de un largo período está pronta a concluir y el impacto que ello provoca en el sistema de inspección vehicular destacando aspectos como los tarifarios, tal y como se efectuó en el oficio recurrido y particularmente bajo la consideración expresada en el proceso de auditoría en relación con el vencimiento del contrato y sus efectos.

En ese sentido, siempre bajo el objetivo de resguardo de la Hacienda Pública y con una perspectiva en la persona usuaria, vale señalar lo relacionado al establecimiento del nuevo modelo tarifario y la tarifa como tal. Al respecto, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), desde su marco competencial y pericia, señala que *la “actualización de tarifas no podría sustentarse en el decreto N.º 40136-MOPT, por cuanto el ajuste de tarifas que se realiza mediante esta metodología, al ser fijaciones ordinarias conforme a lo estipulado en el contrato, es mediante el uso de índices de ajuste que consideran factores de orden externo a la estructura de costos propia de un servicio de inspección técnica vehicular, dejando de lado otros elementos como es la oferta del servicio y la valoración de la inversión fija (infraestructura, maquinaria, equipo) y su respectiva depreciación, que serían precisamente los elementos a revisar en la actualización de tarifas que se debe de realizar.”*⁴

Dicha afirmación, es congruente, con lo señalado por la Contraloría General, en cuanto a 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”⁵, y que por ende corresponde a un modelo de 10 años de plazo más otros 10 años de otorgarse por la prórroga, para un total de 20 años de servicio, por tanto la configuración del nuevo modelo tarifario, no obedece a factores externos, sino a los cambios significativos en la estructura de los costos, según las consideraciones descritas por la ARESEP, así también a la modificación de los riesgos del actual contrato y del objeto contractual, por ejemplo en lo referente a los bienes y activos que deben trasladarse a nombre del Estado, lo cual, insistimos, aun cuando el recurrente se oponga, nos hace pensar que una modificación en tales términos, comportaría riesgos diferentes y por lo

⁴ ARESEP, oficio N.º OF-0109-IT-2022 OF-0020-CDR-2022 del 4 de febrero del 2022.

⁵ CGR, oficios del 28 de enero de 2022. N.º. DFOE-CIU-0055 DFOE-SEM-0127

tanto un objeto contractual distinto; en suma, un nuevo contrato que contemple las nuevas características para la prestación del servicio público, que conlleva aparejado una estructura de costos diferente.

Preocupa además, lo dicho puntualmente por el recurrente, respecto a la aplicación de las cláusulas 4.2 y 12.6 en las que se establece 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, lo anterior, por cuanto señala que *“La Administración es clara en la existencia de dicha cláusula y que debe darse cumplimiento a la misma, pero bajo ciertas condiciones que correspondieron al planteamiento o estrategia remitida, por lo que debe dejarse sentado y reiterar, que la misma se ubica en función de la suerte del contrato vigente. Por lo tanto, si la premisa de la propuesta de estrategia que se planteó a esas gerencias, para atender la necesidad inmediata, se basa en ampliar el contrato, mediante modificación unilateral, la cláusula podría no ejecutarse aún, por lo que no habría roce de ningún tipo. Ello se dejará también clarificado en los alcances de la modificación unilateral que se efectuaría por parte del Señor Ministro, quien es el competente para esta decisión.”*

La donación de los bienes al vencimiento del contrato está así pactada, no es una mera liberalidad o gratuidad del contratista en favor de la Administración, sino que obedece a una estructura de costos, que se traduce en un pliego tarifario, de manera que permite garantizar el equilibrio económico-financiero del contrato. Por ejemplo, la tarifa inicial se fijó con proyecciones realizadas para 10 años considerando, tal y como se podría observar en la oferta, con aspectos de amortización de edificaciones y maquinaria, además de lo referente a los terrenos, cuyos resultados de su aplicación, no debe olvidar esa Administración, incluso fue llevada a los Tribunales contencioso y vías arbitrales.

Finalmente, los riesgos señalados, se presentan con el afán de que la Administración los considere a partir de una valoración responsable e integral, lo cual es de su entera y completa responsabilidad, de manera que se tomen las decisiones que correspondan, en apego estricto al ordenamiento jurídico, la protección de la hacienda pública y el respeto a los intereses de los usuarios finales.

III. Sobre la solicitud de suspensión del oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141 DFOE-SEM0287), denominado Comunicación de finalización del proceso de seguimiento de la disposición 4.4 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021.

Por último, el recurrente solicita *“se suspenda en virtud de los recursos interpuestos y hasta tanto no recaiga una decisión definitiva, las determinaciones cursadas a la Dirección*

Ejecutiva al afirmar que existe un incumplimiento respecto de las disposiciones cursadas en su momento”.

DFOE-CIU-0178
DFOE-SEM-0398

24 de marzo, 2022

18

Al respecto, procede indicar que conforme al artículo 148 de la Ley General de la Administración N.º 6227, la interposición de recursos no suspende los efectos del acto administrativo. La solicitud del recurrente es una simple petitoria que carece de justificación y que no identifica los eventuales daños de difícil e imposible reparación, por lo que procede el rechazo de la referida solicitud.

POR TANTO

Con sustento en las consideraciones de hecho y de derecho que son fundamento de esta resolución, y lo establecido en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, ordinales 347, 349 y 350 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N.º 6227, y numeral 33 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, Ley N.º 7428; **SE RESUELVE:** **I.** Declarar sin lugar el recurso de revocatoria interpuesto por el señor Edwin Herrera Arias, en su condición de Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial en contra del oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141 DFOE-SEM-0287) del diez de marzo del dos mil veintidós, suscrito por el Área de Fiscalización para Área de Seguimiento para el Desarrollo de las Ciudades y el Área de Seguimiento para el Desarrollo de las Ciudades Mejora Pública. **II.** Rechazar la solicitud de suspensión de las determinaciones cursadas a la Dirección Ejecutiva por incumplimiento de la disposición 4.4. en virtud de los recursos interpuestos. **III.** Emplazar al recurrente ante el Despacho de la Contralora General de la República, por el término de tres días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de esta resolución, para que se alegue lo que se estime pertinente, de conformidad con los artículos 349 y 350 de la Ley General de la Administración Pública; **IV.** Trasladar el recurso y esta resolución a conocimiento del Despacho Contralor, para lo que corresponda.-

NOTIFÍQUESE



Marcela Aragón Sandoval
GERENTE DE ÁREA
ÁREA DE FISCALIZACIÓN PARA
EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES

Carlos Morales Castro
GERENTE DE ÁREA
ÁREA DE SEGUIMIENTO PARA LA
MEJORA PÚBLICA

HBH/VCR/APHC/MVQM/lea

G: 2021003791-7
Ni: 7706-2022