

Al contestar refiérase
al oficio n.º **03808**

11 de marzo, 2025
DFOE-CIU-0102

Señora
Nancy Vílchez Obando
Jefe de Área
Comisiones Legislativas V
ASAMBLEA LEGISLATIVA

Estimada señora:

Asunto: Asesoría sobre el texto base del proyecto de ley denominado "Ley para el alivio y condonación de las deudas acumuladas relacionadas con el pago de infracciones administrativas de tránsito", expediente legislativo n.º 24652.

Nos referimos a su oficio n.º AL-CPOECO-0886-2025 del 18 de febrero de 2025, mediante el cual solicita asesoría de la Contraloría General de la República (CGR) sobre el proyecto de ley denominado "LEY PARA EL ALIVIO Y CONDONACIÓN DE LAS DEUDAS ACUMULADAS RELACIONADAS CON EL PAGO DE INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS DE TRÁNSITO", tramitado mediante el expediente legislativo n.º 24652, por lo cual se procede a emitir la presente asesoría, conforme a las competencias del Órgano Contralor.

I. Consideraciones relevantes que busca el proyecto de ley en su exposición de motivos

De acuerdo con la exposición de motivos, el proyecto de ley pretende **ayudar a los costarricenses al pago de sus deudas por concepto de multas de tránsito**, en relación con multas aplicadas por diferentes infracciones, pero sobre todo las que se realizaron durante la pandemia por el COVID-19.

El proyecto propone una reforma del artículo 190 de la Ley N.º 9078 para que la prescripción por la pena de multas de tránsito se reduzca de 7 a 2 años; adicionar el artículo 192 bis a dicha Ley para que se incorpore la posibilidad de que el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) establezca arreglos de pago con las personas infractoras de multas de tránsito; así como la incorporación de un artículo 3 relacionado con la autorización a este Consejo para que condone la totalidad de las deudas, tanto principal como intereses, generadas por las boletas de infracción administrativas, desde el 01 de enero de 2020 y hasta el 31 de diciembre de 2022.

A partir de la información que presenta la motivación del proyecto de ley, el monto pendiente por boletas de infracciones, pendientes de pago desde el año 2018 hasta agosto de 2024 fue de 1.359.092 boletas, que ascienden a la suma de ¢115.029 millones. Para el periodo que el proyecto promueve la condonación de deudas (del 01/01/2020 al 31/12/2022) el total de boletas ascendió a 675.922, para un total de ¢56.372 millones pendientes de pago.

Para lograr el propósito anterior, el Proyecto considera en concreto las siguientes acciones:

- **Condonar las multas** de tránsito realizadas en el periodo comprendido entre enero de 2020 y diciembre de 2022. Las personas que cometieron una infracción de tránsito y no han cancelado la misma, tendrían un año de plazo, una vez que la ley entrara en vigencia, para solicitar la condonación de deudas por este concepto.
- Dar la opción de que las personas que incurrieron en una infracción de tránsito realicen **arreglos de pago** para cancelar las multas.
- Cambiar el plazo **en que las multas dejan de ser cobrables** (prescripción) a las personas que recibieron una boleta por infracción de tránsito.

De esta forma, la exposición de motivos señala que se busca que el Gobierno reciba la mayor cantidad posible de dinero que las personas adeudan por infracciones de tránsito y reducir los problemas legales relacionados con estas multas, para cumplir el objetivo de más justicia y seguridad jurídica.

II. Análisis al texto del proyecto de ley

El análisis del Órgano Contralor se enmarca dentro de sus competencias, por lo que aquellos aspectos del articulado que no correspondan a las atribuciones de la CGR no serán abordados, ya que dichos temas son competencia de otras instancias especializadas, conforme al ordenamiento jurídico vigente. En ese contexto, se exponen las siguientes observaciones:

Considera el Órgano Contralor que, previo a la aprobación de una iniciativa como la planteada, se debe contar con los estudios técnicos y financieros que fundamenten los cambios propuestos. En primera instancia que se determine si los factores señalados en la exposición de motivos del proyecto de ley referidos a: la alta adquisición de bienes

muebles que implica mayor quebranto a la ley, el consecuente aumento de volumen de boletas elaboradas por los oficiales de tránsito, así como aspectos relacionados con el COVID-19, e incluso aspectos relativos a impericias e imprudencias, se constituyen como elementos suficientes y que sustenten efectivamente las razones que llevan a determinar la procedencia de las medidas propuestas en el proyecto de ley y que éstas se constituyen como las opciones correctas para abordar la problemática que se pretende enfrentar.

También, en ese mismo contexto, resulta necesario que se observe que el propósito plasmado en el proyecto de ley busca una ayuda para quienes tienen pendientes deudas por concepto de multas de tránsito, lo cual significa conceder beneficios a un grupo particular de individuos que quebrantaron la normativa de tránsito, que cuentan con un marco normativo que regula la posibilidad del ejercicio de su defensa a través del debido proceso tanto en sede administrativa como judicial, y que por lo demás, dicho grupo, no se encuentra plenamente identificado en el proyecto, de manera que permita establecer y justificar algún tipo de trato particular, o que evidencien algún tipo de indefensión ante la imposición de dichas sanciones, de manera que efectivamente pueda concluirse que, existe una condición especial que hace que ameriten un trato desigual en su beneficio.

Asimismo, dichos estudios previos resultan importantes a fin de que se estime el efecto que podría conllevar, principalmente la condonación de deudas y los arreglos de pago por infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078 en el presupuesto del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), por la eventual reducción de ingresos por este concepto, así como la indicación expresa de la nueva fuente de financiamiento alternativa, para recuperar esa pérdida. Debe, en ese sentido, considerarse que, de acuerdo con la Ley N.º 6324, Ley de Administración Vial que crea el Fondo Vial, en su art. 10 inciso c) establece el monto recaudado por infracciones a la ley de tránsito, como una fuente de financiamiento; recursos para los cuales el art. 234 de la Ley de Tránsito citada, define destinos específicos en beneficios de otros sujetos, que podrían verse afectados.

En ese sentido, a manera de ejemplo puede observarse que la Contraloría General determinó que, en 2024, los ingresos por multas de tránsito a favor del COSEVI por concepto de Ley N.º 9078 fueron de ₡12.314 millones; representando el 63,6% del presupuesto ejecutado de la entidad (₡19.360 millones). Según la motivación del proyecto, la condonación de deudas por ₡56.372 millones correspondiente a las multas pendientes de pago de los periodos 2020, 2021 y 2022, tal y como sugiere el proyecto, implicaría una pérdida de recursos cercana a 3 veces el presupuesto del COSEVI en 2024. Por ello se recomienda analizar con detenimiento esta iniciativa debido a sus repercusiones en la hacienda pública, a los incentivos negativos que puede generar en el comportamiento de los infractores y la gestión presupuestaria, en general. Sobre el particular además, se aclara, que dichos recursos sí son parte del ejercicio de presupuestación del COSEVI, contrario a lo que se indica en la motivación del Proyecto de ley de que “lo que se le adeuda al Consejo de Seguridad Vial no es un dinero con lo que el Estado debe presupuestar su gestión”.

Un aspecto adicional, es que si bien según lo propuesto en el proyecto de ley se otorgaría al COSEVI la facultad de efectuar arreglos de pago y condonaciones, se hace de forma genérica, por ejemplo, no se aclara si la condonación aplicaría únicamente a gestión de parte; tampoco se observa que en lo regulado se tenga en cuenta afectaciones a casos ya judicializados, con sentencia y no solo a los que se encuentran en sede administrativa.

Además, ante una eventual aprobación de la propuesta, se sugiere analizar previamente la capacidad de gestión institucional del COSEVI para afrontar la tramitación de los procesos de condonación y arreglos de pago por las multas impuestas por infracciones administrativas, de tal forma que ese órgano pueda de forma anticipatoria tomar acciones al respecto.

También resulta importante indicar que la iniciativa de ley en su texto base no deja clara la relación o coherencia entre el propósito fundamental del proyecto que se dirige a dar un “alivio económico” mediante la condonación de multas de tránsito a los infractores o arreglos de pago, con el propósito señalado en la motivación del proyecto de impulsar “la seguridad jurídica, progresividad y justicia social en relación con estas multas impuestas con el pasar de estos años”. Tampoco se indica cuál es el sustento técnico del cambio propuesto de 7 a 2 años para el tema de prescripción de la obligación, refiriendo únicamente a asemejarlo a los dos años de la prescripción de la acción.

Por otra parte, si bien el proyecto procura ser una forma de ayuda para la exoneración o cancelación de deudas por parte de los administrados, es necesario y oportuno, señalar, lo que ya en otras oportunidades la Contraloría General le ha alertado a la Asamblea Legislativa, que respecto a iniciativas tendientes a autorizar a una institución pública a condonar deudas¹ implica un riesgo, pues son decisiones que pueden generar que los deudores, motivados en la medida, incumplan sus obligaciones². Esto también en lo que corresponde a los arreglos de pago y a las implicaciones y ajustes que administrativamente conlleva su tramitación y seguimiento. Pero, sobre todo y de mayor relevancia, es determinar si ello podría crear una percepción de impunidad y de laxitud sobre las responsabilidades derivadas de acciones que violentaron la seguridad vial, y que ello desvirtúe a futuro también, la obligación y relevancia del respeto a esas normas e incremente su inobservancia.

III. Conclusiones

A partir del análisis realizado, la Contraloría General enfatiza sobre la necesidad de que se realicen estudios técnicos y financieros antes de aprobar cualquier iniciativa de ley que pueda afectar los ingresos de una entidad pública, así como el destino previsto de estos recursos en acciones de bienestar social y educación vial, definidas por la propia Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078.

¹ Ver oficios nros. 14305 (DFOE-LOC-0844) del 24 de setiembre de 2021, 04369 (DFOE-DL-0403) del 03 de mayo de 2021, 16777 (DFOE-PG-0527) del 27 de octubre de 2020, y 01534 (DFOE-EC-0083) del 5 de febrero de 2019, emitidos por la CGR.

² A manera de referencia se puede profundizar el análisis en publicación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): “Las ciencias del comportamiento para impulsar las finanzas públicas”; marzo de 2020. Especialmente el subapartado 3.1.2 “Las ciencias del comportamiento para mejorar la seguridad vial”.

Es medular, que el legislador valore las razones que sustentan este proyecto de ley y la procedencia de los beneficios planteados, a fin de que no se beneficien de manera indebida e indiscriminada a grupos particulares en detrimento del principio de igualdad y justicia, y que con ello además se afecte a la Hacienda Pública.

También se resalta la importancia de identificar las fuentes alternativas de financiamiento mediante las cuales se podría compensar la pérdida de ingresos por infracciones administrativas de tránsito, para que de forma anticipatoria tanto el COSEVI, como las demás instituciones que se benefician de esos ingresos, puedan realizar las acciones necesarias para mitigar el posible efecto en la reducción de ingresos e impacto en los programas que financian estos recursos. Igualmente respecto a las implicaciones en la gestión administrativa y costos operativos de COSEVI que conllevaría la atención de los trámites y seguimiento de condonaciones y arreglos de pago.

De esta forma, el Órgano Contralor advierte que la condonación de deudas y los arreglos de pago por concepto de infracciones de tránsito, pueden ser un mecanismo indirecto para incentivar el incumplimiento de personas infractoras y también puede generar una percepción de impunidad en conductas que se consideraron contrarias a los preceptos de la seguridad vial.

Finalmente, se reitera que las observaciones aquí emitidas tienen un carácter orientador y buscan asegurar el cumplimiento de los principios de legalidad y buena gestión pública.

Atentamente,

Marcela Aragón Sandoval
Gerente de Área

Marilú Aguilar González
Fiscalizadora

Diego Leiva Mora
Fiscalizador

 **Firmado digitalmente**
Valide las firmas digitales

/RRH/mrp

Ce: Marta Acosta Zúñiga, Despacho Contralor, CGR
Amelia Jiménez Rueda, Gerencia de División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, CGR
NI: 3873
G: 2025001021-2