

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY PARA CERRAR EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO

**DIPUTADO
GILBERTO CAMPOS CRUZ**

EXPEDIENTE N.º24.993

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY
LEY PARA CERRAR EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Expediente N.º24.993

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En enero del año 2000, mediante la Ley N.º 7969¹, se creó el Consejo de Transporte Público (CTP) como un ente de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Dotado de personería jurídica instrumental, su objetivo principal era dotar al país de un sistema de transporte público eficiente y moderno, capaz de adaptarse a los cambios contemporáneos en armonía con el entorno urbano. Sin embargo, más de dos décadas después, una evaluación integral de la situación actual revela resultados que distan significativamente de los objetivos planteados en su creación. El transporte público en Costa Rica se caracteriza por ser deficiente, desactualizado y poco satisfactorio para las demandas de la población. Además, es altamente contaminante y no contribuye al ordenamiento urbano de las ciudades.

Esta realidad no solo es perceptible en la experiencia cotidiana de los usuarios o en las denuncias recurrentes de los medios de comunicación, sino que también ha sido objeto de análisis y diagnósticos por parte de entidades públicas autorizadas, como la Defensoría de los Habitantes y la Contraloría General de la República. Ambas instituciones han realizado señalamientos graves sobre la situación imperante y han responsabilizado al CTP por su ineficaz gestión.

La Defensoría de los Habitantes, en su informe anual de labores 2012², calificó la labor del CTP como "un modelo de gestión que se agota".

“Como resultado, en la práctica, el Estado costarricense ha perdido casi por completo su capacidad de organizar y controlar la actividad. Como consecuencia, el transporte público costarricense sigue siendo obsoleto, fragmentado, poco amigable con el ambiente y con el interés público supeditado a los intereses de los prestadores del servicio.”

Argumentó que una revisión de los informes anuales de los últimos diez años evidencia la deficiente labor del Consejo y las constantes quejas de la ciudadanía. Por ejemplo, la Defensoría demostró que el CTP tardaba hasta 46 meses en resolver quejas de comunidades sobre la prestación del servicio de buses en algunas localidades. Además, señaló que diversas iniciativas para modernizar el transporte público no se materializaban o se ejecutaban de manera incompleta,

¹

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=41856

² https://www.dhr.go.cr/images/informes-anuales/if2011_12.pdf

superando con creces el período calculado para su implementación, como en el caso de las "rutas intersectoriales".

Durante el conflicto con los porteadores en año 2013, el diario La Nación³ indicó

"Exportadores laboran sin permiso por un CTP inoperante, 600 transportistas dicen que cumplieron requisitos y llevan año y medio sin respuesta."

Por su parte, la Contraloría General de la República, en su "Informe sobre la Liquidación del Plan de Presupuesto del CTP del 2012"⁴, fechado en enero de 2014, realizó advertencias significativas que complementan lo descrito por la Defensoría. La CGR afirmó que existía una desvinculación presupuestaria con la planificación institucional. Mientras se registraba una ejecución presupuestaria del 95.5%, el nivel de cumplimiento de las metas programadas apenas alcanzaba el 50%. Además, se señaló la ausencia de sistemas de información para controlar los procesos presupuestarios, el incumplimiento de los principios de claridad y deficiencias en la presentación y calidad de los informes de evaluación.

A lo largo de los años, el CTP ha sido objeto de múltiples investigaciones por presuntos actos de corrupción que han minado la confianza pública en la institución. Uno de los casos más emblemáticos es el denominado "Madre Patria", que salió a la luz en junio de 2024. En este caso, se descubrió una organización criminal que, con la colaboración de funcionarios del CTP y oficiales de tránsito, se apropió ilegalmente de rutas de autobuses mediante la falsificación de documentos y otras prácticas fraudulentas. Durante los allanamientos relacionados con este caso, se detuvo a un funcionario del CTP⁵ y a cinco oficiales de tránsito, y se decomisaron 13 autobuses. Este caso evidenció la vulnerabilidad de la institución ante prácticas corruptas y la necesidad de una reestructuración profunda para prevenir futuros incidentes.

La gravedad de estos hechos llevó al CTP a ordenar una revisión exhaustiva de todos los actos del Departamento de Administración de Concesiones y Permisos como medida preventiva. La Auditoría Interna fue encargada de rendir un informe enfocado en una reorganización del Consejo, con el objetivo de identificar posibles irregularidades y proponer medidas correctivas. Sin embargo, estas acciones

³ <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/exportadores-laboran-sin-permiso-por-un-ctp-inoperante/Q5VJ5VKTEBHUFIXBW2P52IYUXY/story/>

⁴ https://www.asamblea.go.cr/glcp/Analisis_Presupuestario/Informes%20Impacto%20Presupuestario/A%C3%B1o%202023/AL-DAPR-INF-002-2023%20DISPOSICIONES%20LIQUIDACI%C3%93N%202021.pdf

⁵ <https://semanariouniversidad.com/pais/fiscalia-detiene-a-juez-funcionario-del-ctp-y-oficiales-de-transito-por-caso-madre-patria-de-aparente-fraude-registral/>

reactivas no abordan las causas estructurales de los problemas que aquejan a la institución.

El informe DFOE-CIU-IAD-00008-2023⁶, señala una falta de información en las instituciones fiscalizadas y evidencia la ausencia de un plan país alineado con las nuevas tendencias de movilidad. Según el estudio, la administración se ha limitado a tramitar permisos y concesiones, sin impulsar una estrategia integral en esta materia.

En ese informe se indica que la Contraloría General de la República llevó a cabo una auditoría en el Consejo de Transporte Público (CTP) y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) para evaluar la eficiencia, eficacia y calidad del servicio de autobuses, gerente de Fiscalización para el Desarrollo de Ciudades, los resultados muestran que, entre enero de 2020 y junio de 2023, no se puede garantizar que dicho servicio haya cumplido con estos atributos.

Por su parte, la Procuraduría General de la República ha emitido dictámenes que evidencian la necesidad de fortalecer los mecanismos de control interno y la transparencia en la gestión del CTP. En el dictamen C-077-2015⁷, la Procuraduría señaló que el CTP debía implementar procedimientos más rigurosos para la supervisión de las concesiones y permisos otorgados, así como establecer criterios claros y objetivos para la evaluación de los operadores de transporte público.

La acumulación de estos problemas ha generado una pérdida de confianza por parte de la ciudadanía en la capacidad del CTP para gestionar de manera eficiente y transparente el transporte público. La burocracia excesiva y las prácticas corruptas han afectado la calidad del servicio y han generado desconfianza entre los usuarios y operadores. Ante esta situación, se hace imperativo adoptar medidas decisivas que permitan restablecer la confianza pública y mejorar la eficiencia en la gestión del transporte público.

La propuesta de disolver el CTP y transferir sus competencias al MOPT busca simplificar la estructura estatal y reducir la burocracia, concentrando las funciones de regulación y fiscalización del transporte público en una única entidad. Esta medida permitiría una gestión más ágil y eficiente, eliminando duplicidades y mejorando la coordinación entre las distintas áreas encargadas del transporte público. Además, al estar el MOPT sujeto a mecanismos de control y fiscalización más robustos, se espera que esta reestructuración contribuya a prevenir prácticas corruptas y a fortalecer la transparencia en la gestión.

⁶ https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2023/SIGYD_D/SIGYD_D_2023022393.pdf

⁷ http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Pronunciamiento/pro_ficha.aspx?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=18786&strTipM=T

Es importante destacar que esta iniciativa no busca simplemente eliminar una institución, sino que pretende establecer un marco más eficiente y transparente para la gestión del transporte público en Costa Rica. La transferencia de competencias al MOPT debe ir acompañada de una revisión de los procesos y procedimientos actuales, con el fin de simplificarlos y hacerlos más accesibles tanto para los operadores como para los usuarios del servicio. Asimismo, se deben fortalecer los mecanismos de control interno y establecer indicadores de desempeño que permitan evaluar de manera objetiva la eficiencia y eficacia de la gestión.

La experiencia de otros países ha demostrado que el ordenamiento de la regulación del transporte público puede generar mejoras significativas en la eficiencia y la transparencia del sistema. En países como Chile y Colombia, la gestión del transporte público se encuentra bajo la responsabilidad directa de los ministerios de transporte, lo que ha permitido una planificación más coherente y una fiscalización más estricta, minimizando la incidencia de corrupción y promoviendo sistemas de movilidad más modernos y eficientes.

Uno de los principales problemas del CTP ha sido la influencia desproporcionada de los sectores transportistas en la toma de decisiones. Actualmente, la Junta Directiva del CTP está conformada por representantes de los autobuseros, taxistas, la Unión Nacional de Gobiernos Locales y los usuarios, además del ministro y viceministro del MOPT y el titular del MINAE. Este modelo ha permitido que los intereses gremiales prevalezcan sobre el interés público, generando conflictos de interés evidentes y decisiones que no siempre favorecen a la colectividad. De hecho, la Defensoría de los Habitantes ha señalado que esta estructura genera un sesgo en la regulación del sector, ya que las políticas adoptadas tienden a favorecer a los transportistas en detrimento de los usuarios⁸.

Además, los miembros sectoriales de la Junta Directiva reciben dietas por cada sesión a la que asisten, lo que representa un costo significativo para el Estado. Actualmente, cada uno de estos directivos percibe aproximadamente ₡209,615.00⁹ por sesión, y el CTP realiza en promedio ocho sesiones al mes, lo que se traduce en un gasto de más de ₡1.6 millones por directivo. Estos fondos podrían ser reasignados a mejoras en la fiscalización y modernización del transporte público en lugar de sostener una estructura administrativa ineficiente y disfuncional.

Otro aspecto relevante es la incapacidad del CTP para impulsar una modernización efectiva del transporte público en Costa Rica. La falta de planificación y ejecución ha impedido la implementación de sistemas de movilidad integrados, sostenibles y adaptados a las necesidades de la población. Las iniciativas para modernizar el transporte, como la implementación del pago electrónico en los autobuses, han

⁸ https://www.dhr.go.cr/index.php/mas/comunicacion/comunicados-de-prensa/defensoria-ctp-es-deficiente-en-control-del-transporte-publico?utm_source=chatgpt.com

⁹ https://www.bccr.fi.cr/transparencia-institucional/InformesGestion/Fundamento_pago_Dietas_JC_2024.pdf

enfrentado múltiples retrasos y obstáculos administrativos, lo que ha afectado directamente la calidad del servicio. En muchos países, el pago electrónico es una realidad consolidada que facilita la movilidad y mejora la experiencia del usuario; sin embargo, en Costa Rica, su implementación ha sido lenta y fragmentada debido a la falta de liderazgo y coordinación por parte del CTP.

Desde una perspectiva presupuestaria, el cierre del CTP también permitiría una optimización de los recursos estatales. Según el presupuesto aprobado para el año 2024, el CTP cuenta con una asignación superior a los ¢10.500 millones¹⁰, los cuales podrían ser redistribuidos hacia proyectos de infraestructura y modernización del transporte público en lugar de ser destinados al mantenimiento de una institución cuya eficiencia ha sido cuestionada en reiteradas ocasiones. La consolidación de la regulación del transporte público bajo el MOPT permitiría una administración más eficiente de estos recursos y una mayor fiscalización de su uso.

Además, el modelo de desconcentración máxima con personería jurídica instrumental bajo el cual opera el CTP ha demostrado ser contraproducente, ya que ha generado dificultades en la rendición de cuentas y ha permitido la proliferación de prácticas administrativas ineficaces¹¹. Al cerrar el CTP y trasladar sus competencias al MOPT como un organismo de desconcentración mínima, se fortalecería la supervisión estatal y se garantizaría una mayor transparencia en la toma de decisiones.

El presente proyecto de ley responde a la necesidad urgente de reformar el sistema de transporte público en Costa Rica y eliminar los obstáculos administrativos que han impedido su modernización. La eliminación del CTP no solo simplificará la estructura institucional del sector, sino que también permitirá una gestión más eficaz y orientada a las necesidades reales de la población.

En conclusión, la disolución del Consejo de Transporte Público y la transferencia de sus competencias al MOPT representan una solución viable y necesaria para mejorar la gestión del transporte público en el país. Esta medida permitirá reducir la burocracia, optimizar el uso de los recursos públicos, fortalecer la transparencia en la toma de decisiones y garantizar que las políticas de transporte respondan a los intereses de la ciudadanía en lugar de los intereses gremiales. La experiencia ha demostrado que el modelo actual de regulación del transporte público está agotado, y es momento de adoptar un enfoque más eficiente y funcional que permita desarrollar un sistema de movilidad moderno, seguro y accesible para todos los costarricenses.

Por las razones expuestas se somete a consideración de esta honorable Asamblea legislativa el siguiente proyecto de ley.

¹⁰ <file:///C:/Users/freva/Downloads/LEY%20PRESUPUESTO%202025.pdf>

¹¹ https://www.dhr.go.cr/index.php/mas/comunicacion/comunicados-de-prensa/defensoria-ctp-es-deficiente-en-control-del-transporte-publico?utm_source=chatgpt.com

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY DE CIERRE DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 1- Esta ley tiene como objetivo mejorar las competencias regulatorias y de fiscalización en materia de transporte público que realiza el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, simplificar el estado costarricense y contribuir a la reducción tramitológica y mejora regulatoria.

ARTÍCULO 2- Refórmese el inciso a) del artículo 3 y el artículo 57 de la Ley N.º 7969 del 22 de diciembre de 1999, para que se lean de la siguiente manera:

Artículo 3 - Ámbito de aplicación.

- a) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes regula y controla en todo el territorio nacional el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.

(...)

Artículo 57- Fijación y aprobación.

Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes solicitar la fijación de las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará, respaldando sus actuaciones en los estudios técnicos, jurídicos, administrativos, económicos y financieros que determine y estime conveniente realizar o solicitar.

ARTÍCULO 3- Refórmese el artículo 25 de la Ley N.º 3503 de 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 25- Los permisos para explotar el servicio terrestre de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, modalidad autobús, buseta o microbús, serán otorgados y regulados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento. Los permisos serán revocables por incumplir las condiciones incluidas en ellos o por disposición justificada del MOPT, previo debido proceso y derecho de la defensa. Por su carácter precario, se entenderá que los permisos no conceden derecho subjetivo al titular, ni pueden perpetuarse en el tiempo. Los permisos se

prolongarán por un plazo de tres años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige, todo mediante acuerdo razonado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, debidamente fundamentado en el reglamento de esta disposición.

ARTÍCULO 4- Refórmese el numeral 36 y el 103 del artículo 2, el numeral 11 del artículo 3, el inciso b) y el inciso h) del artículo 35, el artículo 41, el artículo 43, los incisos c) y d) del artículo 44, los incisos a), b) y d) del artículo 46, el artículo 47, artículo 48, artículo 50, artículo 52, artículo 53 y artículo 87, el inciso b) del artículo 113, el inciso b) del artículo 122, el inciso e) y el inciso f) del artículo 145, el artículo 196 y el artículo 222, de la Ley N.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial del 26 de octubre del 2012, de forma que todas las menciones al CTP Consejo de Transporte Público, serán sustituidas por MOPT.

ARTÍCULO 5- Adiciónese un artículo 5 a la Ley N.º3155 del 5 de agosto de 1963, que crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, y se corra la numeración; para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 5- Competencias del Viceministerio de Transporte.

El viceministro designado será responsable de las siguientes funciones:

- a) Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.
- b) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.
- c) Establecer y recomendar normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.
- d) Velar porque la actividad del transporte público, tenga como objetivo primordial la satisfacción de las necesidades de los usuarios además de estar acorde con los sistemas tecnológicos más modernos para velar por la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional.
- e) Conocer, tramitar y resolver, de oficio o a instancia de parte, las denuncias referentes a los comportamientos activos y omisos que violen las normas de la legislación del transporte público o amenacen con violarlas.

- f) Preparar un plan estratégico cuyo objetivo esencial sea organizar, legal, técnica y administrativamente, el funcionamiento del transporte público país.
- g) Coordinar con las municipalidades los recorridos, paradas, terminales y frecuencia de la operación de las rutas.
- h) Proponer al Ministerio de Obras Públicas y Transportes sus presupuestos anuales.

ARTÍCULO 6- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ajustará su presupuesto para el cumplimiento de las funciones establecidas en esta ley.

ARTÍCULO 7- Los trabajadores del CTP que así lo deseen, tendrán derecho a dar por terminada la relación laboral, por lo que se les reconocerán todos sus extremos laborales. Por su parte, el Viceministerio de Transportes estará facultado a reorganizar el recurso humano en la forma que resultare más eficiente para su gestión, por lo que, basada en un estudio técnico para ello, procederá a realizar la liquidación y el pago de las prestaciones legales de los funcionarios que deban ser cesados. El pago de los extremos laborales deberá realizarse a más tardar 60 días después de la entrada en vigencia de la presente ley. Si se produce atraso en el pago de las liquidaciones a los trabajadores, por causas no imputables a ellos, el Estado deberá reconocerles el pago de los intereses correspondientes al período de atraso. Los funcionarios que no puedan ser reubicados serán liquidados conforme al Código de Trabajo y los precedentes establecidos en la Ley N.º9635 Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas del 3 de setiembre de 1985. El Consejo de Gobierno podrá instruir, previo estudio de la necesidad y conveniencia para la administración realizado con ayuda del Ministerio de Planificación (Mideplan), el traslado de los funcionarios a otras instituciones del Estado, preferiblemente a aquellas con oficinas en las cercanías del centro de San José y sus alrededores. En el caso de aquellos trabajadores a quienes les falten hasta cuatro (4) años para la jubilación, dicho traslado será obligatorio y de forma preferente. El Ministerio de Hacienda hará las previsiones presupuestarias para cumplir ordenanzas de la presente ley.

ARTÍCULO 8- Todos los concursos y concesiones en trámite al momento de la entrada en vigor de esta ley serán resueltos por el MOPT, previo análisis técnico del departamento legal, en un plazo no mayor a seis meses.

ARTÍCULO 9- Deróguense los incisos e) del artículo 1, b) y g) del artículo 32, los Capítulos II y III de la Ley N.º7969 del 22 de diciembre de 1999.

ARTÍCULO 10- Esta ley entrará en vigencia doce meses después de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Transitorio. Los actuales miembros del Consejo de Transporte Público se mantendrán en sus cargos hasta el cierre de la dependencia y deberán en ese plazo disponer y resolver todo lo concerniente al cierre.

Rige a partir de su publicación.

GILBERTO CAMPOS CRUZ
