

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 46 BIS DE LA LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LEY N. 7600 DEL 29 DE MAYO DE 1996 Y SUS REFORMAS, Y DEL ARTÍCULO 52 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N. 9078 DEL 26 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS

LEY PARA PROTEGER A LAS PERSONAS USUARIAS DE LA EXTENSIÓN ARBITRARIA DE LA VIDA ÚTIL DE LOS AUTOBUSES.

**ANTONIO ORTEGA GUTIÉRREZ,
VARIAS DIPUTADAS Y VARIOS DIPUTADOS**

EXPEDIENTE N.º25.174

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 46 BIS DE LA LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LEY N. 7600 DEL 29 DE MAYO DE 1996 Y SUS REFORMAS, Y EL ARTÍCULO 52 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N. 9078 DEL 26 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS

LEY PARA PROTEGER A LAS PERSONAS USUARIAS DE LA EXTENSIÓN ARBITRARIA DE LA VIDA ÚTIL DE LOS AUTOBUSES.

Expediente N.º25.176

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En nuestro país el servicio de transporte público en modalidad de autobús ha sido objeto de numerosos debates y críticas. Desde el incumplimiento de los horarios establecidos, el estado de deterioro de las unidades, los aumentos a las tarifas o el incumplimiento de los requisitos de accesibilidad. En medio de todo esto, ha existido una tendencia dentro de la Asamblea Legislativa hacia la ampliación de los plazos de funcionamiento para las unidades de mayor antigüedad, pese a las objeciones de las personas usuarias y las organizaciones especializadas en materia de discapacidad.¹

Se hace la consideración que, como verán a continuación, dichas extensiones han sido un abuso del derecho, contrarias al interés colectivo. Por lo tanto, es la finalidad de esta iniciativa ponerle un alto definitivo a estas malas prácticas que benefician a unos pocos grupos de interés.

I. Abuso del Derecho

El abuso del derecho se encuentra contemplado en el ordenamiento normativo costarricense dentro del Código Civil, en su artículo 22. Explícitamente este dispone

ARTÍCULO 22.- La ley no ampara el abuso del derecho o el ejercicio antisocial de éste. Todo acto u omisión en un contrato, que por la intención de su autor, por su objeto o por las circunstancias en que se realice, sobrepase manifiestamente los límites normales del ejercicio de un derecho, con daño para tercero o para la contraparte, dará lugar a la

¹ Julián Blanco. 15 de diciembre de 2022. "Extensión de vida útil de buses inició como una propuesta permanente" en Doblecheck: <https://radios.ucr.ac.cr/2022/12/doblecheck/proyecto-vida-util-buses-era-permanente/>

*correspondiente indemnización y a la adopción de las medidas judiciales o administrativas que impidan la persistencia en el abuso.*²

Bajo este entendido, el abuso de derecho es una práctica que claramente estira los límites del derecho a un punto donde su aplicabilidad es irrazonable y perjudiciosa. Sobre este mismo tema se han generado resoluciones judiciales, siendo la resolución N°0106-1992 de la Sala Primera de la Corte Plena. Dice en el párrafo VII de su considerando

VII.- El acto abusivo es un acto de índole antifuncional, contrario o desviado del espíritu, destino o función económico social de un derecho determinado. Lo característico de este acto es su desarmonía con el fin económico social merced al cual el derecho subjetivo se encuentra amparado por el ordenamiento jurídico, es decir, implica un divorcio absoluto entre la finalidad perseguida y el espíritu de la institución. El derecho subjetivo debe ejercerse según fines confesables, dentro del ámbito de la institución, y de consuno con su espíritu, pues de lo contrario deja de ser una facultad tutelada por el ordenamiento jurídico. [...]³

Claramente la intención que hay detrás de un acto que se califica como abuso de derecho es de obtener algún beneficio del cual realmente no se es titular, mediante el estiramiento conceptual de la interpretación de las normas donde se consagran estos derechos.

Partiendo de ese entendido, se hace la consideración de categorizar la Ley N°10444, *Ley para garantizar el servicio de autobús para los usuarios*, del 20 de febrero de 2024, como un claro abuso del derecho. Esta surge como el expediente legislativo N°23782, que mediante la incorporación de un Transitorio XXV a la Ley N°9078, *Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial*, del 26 de octubre de 2012, que ampliaba la vida útil de las unidades que brindan el servicio de autobús regular en micro, pequeñas y medianas empresas por un plazo de un año. Según lee dicho texto:

ARTÍCULO 1.- Se adiciona el transitorio XXV a la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012. El texto es el siguiente:

Transitorio XXV.- Para efectos de la prestación del servicio de transporte público, en relación con la vida útil de las unidades, se autoriza, por única vez, que las unidades modalidad autobús de ruta regular, modelos 2007 y 2008, puedan ser utilizadas en el servicio de transporte público y circular

² Código Civil, Ley 30 de 19 de abril de 1885, Artículo 22

³ Sala Primera de la Corte Plena, Resolución N°0106-1992, párrafo VII

hasta por un año a partir de la entrada en vigor de la presente ley. Esta norma es de aplicación única y exclusiva para las empresas autobuseras clasificadas como micro, pequeñas y medianas, según la clasificación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) y las cooperativas del sector de transporte público ubicadas en esas clasificaciones. El ente encargado de realizar la inspección técnica vehicular deberá verificar de previo el cumplimiento de los requisitos técnicos de la flota del transporte público que circule bajo esta habilitación. Las unidades de transporte que sobrepasen los quince años de antigüedad, y se acojan al plazo adicional establecido en el presente transitorio, deberán realizar la inspección técnica vehicular cada cuatro meses y cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, y su reglamento.

Durante la vigencia de la presente norma transitoria, tanto el Consejo de Transporte Público como la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos tendrán por autorizada la operación de las unidades cubiertas por esta disposición, para todos los aspectos operativos, tarifarios y legales.⁴

El argumento que se dio para otorgar este periodo de gracia fue el impacto que sufrieron las empresas y cooperativas autobuseras de menor tamaño debido a la pandemia por el Covid-19, alegando que estas aún no se habrían recuperado de los efectos económicos de esa crisis. Sin embargo, los motivos de dicha iniciativa no suministran datos verificables, hechos que evidenciamos en el siguiente apartado.

II. El criterio de la ARESEP sobre el expediente N°23782

Durante la etapa de trámite en la Asamblea Legislativa, una de las consultas que se enviaron fue precisamente a la ARESEP, por ser precisamente la autoridad competente en materia de regulación y prestación de servicios públicos. Dicha consulta fue respondida mediante el oficio OF-1048-RG-2023.

Dentro de los aspectos relevantes señalados por dicha respuesta se encuentra el hecho que la cantidad de usuarios del servicio de autobús venía recuperándose desde su caída en la pandemia. Según señalan, durante el primer trimestre de 2023, oscilaba el 75% del promedio de pasajeros del año 2019. Adicional a ello, señalan que se concedieron varios beneficios a las empresas autobuseras a raíz de la emergencia sanitaria. Entre estos figuraron: reducción del canon y del costo del derecho de circulación, arreglos de pago, adaptabilidad

⁴ Ley N° 10444, Ley para garantizar el servicio de autobús para los usuarios, del 20 de febrero de 2024

de horarios y rutas. Por otro lado, la ARESEP indica que las empresas beneficiadas por esta legislación serían unas 120, que correspondía a alrededor del 37% de los operadores de ruta regular.⁵

Así mismo, señalan que según su metodología tarifaria para este servicio la antigüedad de las unidades más bien podría resultar contraproducente, afectando a las comunidades que en principio se buscaba proteger contra la suspensión de los servicios. Como se muestra en la siguiente tabla:

Componente	Comparado con el Escenario A*	Comparado con el Escenario B*
Depreciación de la flota <i>(depende de la cantidad de unidades, su antigüedad y su valor tarifario)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - No hay efecto si la nueva unidad posee reglas de cálculo tipo 1. - El costo derivado del proyecto sería menor si la nueva unidad posee reglas tipo 2. 	No hay efecto.
Depreciación de la maquinaria, equipo e instalaciones <i>(depende de la cantidad de unidades y su valor tarifario)</i>	Podría no haber efecto (el efecto final dependerá del valor de las unidades).	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Depreciación del sistema automatizado de conteo de pasajeros <i>(depende de la cantidad de unidades)</i>	No hay efecto.	El costo derivado del proyecto sería mayor.

⁵ Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), 16 de agosto de 2023, *Atención a oficio AL-CPOECO-0061-2023 sobre consulta al proyecto de ley 23.782: "LEY PARA GARANTIZAR EL SERVICIO DE AUTOBÚS PARA LOS USUARIOS"*, OF-1048-RG-2023

<p>Salarios de choferes y chequeadores <i>(depende de la cantidad de unidades)</i></p>	<p>No hay efecto.</p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>
<p>Salarios de mecánicos <i>(depende de la cantidad de unidades y su antigüedad)</i></p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor por la mayor antigüedad de la flota.</p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>
<p>Personal administrativo <i>(depende del costo salarial de choferes, chequeadores y mecánicos)</i></p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>
<p>Gastos administrativos: derecho de circulación, seguros y cánones <i>(depende de la cantidad de unidades)</i></p>	<p>No hay efecto.</p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>
<p>Inspección técnica vehicular <i>(depende de la cantidad de unidades y la frecuencia de las inspecciones)</i></p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>
<p>Repuestos y accesorios <i>(depende de la cantidad de unidades, su antigüedad y su valor)</i></p>	<p>El costo derivado del proyecto podría ser mayor por la mayor antigüedad de la flota (el efecto final dependerá del valor de las unidades).</p>	<p>El costo derivado del proyecto sería mayor.</p>

Otros gastos (<i>depende de la cantidad de unidades y su valor</i>)	Podría no haber efecto (el efecto final dependerá del valor de las unidades).	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Limpieza y lavado de los autobuses (<i>depende de la cantidad de unidades</i>)	No hay efecto.	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Consumo de líquido para frenos (<i>depende de la cantidad de unidades</i>)	No hay efecto.	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Consumo de baterías (<i>depende de la cantidad de unidades</i>)	No hay efecto.	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Rentabilidad del capital invertido en flota (<i>depende de la cantidad de unidades, su antigüedad y su valor</i>)	<ul style="list-style-type: none"> - No hay efecto si la nueva unidad posee reglas de cálculo tipo 1. - El costo derivado del proyecto sería menor si la nueva unidad posee reglas tipo 2. 	No hay efecto.
Rentabilidad del capital invertido en maquinaria, equipo e instalaciones (<i>depende de la cantidad de unidades y su valor</i>)	Podría no haber efecto (el efecto final dependerá del valor de las unidades).	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Rentabilidad del capital invertido en el sistema automatizado		

de conteo de pasajeros (<i>depende de la cantidad de unidades</i>)	No hay efecto.	El costo derivado del proyecto sería mayor.
Rentabilidad del capital invertido en proveeduría (<i>depende de la cantidad de unidades y su valor</i>)	Podría no haber efecto (el efecto final dependerá del valor de las unidades).	El costo derivado del proyecto sería mayor.
* Partiendo del supuesto de qué sucedería en la actualidad cuando una unidad sobrepasa la vida útil, si el prestador sustituye la por una unidad de 15 años o menos (escenario A) o no sustituirla (escenario B).		

Fuente: OF-1048-RG-2023, 5-8

De forma sintética, hacen la observación de como la aplicación de esta normativa resultaría en costos adicionales mayores en el escenario donde se continúa manteniendo en servicio unidades que superen la vida útil de 15 años desde su fabricación. Adicionalmente, la ARESEP realiza una serie de valoraciones de cierre sobre los impactos de la entonces propuesta de ley.

Señalan que un mayor número de revisiones técnicas vehiculares no garantiza un mejor servicio a los usuarios, ya que los aspectos de comodidad no se evalúan en esta.⁶

También se alerta que la normativa directamente contraviene los derechos de las personas con discapacidad, por mantener en uso unidades que no cumplen los estándares básicos de accesibilidad. Se indica que previo a realizar una modificación de este tipo, se debería contar con datos actualizados sobre el estado de la flota de autobuses en servicio regular.⁷ Como se verá a continuación en un informe presentado por la Defensoría de los Habitantes, la situación del transporte público en general se encuentra en condiciones dudosas; siendo las personas usuarias las principales afectadas.

III. Informe de la Defensoría de los Habitantes

El martes 30 de enero de 2024, la Defensoría de los habitantes remite un informe a las jefaturas de fracción y autoridades del poder ejecutivo en materia de transporte. Dicho texto recaba varios hallazgos relacionados a las operaciones de las rutas de autobús; desde servicios que se encuentran

⁶ ARESEP, OF-1048-RG-2023, 8

⁷ ARESEP, OF-1048-RG-2023, 9

funcionando sin permisos, unidades con una vida útil que sobrepasa el máximo permitido.⁸ Los aspectos relevantes fueron los siguientes:

Concesiones y permisos	GAM: para renovar las concesiones se debía aprobar la verificación de las obligaciones contractuales de las concesiones del periodo 2014- 2021. Desde la renovación de la concesión en setiembre del 2021, las empresas que operan rutas dentro de la GAM han estado brindando el servicio sin la suscripción del contrato con los compromisos de operación que establece la normativa vigente. En julio de 2023, los contratos se encontraban en estudio por parte de la Junta Directiva del CTP.
	Fuera del GAM: a marzo de 2023, 17 contratos refrendados y 1 rechazado.
	El archivo que el CTP remitió a la Defensoría a finales de julio del 2023: Se habían otorgado 18 refrendos, 177 rutas pendientes del refrendo, 28 rutas no se habían por el Tribunal Administrativo de Transportes, 1 no tramitado por Medida Cautelar, 3 remitidos a la Junta Directiva del CTP desde el 30 de enero del 2023, para análisis de las resoluciones de ARESEP.
	Intendencia de Transporte de la ARESEP: a octubre 2023, 42 solicitudes de refrendo para 2021-2028. 18 fueron refrendadas, 19 fueron desistidas por la Junta del CTP, 4 en trámite y 1 rechazada.
	Permisos hacia julio de 2023: 49 rutas pendientes a vencer, 27 rutas con permisionarias de los 1990s o antes, 11 rutas sin numeración operadas por empresas en condición de permisionarias, hay 8 rutas internacionales operadas por empresas en condición de permisionarias, 23 rutas los operadores fueron previamente concesionarios, 7 personas operadoras de

⁸ Defensoría de los Habitantes, 30 de enero de 2024, Oficio N° 00822-2024-DHR

	rutas en condición de permisionarias que ya fallecieron, una misma empresa se encuentra en condición de permisionaria de 8 rutas.
Vida útil de las unidades	Marzo 2023: en operación 219 unidades con antigüedad vencida del 2023, el total era de 254 unidades, pese a que se habían sustituido 49 unidades de modelos 2006 y 2007.
	Datos aportados por el CTP a la Defensoría, a inicios del año 2023 todavía aparecían registradas unidades modelos 2002 (con más de 21 años de antigüedad), 2003, 2004, 2005, 2006 y 2007.

Fuente: OFICIO N° 00822-2024-DHR, 5-14

En última instancia, la Defensoría de los Habitantes señala que el CTP ha sido incapaz de gestionar soluciones, bajo el alegato de no tener las capacidades operativas o presupuestarias para poder ejecutar sus planes remediales. Además, señala que esto ha sido por responsabilidad de la Dirección Técnica del CTP. Comparten el detalle de asignación de recursos presupuestarios de la Dirección Técnica para ejecutar las labores de regulación, control y fiscalización del sistema de transporte público:

AÑO	PRESUPUESTADO
2020	¢2,124,635,189.46
2021	¢1,991,443,836.94
2022	¢1,020,725,073.88
2023	¢1,383,516,902.00

Fuente: Oficio N° 00822-2024-DHR, 44

De igual forma, adjuntan los requerimientos de presupuesto enviados al Departamento Financiero, por parte de la Dirección Técnica entre 2020 y 2023

OFICIO/FECHA	MONTO REQUERIDO
CTP-DT-OF-0157-2023 del 15 de marzo del 2023	Para el año 2024, la Dirección Técnica requiere una suma total de ¢782.289.730,30
CTP-DT-OF-0087-2022 del 4 de marzo del 2022	Para el año 2023, la Dirección Técnica requería una suma total de ¢433.392.918,29

CTP-DT-OF-0136-2021 del 24 de marzo del 2021	Para el año 2022, la Dirección Técnica requería una suma total de ¢393.908.184,00
DTE-2020-0041 del 30 de enero del 2020	No detalla el monto.

Fuente: Oficio N° 00822-2024-DHR, 45

Para julio de 2023, había 8 funcionarios de campo, respectivamente 4 de ingeniería y 4 de inspección y control. El CTP en múltiples ocasiones intentó ampliar personal mediante convenios de préstamo, así como subir su techo presupuestario, pero la aplicación de la Regla Fiscal resultó en un impedimento de estas gestiones. Sin embargo, una auditoría realizada a la Dirección Técnica del CTP en noviembre de 2022 detalla múltiples debilidades en el cumplimiento de sus funciones y su organización interna.⁹

Señala la inexistencia de planes de trabajo sobre el desarrollo de la fiscalización de campo, además que no hay protocolos estandarizados para la atención de casos considerados emergencias. Poca o nula coordinación con los entes públicos y privados del sector. Existe un funcionamiento interno desactualizado y desorganizado, concentración de funciones, sin programas de capacitación adecuados para los funcionarios.¹⁰

No existe un adecuado control sobre la asignación de recursos. Al no existir planificación o metas a concretar, el presupuesto ha llegado a subejecutarse. En los años 2019 y 2021 hubo un superávit de poco más del 45%, llegando a 64.65% durante el 2020 a raíz de la pandemia. El informe señala “[...] a pesar de que se ha contado con recursos económicos, para cumplir las tareas programadas, no ha habido una adecuada ejecución del presupuesto asignado, generando grandes superávits y ocasionando que cada año sea recortado el presupuesto[...]”. Además, hacen hincapié en el hecho que estos señalamientos se han venido haciendo desde una década atrás, citando como prueba el Informe de Labores 2012-2013 de la Defensoría.¹¹

IV. La sentencia de la Sala Constitucional

Previo a la aprobación de la Ley N°10444, el texto fue sometido a consulta facultativa de constitucionalidad por la defensora de los habitantes Angie Cruickshank. El argumento de la defensora se centró en el incumplimiento de lo dispuesto por la Constitución y tratados internacionales suscritos en cuanto a las personas con discapacidad y la obligación de ser consultadas en aquellas instancias que afecten sus derechos. Adicionalmente, señala que se contraviene el derecho de accesibilidad, a la igualdad al principio de

⁹ Oficio N° 00822-2024-DHR, 45-46

¹⁰ Oficio N° 00822-2024-DHR. 46-47

¹¹ Oficio N° 00822-2024-DHR, 48

progresividad y de no regresión de los derechos humanos; además de saltarse el principio constitucional de razonabilidad.¹²

En su resolución N°30483-2023, la Sala desestimó esta gestión aludiendo que, al ser la afectación universal a todos los usuarios del servicio de autobús en ruta regular, no se requería de consulta especial dirigida a las autoridades en materia de discapacidad. Así mismo, rechazan que se esté violentando el derecho a la accesibilidad y la no regresión de los derechos en tanto el texto proponía medidas que garantizaran el cumplimiento de la Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad. Señalan además que según el propio Transitorio VIII de esta ley, ya se habían dictado plazos para garantizar que las unidades estuvieran en regla con estas disposiciones.¹³

Pese a este resultado desfavorable, ha de resaltarse que esta resolución fue un voto de mayoría, salvando el voto el magistrado Fernando Cruz Castro y la magistrada Anamari Garro Vargas, cada cual por motivos distintos. Empezando por la magistrada Garro Vargas, esta señala que, si bien el principio de consulta no se quebrantó, sí existe una transgresión al principio de razonabilidad. Ella acota que no existe una obligación de parte de los legisladores de proporcionar estudios técnicos o financieros para presentar iniciativas de ley.¹⁴ Según expresó ella:

[...]no existe un deber ineludible de la Asamblea Legislativa de someterse a estudios técnicos para cualesquiera normas que deba dictar, sino a justificar debidamente su decisión en criterios de razonabilidad y proporcionalidad, En consecuencia, conforme a los extractos destacados, se tiene que la Sala ha mantenido el criterio de que la Asamblea Legislativa sí debe justificar sus decisiones en criterios de razonabilidad y proporcionalidad. Es verdad que el Parlamento no está sometido a un único criterio técnico, sino que las decisiones legislativas deben estar fundamentadas apropiadamente de forma tal que se pueda derivar un razonable sustento que las legitime.

En virtud de lo anterior, la primera conclusión que corresponde realizar es que este agravio —la ausencia de Criterios que sustenten la razonabilidad de la propuesta legislativa— sí es admisible. Por lo anterior, salvo el voto y declaro que le correspondería a esta Sala realizar un análisis de la razonabilidad de la iniciativa legislativa.¹⁵

¹² Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N°30483-2023, expediente 23-002617-0007-CO

¹³ Sala Constitucional, Resolución N°30483-2023, considerando II y III

¹⁴ Sala Constitucional, Resolución N°30483-2023, voto salvado de la Magistrada Garro Vargas

¹⁵ Sala Constitucional, Resolución N°30483-2023, voto salvado de la magistrada Garro Vargas

Es decir, estima que el principio de razonabilidad sí se quebrantó en tanto los legisladores no presentaron datos que sustenten la necesidad de estas medidas o que estas sean una respuesta proporcionada a hechos que no terminan de presentar adecuadamente.

Por su lado, el magistrado Fernando Cruz Castro sí consideró que el proyecto de ley y su trámite incumplieron varios principios constitucionales o derivados de tratados en materia de derechos humanos y derechos de las personas con discapacidad. Señala que existió un vicio de procedimiento, ya que el proyecto implícitamente tiene efectos sobre la ley N°7600 y por extensión los derechos de las personas con discapacidad. Por lo tanto, sí era de recibo su inquietud al omitirse su criterio en la tramitación de esta iniciativa.¹⁶

Adicionalmente, el magistrado Cruz Castro coincide con lo señalado por la magistrada Garro Vargas, en cuanto a la exposición de motivos del proyecto de ley no contenía datos verificables que pudiesen demostrar el impacto de la pandemia del covid-19 sobre las autobuseras. Señala que en este particular contradice el principio de razonabilidad. “El legislador tiene libertad para legislar, pero cuando se trata de restringir derechos de personas con graves limitaciones, que ven el principio de igualdad debilitado, la decisión debe responder a un marco de razonabilidad técnica” es lo que apunta el magistrado.

Es por esto último también que señala que existe una transgresión al derecho de accesibilidad, igualdad, progresividad y no regresión. Indica que sería una postergación del cumplimiento de las obligaciones que corresponden hacia las personas con discapacidad. Particularmente se refiere a lo que resolvió el voto de mayoría:

Contrario a lo que se afirma en el voto de mayoría, resulta relevante tener en cuenta el contexto que expone la Defensoría de los Habitantes cuando acusa que detrás de esta normativa hay una historia de constantes incumplimientos de los requisitos técnicos. Sin bien, el control de dichos incumplimientos excede la competencia constitucional, si está dentro de sus competencias controlar un proyecto de ley que perpetúa la postergación del cumplimiento de obligaciones en favor del derecho fundamental a la accesibilidad. La esencia de esta reforma legislativa muestra las deficiencias estructurales que presenta el servicio privado, será muy difícil que en algún momento las exigencias y los controles le permita a la ciudadanía tener un servicio de transporte público eficiente y con altos estándares de desempeño. El contenido de esta reforma legislativa,

¹⁶ Sala Constitucional, Resolución N°30483-2023, voto salvado del magistrado Cruz Castro

*evidencia que los servicios públicos administración del sector privado, no aseguran eficiencia y calidad.*¹⁷

A grandes rasgos, lo que señala el magistrado Cruz Castro es que la visión limitada con la que sus pares optaron por resolver esta gestión de control previo daría pie a un irrespeto a los derechos más básicos de la población con discapacidad. El control previo que ejerce la Sala hubiese resultado de bastante provecho para frenar una transgresión tan severa a la dignidad fundamental de los usuarios con discapacidad, pero finalmente eso no sucedió.

V. Sobre la propuesta de Ley

Sobre el articulado del presente proyecto legislativo, esencialmente se propone la modificación del artículo 46 bis de la Ley N°7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad del 29 de mayo de 1996 para adicionar al final de su primer párrafo una disposición que prohíba excepciones para la prórroga del plazo del permiso de circulación. Además, se adiciona al final del segundo párrafo una disposición final para la suspensión inmediata sin excepción del permiso de circulación de las unidades que incumplan con los requisitos establecidos por la ley.

Al mismo tiempo, se plantea una modificación al artículo 52 de la Ley N° 9078, “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial” del 04 de octubre del 2012, para que el Consejo de Transporte Público en lugar de prevenir, ordene al propietario del vehículo la corrección de los hechos que generan el incumplimiento de las obligaciones establecidas por ley. Además, se adiciona una disposición final que establece una sanción de inhabilitación temporal para operadores de servicios públicos que hayan sido objeto de una resolución administrativa por incumplimientos. En concreto, se prohíbe que el titular de la concesión o de cualquier otro modelo de explotación del servicio adquiera nuevas concesiones o contratos por el plazo de un año, contados a partir de dicha resolución. Además, si se constata la existencia de más de cinco incumplimientos no corregidos, esa prohibición se amplía a tres años. La medida busca disuadir la reincidencia, proteger la calidad del servicio y garantizar que solo operadores responsables continúen vinculados al sistema.

VI. Valoraciones de cierre

La presente iniciativa surge desde la consideración que la aprobada Ley N°10444 es resultado del abuso del derecho, impulsado por un lobby que busca seguir enriqueciéndose sin cumplir los mandatos que la ley les impone, tal y como se evidenció en el informe de la Defensoría de los Habitantes.

¹⁷ Sala Constitucional, Resolución N°30483-2023, voto salvado del magistrado Cruz Castro

Así mismo, nace de una preocupación elemental por el cumplimiento de la deuda histórica de la sociedad costarricense hacia las personas con discapacidad, que pese a lo establecido en la Ley N°7600, la Constitución Política, Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y la Convención Interamericana Para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad, siguen violentándose día con día en nuestro país.

Finalmente, en la discusión sobre el mejoramiento de nuestro sistema de transporte público siempre debemos centrar las necesidades de las personas usuarias. Estirar la letra para favorecer intereses mezquinos sin fundamento y bajo la solapa de garantizar el servicio es una burla a los principios más elementales que rigen la garantía de los derechos humanos.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY PARA PROTEGER A LAS PERSONAS USUARIAS DE LA EXTENSIÓN ARBITRARIA DE LA VIDA ÚTIL DE LOS AUTOBUSES. REFORMA DEL ARTÍCULO 46 BIS DE LA LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LEY N. 7600 DEL 29 DE MAYO DE 1996 Y SUS REFORMAS, Y 52 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N. 9078 DEL 26 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS

ARTÍCULO 1- Se reforma el artículo 46 bis de la Ley N°7600, “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad del 29 de mayo de 1996” y sus reformas, para que se lea de la siguiente forma:

Artículo 46 bis.-Autobuses de ruta. El Consejo de Transporte Público y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) no permitirán la circulación de autobuses de ruta en el servicio de transporte público, después de transcurridos quince años de su fabricación; este plazo es improrrogable **sin excepción**.

Asimismo, no podrán circular autobuses de ruta de transporte público que no se encuentren debidamente acondicionados con las medidas de accesibilidad. Para ello, el Consejo de Transporte Público y el MOPT incorporarán, a partir del 1° de julio del año 2006, en los manuales de revisión técnica correspondientes, las normas de accesibilidad contenidas en esta Ley y sus Reglamentos. El ente encargado de realizar la revisión técnica vehicular deberá verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos de toda la flota del transporte público remunerado de personas. **Ante el incumplimiento de los requisitos se procederá a suspender inmediatamente el permiso de circulación de la unidad sin ninguna excepción.**

ARTÍCULO 2- Se reforma el artículo 52 de la Ley N° 9078, “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial”, del 26 de octubre de 2012, para que se lea de la siguiente forma:

ARTÍCULO 52.- Sobre el cumplimiento de la Ley N.º 7600 en el servicio de transporte público

El CTP, en conjunto con el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (Cnree) deberá trabajar continuamente en la actualización y el mejoramiento de los lineamientos aplicables a los vehículos de transporte público, para el efectivo cumplimiento de la Ley N.º 7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, y sus reformas, su reglamento y su interpretación, con base en los instrumentos internacionales sobre la materia ratificados por el país.

Las obligaciones derivadas de la aplicación de este artículo serán parte del contrato de concesión o de cualquier otro modelo de explotación aplicable a los operadores de servicios de transporte público. Verificado el incumplimiento, el CTP **ordenará** al propietario registral del vehículo para que, en el plazo improrrogable de tres meses, corrija **los hechos que generan el incumplimiento de esas obligaciones**. El incumplimiento que persista, una vez vencido el plazo, será causal de resolución de la concesión u otro modelo de explotación involucrado.

El titular de la concesión u otro modelo de explotación que haya sido objeto de resolución no podrá adquirir nuevas concesiones o contratos de explotación del servicio por un plazo de un año. En caso de detectarse más de cinco incumplimientos sin corregir, esta prohibición se extenderá a tres años.

Rige a partir de su publicación.”

Antonio José Ortega Gutierrez

Andrés Ariel Robles Barrantes

Sofia Alejandra Guillen Pérez

Jonathan Jesús Acuña Soto

Priscilla Vindas Salazar

Rocio Alfaro Molina

Diputados y Diputadas