



San José, 27 de abril de 2026  
MP-DMP-OF-0266-2026

Señor  
Carlos Felipe García Molina  
**Diputado**  
**Primera Secretaría**  
**Asamblea Legislativa**

Señora  
Gloria Navas Montero  
**Diputada**  
**Segunda Secretaría**  
**Asamblea Legislativa**



26 APR 27 PM 4:00:03

Estimado señor y estimada señora:

Tengo el agrado de saludarles, con ocasión de remitirles el veto total por razones de oportunidad, conveniencia y constitucionalidad sobre el Decreto Legislativo 10.901 (expediente N° 23.162) "LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI".

Cordialmente

Laura Fernández Delgado  
**MINISTRA DE LA PRESIDENCIA**

# *Presidencia de la República de Costa Rica*

27 de abril del 2026  
PR-R-0007-2026

Señor  
Rodrigo Arias Sánchez  
Presidente  
Asamblea Legislativa

**Asunto: Veto total sobre el Decreto Legislativo N°10901 "LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI.**

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo. Con fundamento en los artículos 125, 126 y 140 inciso 5) de la Constitución Política, nos permitimos hacer devolución sin la sanción correspondiente, del Decreto Legislativo N° 10901 denominado: "LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI, *DEL 07 DE ABRIL DE 2026*" por los motivos que a continuación se expondrán; no obstante, de previo y para efectos de entrar en contexto, se realizarán algunas consideraciones sobre la figura del Veto.

## 1- Sobre el Veto.

El veto, como potestad constitucional establecida en los artículos 125, 126 y 128, le confiere al Poder Ejecutivo la posibilidad de objetar los proyectos de ley aprobados por la Asamblea Legislativa, ya sea por razones de conveniencia y oportunidad o de inconstitucionalidad.

Al ser un acto político regulado de manera directa en la Ley Fundamental, por tratarse de una competencia enmarcada en la separación de poderes públicos, tiene como finalidad ejercer un control jurídico-político, o bien uno de conveniencia y oportunidad, en

## *Presidencia de la República de Costa Rica*

relación con un decreto legislativo puesto en conocimiento del Poder Ejecutivo.

El veto por razones de oportunidad o conveniencia es un acto político que constituye una facultad discrecional del Poder Ejecutivo, siendo que, establecidas las condiciones y límites para su ejercicio por la Constitución, corresponde a éste determinar si ejerce o no este derecho, debiéndose valorar para tales efectos, lo conveniente u oportuno de la emisión de la Ley, orientada al cumplimiento de los fines y objetivos que representa la actividad del gobierno.

En razón de lo anterior, la devolución sin sanción de un proyecto de ley implica la suspensión del texto aprobado, lo que impide la publicación y observancia de éste; lo anterior, a menos que se presente alguno de los siguientes supuestos: el Resello, por parte de la Asamblea Legislativa, con el voto de las dos terceras partes de la totalidad de sus miembros, el cual no aplica para cuando el veto se presenta por razones de inconstitucionalidad<sup>1</sup>; o bien, la adopción de las modificaciones propuestas por el Poder Ejecutivo; que en el caso de no aceptarlas y en tratándose del veto por motivos de inconstitucionalidad, como se expuso supra, lo procedente es su remisión a la Sala Constitucional, para que sea ese órgano constitucional la encargada de resolver lo correspondiente.

Expuesto el anterior análisis, se procede a continuación a emitir el Veto correspondiente al Decreto Legislativo N°10901, fundamentado en razones de oportunidad o conveniencia y de inconstitucionalidad, las cuales se proceden a detallar.

**2- Sobre el veto al Decreto Legislativo N°10901 por razones de oportunidad o conveniencia.**

---

<sup>1</sup>“Según la Carta Fundamental hay tres tipos de veto. El veto por razones de conveniencia u oportunidad, cuando el Poder Ejecutivo considera que es necesario hacerle reforma y por razones de constitucionalidad. En los dos primeros, cabe el resello, en el último no”. Resolución Sala Constitucional 12251-2015 del 7 de agosto de 2015.

## *Presidencia de la República de Costa Rica*

Conviene precisar, que el Decreto Legislativo N°10901 denominado “**LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LAS PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI, DEL 07 DE ABRIL DE 2026**”, tiene como objetivo, atender la necesidad de mejora en las instalaciones de espera para los usuarios de transporte público mediante la creación de normativa sobre sus condiciones de funcionamiento y la construcción de infraestructura que garantice el acceso y la operatividad óptima, basándose en diseños técnicos que aseguren una inversión rentable en términos de eficiencia y ahorro de recursos públicos con la menor afectación a los intereses de particulares, para lo cual declara como servicio público obligatorio la instalación, el desarrollo, la operación y el mantenimiento de paradas de autobús, taxi y estaciones de tren bajo los principios fundamentales de seguridad, comodidad, multifuncionalidad, interconexión de servicios y financiamiento público-privado.

Dicha propuesta atribuye responsabilidades a los siguientes entes públicos: Consejo de Transporte Público (CTP), Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y las Municipalidades del país, los cuales asumirían por ley la instalación, desarrollo, operación, mantenimiento, seguridad, comodidad, financiamiento público-privado multifuncional e interconexión de líneas y servicios de paradas de autobús, taxis y estaciones de trenes, cada uno en el ámbito de sus competencias.

Del análisis realizado al Decreto Legislativo N°10901, se proceden a realizar las siguientes acotaciones que fundamentan el Veto por **razones de oportunidad o conveniencia**, toda vez que el texto aprobado presenta deficiencias sustanciales de técnica legislativa, inconsistencias con el marco competencial vigente, problemas de coherencia sectorial, debilidades en la arquitectura de control del gasto público y contradicciones con los instrumentos técnicos oficiales ya emitidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Cabe acotar, que la iniciativa no se limita a promover mejoras en la infraestructura de espera del transporte público, sino que reconfigura



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

competencias, establece mandatos de gasto específicos, introduce nuevas fuentes y modalidades de financiamiento, altera el equilibrio entre los órganos sectoriales y desplaza parcialmente la rectoría técnica hacia instancias que no son las naturalmente competentes en materia de localización, tipología y diseño funcional de paradas de transporte público. Esa circunstancia obliga a un examen integral de legalidad, razonabilidad técnica y conveniencia institucional.

### I. Afectación del marco competencial vigente en materia de transporte público, red vial y derecho de vía:

El ordenamiento jurídico costarricense ya contiene una distribución normativa clara de competencias entre el MOPT, el CTP, las municipalidades y otros entes públicos. Bajo esa línea de pensamiento, la Ley N.° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas, estipula en su artículo 2, inciso a), como objeto del MOPT *“planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos”, así como “regular y controlar los derechos de vía” y “regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos”*. A su vez, la Ley General de Caminos Públicos, N.° 5060 del 22 de agosto de 1972 y sus reformas, dispone en su artículo 1 que la administración de la red vial nacional corresponde al MOPT y la de la red vial cantonal a las municipalidades. Aunado a ello, de manera complementaria, la Ley N.° 9329 del 15 de octubre de 2015 y sus reformas reafirma la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal por parte de los gobiernos locales, estipulándose ese cuerpo legal que dicha atención debe darse *“...siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.”*

En materia específica de transporte público, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, N.° 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, establece en su artículo 8 que corresponde al Ministerio el señalamiento de rutas, estaciones terminales y sitios de parada intermedios, así como la determinación de los sitios de parada de vehículos de servicio público. Esa potestad sectorial se concreta hoy, en el plano técnico-operativo, por medio del



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

Consejo de Transporte Público, al cual la Ley N.° 7969 del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas le asigna, entre otras, la atribución de *“fijar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios de transporte público remunerado de personas”*.

Frente a ese diseño legal, el Decreto Legislativo N.° 10901 en su artículo 3, introduce un esquema competencial distinto al disponer que el desarrollo, construcción, operación y mantenimiento de casetas corresponda a las municipalidades en determinados supuestos, al CTP en coordinación con el Cosevi en vías nacionales, al Incofer en estaciones ferroviarias y al Cosevi en paradas de taxi, dejando al MOPT un rol más general de planificación intermodal. Tal formulación desordena el reparto funcional existente, pues mezcla competencias de fijación de paradas, administración del derecho de vía, ejecución de infraestructura, seguridad vial y operación del servicio sin establecer una jerarquía clara ni respetar la lógica del marco legal vigente. En particular, resulta objetable que, en vías nacionales, el texto desplace el centro de responsabilidad hacia el CTP y Cosevi, cuando la administración de la red vial nacional y del derecho de vía se mantiene legalmente bajo rectoría del MOPT.

Desde esa perspectiva, el proyecto no solo crea una nueva política pública, sino que reabre por vía legislativa una redistribución material de competencias sin reformar sistemáticamente el resto del andamiaje normativo sectorial, lo que puede generar conflictos de interpretación, duplicidad institucional y vacíos de responsabilidad en la fase de ejecución, mantenimiento y fiscalización.

### II. Desconocimiento del instrumento técnico oficial ya vigente en la materia:

A la fecha, existe la *“Guía estándar para el diseño de parabuses y estaciones”*, elaborada por la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con la



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

participación de las dependencias técnicas competentes, la cual constituye el instrumento técnico sectorial vigente para la definición de parámetros de ubicación, accesibilidad, seguridad, señalización, tipologías y criterios de diseño de paradas y estaciones de autobús (MOPT, 2025). Dicha Guía fue emitida con el propósito de establecer un marco uniforme de referencia técnica, así como de atender las observaciones formuladas por la Contraloría General de la República en relación con la ausencia de una regulación expresa y claramente definida en esta materia. Asimismo, su aprobación fue adoptada por el Consejo Nacional Sectorial del sector Obras Públicas y Transportes, en sesión celebrada el 10 de noviembre de 2025, mediante el acuerdo N.° 2025-02-07, correspondiente al acta N.° 2-2025, y dada a conocer mediante aviso de publicación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el diario oficial La Gaceta N.° 28, del 11 de febrero de 2026.

Dicha Guía establece, entre otros extremos, que la identificación del punto de parada es competencia exclusiva del CTP; que la infraestructura asociada a la parada debe responder al tipo de ruta, al espacio disponible en el derecho de vía, al flujo peatonal, a la seguridad vial y a la accesibilidad universal; y que no toda parada admite técnicamente la colocación de una caseta o parabús, pues en muchos casos la solución admisible será únicamente señalética oficial o un tótem, a efectos de preservar el libre tránsito peatonal y cumplir con la normativa de accesibilidad, a saber, la Ley 7600 del 2 de mayo de 1996 y sus reformas, denominada “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” (pp. 20-29, 90-93).

Debido a ello, si bien es una facultad de la Asamblea Legislativa emitir disposiciones legales que vengan a regular una determinada materia, lo cierto es que tales disposiciones deben ser formuladas siempre en observancia de las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o basadas en principios elementales de justicia, lógica o conveniencia (artículo 16, inciso 1 de la Ley General de la Administración Pública); lo anterior, en beneficio de la colectividad. Bajo ese contexto, resulta



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

esencial que el texto legal sea conteste con el instrumento técnico supramencionado, el cual fue elaborado desde una óptica técnica y funcional, donde cada actor, dentro del ámbito de sus competencias debe realizar las acciones necesarias en pro de los usuarios del servicio público. Sin embargo, el decreto legislativo sometido a consideración no solo omite armonizar su contenido con ese instrumento oficial, sino que introduce un régimen paralelo de financiamiento, contratación y estandarización, que puede producir resultados contrarios a los criterios técnicos ya definidos por la Administración competente. Ello se observa especialmente en la lógica expansiva del proyecto, orientada a la construcción de “casetas”, cuando el propio marco técnico vigente reconoce que, por razones de anchura de aceras, seguridad, visibilidad, accesibilidad y operación del servicio, esa no siempre es la solución correcta (MOPT, 2025).

Desde la perspectiva de técnica normativa, resulta inconveniente que una ley de formulación general desarticule o relativice un instrumento técnico oficial ya emitido por la autoridad sectorial competente, sin establecer una cláusula expresa de prevalencia técnica, coordinación obligatoria o incorporación de sus parámetros como referencia vinculante. Ello incrementa el riesgo de contradicciones prácticas entre la ley, la reglamentación futura y los lineamientos técnicos ya vigentes.

### **III. Improcedencia de atribuir a Lanamme un rol normativo o rector en el diseño de paradas:**

El artículo 5 del decreto dispone que el oferente podrá *participar en una modalidad que incluya la construcción de la caseta “según el criterio técnico emitido por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) y las buenas prácticas internacionales”*. Esta previsión resulta jurídicamente cuestionable, pues proyecta a Lanamme como referente técnico de estandarización



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

y regulación en un ámbito que no corresponde a su núcleo competencial legal.

Sobre este particular, la Ley N.º 8114 del 4 de julio de 2001 y sus reformas, en su artículo 6, asigna a la Universidad de Costa Rica, por medio del Lanamme, funciones de fiscalización para garantizar la calidad de la red vial nacional, incluyendo programas de formación y acreditación, auditorías técnicas de proyectos en ejecución, evaluación de la red vial, actualización del manual de especificaciones, auditorías de laboratorios y asesoramiento técnico al jerarca del ramo. Esa habilitación legal es relevante, pero está claramente orientada a la calidad y fiscalización de la infraestructura vial, no a sustituir al MOPT ni al CTP como órganos rectores o especializados en la definición funcional del diseño de paradas, la localización operativa de puntos de ascenso y descenso, o la tipología de infraestructura de apoyo al servicio de transporte público.

En otras palabras, el problema no radica en desconocer la capacidad técnica de Lanamme, sino en advertir que su **competencia legal no es la rectoría funcional del diseño de paradas de transporte público**. Esa rectoría, en lo concerniente al transporte público, se vincula al MOPT como ente rector del sector y al CTP como órgano especializado encargado de fijar paradas y regular condiciones técnicas del servicio (art. 2, inc. a) de la Ley No. 3155 y art. 7, inc. I de la Ley 7969). Por ello, la remisión legislativa al “criterio técnico” de Lanamme como base para estandarizar casetas resulta impropia y puede producir un desplazamiento competencial no justificado, además de una dualidad técnica innecesaria frente a la Guía oficial ya emitida por el MOPT.

#### **IV. Problemas sustanciales en la fuente de financiamiento y en la utilización de recursos del Cosevi:**

Uno de los aspectos más sensibles del decreto es que asigna, en el artículo 4, un aporte anual de mil millones de colones del Cosevi a las municipalidades, por cinco años, para la construcción de casetas de

## *Presidencia de la República de Costa Rica*

paradas de autobús y taxis, además de un monto adicional anual para casetas en rutas nacionales. Esta decisión legislativa amerita ser objetada por razones de razonabilidad financiera, coherencia funcional y técnica legislativa.

Sobre este particular, el Jefe del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al momento de consultarle el criterio sobre el proyecto de

Ley No. 23162, antecedente de este Decreto Legislativo, manifestó lo que a continuación se reitera:

*“De igual manera, se debe considerar la viabilidad presupuestaria; dado que, conforme lo estipula el artículo 6 inciso d) del Título IV de la Ley de Fortalecimiento de la Hacienda Pública y Regla Fiscal, N° 9635 del 03 de diciembre de 2018 y sus reformas, a los recursos transferidos por el Gobierno Central le son aplicables la regla fiscal, con lo cual existe un riesgo en cuanto a la disponibilidad de los recursos asignados por ley. Adicional a ello, en este punto es prudente hacer hincapié en que; desde el año 1965 con la promulgación de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley n°3503 del 20 de mayo de 1965 y sus reformas, se establece en el artículo 9, que las municipalidades deben fijar estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas, es decir que, los gobiernos locales tienen la obligación de construir paradas y terminales, no obstante, en la actualidad la falta de paradas o casetas que expone la propuesta de ley en la exposición de motivos, deja al descubierto el actuar de las municipalidades, dicho de otro modo, asignar más recursos a los gobiernos locales no constituye una garantía de que tales entidades utilicen dichos fondos de una forma eficiente para cumplir con los fines que persigue el presente proyecto de ley, ello en el entendido de que se cuente con los recursos correspondientes para ser transferidos.*”

## *Presidencia de la República de Costa Rica*

*Conforme lo expuesto anteriormente, el Viceministro de Transportes y Seguridad Vial señala lo siguiente:*

*“(...) Esta situación resulta preocupante, porque conforme al artículo 6 inciso d) de la Ley No. 9635, las municipalidades se encuentran exentas de la aplicación de la regla fiscal, con excepción de los fondos que se transfieran del Gobierno central y, si bien, estos fondos de COSEVI entrarían en esta categorización, es necesario señalar que es público y notorio a nivel nacional que los gobiernos locales no se caracterizan por una ejecución eficiente de sus presupuestos.*

*En este sentido, no se establecen cuáles serían las responsabilidades en caso de que las corporaciones municipales no ejecuten los fondos que se estarían*

*trasladando, por lo cual, no hay una garantía de que vayan a ser efectivamente utilizados para el fin que propone la ley, además de que implicarían desfinanciar planes y proyectos en seguridad vial, aspecto que por el contrario, requiere de mayores recursos económicos para tener un impacto en la disminución de siniestros en carreteras.*

*Aunado a lo anterior, la obligación de construcción de paradas terminales, existe para las municipalidades desde la promulgación de la Ley No. 3503, que en el artículo 9 establece que deben fijar “estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas”, norma que se encuentra vigente desde el año 1965 y que prácticamente, no ha sido acatada por los municipios del país.”*

*Al respecto, cabe mencionar, que, con la promulgación de la Ley de Modernización de la Policía Municipal, Ley N° 10515 del 25 de setiembre de 2024, mediante la cual se reformó el inciso d) del artículo 234 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas*



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

*Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078, del 26 de octubre del 2012, se modificó el porcentaje de las multas transferido a las municipalidades y se amplió el uso, el cual a texto expreso señala:*

*“(...) ARTÍCULO 234.- Destinos específicos de las multas. De las sumas recaudadas por concepto de multas por infracciones, que señala el inciso c) del artículo 10 de la Ley*

*N.º 6324, Ley de Administración Vial, de 24 de mayo de 1979, y sus reformas, el Cosevi realizará, semestralmente,*

*las siguientes transferencias de las sumas netas recaudadas una vez descontadas las comisiones que se pagan a los entes autorizados por la recaudación de las multas y sus accesorios.*

*(...)*

*d) Un noventa y cinco por ciento (95%) del monto de las multas que hubieran sido confeccionadas por los inspectores municipales de tránsito, producto de las infracciones definidas en esta ley, será transferido a la municipalidad donde se confeccionó la boleta. Estos montos se destinarán a inversión de capital en el fortalecimiento de la seguridad vial, financiamiento del Programa de los inspectores de tránsito municipal y para el fortalecimiento de la Policía Municipal. Dichas transferencias quedan exentas de la aplicación de la Ley 9635, Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018. (Así reformado el inciso anterior por el artículo único de la Ley de Modernización de la Policía Municipal, N° 10515 del 4 de setiembre de 2024) ...”*

*Del texto anterior, se desprende que, no solo se incrementó el porcentaje, sino que también se especifica que estas*



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

*transferencias quedan exentas de la aplicación de la Ley 9635, Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018 y sus reformas. En ese sentido conviene dejar claro que; con la propuesta de ley se busca transferir más recursos a las municipalidades, generando duplicidad de financiamiento, es decir, tendrían un doble aporte para temas de seguridad vial, pero, además sobre este otro aporte, no se indica la manera del financiamiento solo la fuente, ante ello, se estaría violentando los principios de legalidad y transparencia, los cuales también están inmersos en la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, N° 8131 del 18 de setiembre de 2001 y*

*sus reformas, estipulando que, toda obligación de gasto público debe estar respaldada en la Ley de presupuesto...”. (Énfasis agregado).*

Aunado a lo anterior es de agregar, que la Ley No. 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas, denominada “Ley de Administración Vial”, regula al Cosevi como órgano vinculado a la política de seguridad vial y dispone que, para el cumplimiento de sus funciones, contará con recursos que conforman el Fondo de Seguridad Vial (art. 10). A la vez, dentro de sus atribuciones se incluyen funciones relacionadas con asuntos de tránsito, seguridad vial, señalización y apoyo a las direcciones técnicas del MOPT en la materia. Esto significa que los recursos del Cosevi tienen una vocación finalista asociada al fortalecimiento de la seguridad vial, no a cualquier forma de infraestructura de apoyo al transporte público concebida en sentido amplio.

Si bien es cierto que una parada segura puede contribuir a la seguridad vial, el decreto no distingue adecuadamente entre infraestructura de seguridad estrictamente necesaria y equipamiento de confort, explotación comercial o mobiliario urbano complementario. Tampoco demuestra que el uso de recursos del Cosevi sea la fuente idónea para financiar de forma rígida, cuantificada y plurianual una política nacional de casetas, particularmente cuando la Guía técnica vigente evidencia que no en todos los puntos de parada procede una caseta, y que en muchos



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

casos solo cabe señalización oficial o infraestructura menor por restricciones espaciales y de accesibilidad (Guía estándar para el diseño de parabuses y estaciones, pp. 26–29; Decreto Ejecutivo No. 29253–MOPT del 20 de diciembre de 2000 y su reforma, art. 38). Adicionalmente, el propio marco regulatorio del transporte por autobús muestra que la infraestructura de apoyo al servicio (incluidos paraderos) se vincula funcionalmente al CTP, pues la metodología tarifaria reconoce la posibilidad de incorporar costos por construcción, mantenimiento o mejoramiento de infraestructura de apoyo al servicio de transporte por autobús siempre que medie, de previo, la aprobación o exigencia del CTP (Resolución RJD–035–2016 del 25 de febrero de 2016 “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas Modalidad Autobús”). Ese antecedente normativo refuerza la idea de que el eje sectorial de la materia se relaciona con el transporte público y su órgano especializado, no con una transferencia fija desde el Cosevi sin un mecanismo de priorización técnica suficientemente definido.

A ello se suma que el decreto legislativo no contiene una memoria legal de proporcionalidad del gasto, en tanto no vincula los montos asignados con un inventario nacional de paradas elegibles, tipologías de intervención, costos unitarios máximos, metas de cobertura, criterios de priorización o evaluación de procedencia técnica. Esa omisión es particularmente relevante porque la asignación de fondos se formula en términos uniformes y cuantiosos, pese a que el universo real de paradas en las que materialmente cabría instalar una caseta es necesariamente menor que el total de puntos de parada existentes, debido a restricciones del derecho de vía y del libre tránsito peatonal (Guía estándar para el diseño de parabuses y estaciones, 2025; Decreto Ejecutivo No. 29253–MOPT del 20 de diciembre de 2000 y su reforma, art. 38).

Por último, en lo que respecta al financiamiento, conviene reafirmar lo argumentado por el Consejo de Transporte Público, lo cual fue transcrito en el oficio firmado por el Jerarca del MOPT, que atendió la solicitud de criterio del Proyecto de Ley No. 23162, a saber:



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

*“Aunado a lo anterior y en lo que respecta a la construcción, mantenimiento y operación de las paradas en red vial nacional importa decir, que, mediante el oficio N° CTP-DE-CA-0897-2025, emitido por Director del Consejo de Transporte Público, se externó lo siguiente:*

*“...Ahora bien en caso de que al Consejo de Transporte Público (CTP) le sea asignada la responsabilidad de casetas en las paradas de autobús, su construcción, operación y mantenimiento, se debe de tomar en cuenta que el CTP subsiste por el cobro de un canon, siendo que el servicio de transporte público es un servicio al costo, si el CTP tiene que cubrir costos en el tema de construcción, mantenimiento y operación se deberá contemplar en el canon que pagan los prestatarios del servicio, que a su vez lo incluirán en la tarifa aumentando los costos en el pago de la tarifa que realiza el usuario final, o bien, incluir la posibilidad de que el Estado destine presupuesto al CTP para estos efectos, por cuanto un incremento en el costo del canon tendría afectación tanto en el usuario como en el operador.*

Adicionalmente, en el referido oficio se externó respecto al financiamiento previsto en la ley, lo siguiente:

*Artículo 4 “Del financiamiento”; se evidencia que, en el caso del Consejo de Transporte Público (CTP), no se visualiza que el COSEVI destine algún aporte para que el CTP pueda cumplir con la construcción, mantenimiento y operación de las paradas; por lo que pareciera que correría por cuenta del CTP, siendo como se indicó anteriormente, que esto encarecería el costo de las tarifas que paga el usuario final, por lo que debe quedar claro, no solo la función que este proyecto pretende atribuir al CTP sino cuál sería el presupuesto a destinar para cumplir con esa funcionalidad...”.”*



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

Debido a lo anterior, un Decreto Legislativo emitido en esos términos, es decir, sin la dotación de los recursos económicos, no resulta beneficioso para los usuarios del transporte público.

### **V. Ausencia de mecanismos robustos de control, evaluación y cumplimiento de objetivos:**

El artículo 9 del Decreto Legislativo dispone que la Contraloría General de la República recibirá anualmente un plan de ejecución de los recursos asignados y evaluará la liquidación del gasto y el nivel de cumplimiento. No obstante, esa disposición, por sí sola, no constituye un diseño suficiente de control por resultados, ni garantiza la trazabilidad material del uso de los fondos.

La norma no establece indicadores mínimos obligatorios de desempeño, no define metas de cobertura ni accesibilidad, no determina estándares nacionales de priorización, no regula la interoperabilidad entre inventarios institucionales, no impone metodologías homogéneas de valoración de necesidades, ni prevé mecanismos específicos de reasignación, suspensión o reversión de fondos en caso de subejecución o incumplimiento material. Tampoco fija reglas claras sobre cómo fiscalizar la relación entre aporte público,

inversión privada, ingresos por publicidad, obligaciones de mantenimiento y beneficio público efectivo, cuando la obra se financie

mediante esquemas licitatorios con explotación publicitaria o subarrendamiento (Artículos 4, 5 y 10).

Esta omisión es especialmente seria porque el proyecto no se limita a autorizar gasto, sino que crea una política pública financiada por ley y soportada, al mismo tiempo, en mecanismos de aprovechamiento económico de espacios públicos. En ese contexto, la sola presentación de planes de ejecución y liquidaciones de gasto resulta insuficiente si no va acompañada de un modelo normativo de evaluación de eficacia, cumplimiento técnico y rendición de cuentas sustantiva.



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

### **VI. Rigidez legal en materias que deben permanecer en sede técnica o reglamentaria:**

Otra objeción de fondo consiste en que el Decreto Legislativo incorpora a nivel legal materias que, por su naturaleza, deben permanecer en sede técnica o reglamentaria, sujetas a adaptación según las condiciones del sitio. Tal es el caso de la incorporación obligatoria de mapas o indicaciones de ruta, la regulación de elementos publicitarios, el acceso a internet, dispositivos de transmisión de red celular, criterios de multifuncionalidad y otros aspectos de equipamiento de paradas y estaciones (arts. 2, 5 y 10).

Las condiciones de diseño de una parada no son uniformes, dependen, entre otras variables, del tipo de ruta, del volumen de usuarios, de la presencia de intermodalidad, del ancho de acera, de la visibilidad, del tipo de entorno urbano, de las condiciones de seguridad vial y de la accesibilidad universal. Precisamente por ello, la Guía estándar para el diseño de parabuses y estaciones fue concebida como instrumento técnico flexible, capaz de recoger esas diferencias y de traducirlas en parámetros de diseño adaptativos (Guía estándar para el diseño de parabuses y estaciones, 2025).

Llevar ese nivel de detalle a una ley introduce una rigidez normativa inconveniente, reduce la capacidad de ajuste técnico del sector y abre la puerta a contradicciones entre la futura reglamentación, la práctica administrativa y el texto legal. En materias fuertemente técnicas, el principio de buena regulación sugiere reservar a la ley los aspectos esenciales de competencia, coordinación y financiamiento, dejando los componentes de diseño y operación fina a instrumentos técnicos o reglamentarios emitidos por la autoridad competente.



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

### VII. Inconsistencias específicas sobre bahías, ubicación de paradas y planificación territorial:

El Decreto Legislativo también presenta objeciones técnicas relevantes en las reformas que propone sobre planificación urbana y construcción. En particular, el artículo 12 introduce una reforma al artículo 87 de la Ley de Construcciones para establecer que, cuando exista incremento de usuarios y amerite la instalación de más paradas de autobús, será obligatoria la ubicación de la bahía necesaria, y que el terreno podrá ser aportado por el propietario de obras nuevas en determinados supuestos.

Esa formulación entra en tensión con la Guía técnica vigente, la cual establece que la construcción de bahías de autobuses requiere estudio de ingeniería de tránsito, aval del CTP y verificación de que exista espacio suficiente tanto en la vía como en la acera, precisamente porque la bahía no es una solución universal ni adecuada para todos los casos (MOPT, 2025, pp. 33-35). De hecho, la propia Guía reconoce que en contextos urbanos la solución puede ser distinta según la configuración vial, la dinámica de la cuadra, la seguridad peatonal y la operación del servicio.

Del mismo modo, la inclusión de paradas de bus, taxi y tren como contenido obligatorio de los planes reguladores puede ser positiva desde el ángulo de coordinación territorial, pero no debe desdibujar que la fijación técnica de las paradas sigue correspondiendo al CTP en el ámbito del transporte público remunerado de personas (art. 7, inc. I de la Ley 7969). En consecuencia, cualquier incorporación al planeamiento urbano debió quedar formulada bajo una lógica de

coordinación con el órgano técnico sectorial competente, y no como una sustitución o relativización de sus potestades.

Sobre este particular, conviene traer a colación lo externado por el Consejo de Transporte Público en el oficio No. CTP-DE-CA-0897-2025 de fecha 16 de setiembre de 2025, cuando se refirió a la improcedencia de la construcción de paradas para taxis, a saber:



## *Presidencia de la República de Costa Rica*

*“c) El servicio de taxi cuenta con paradas las cuales solamente cuentan con un sistema de parada con rotulación o señalización vertical y/o horizontal, eso por cuanto el usuario no debe de esperar un servicio, solamente toma el taxi disponible, además que el taxista tiene el sistema de ruleteo (siendo esta la práctica de circular por las vías públicas buscando clientes de forma itinerante, sin una base fija o una parada específica), por tal razón, no se considera necesario establecer dichas paradas como se pretende en dicho proyecto, por cuanto no se puede equiparar este servicio con el de ruta regular, dadas la evidentes diferencias entre ambos.”*

En razón de lo expuesto, es preciso reiterar lo señalado líneas atrás, sobre que la emisión de actos no pueden ir en contra de las reglas unívocas de la ciencia y de la técnica o a principios elementales de

justicia, lógica o conveniencia, de ahí que el instrumento que se emita, debe tomar en consideración las valoraciones técnicas que sobre el particular establezcan las autoridades competentes en la materia, en aras de no vulnerar los derechos de los usuarios del transporte público, ni hacer un mal uso de los recursos públicos.

### VIII. Conclusión y recomendación:

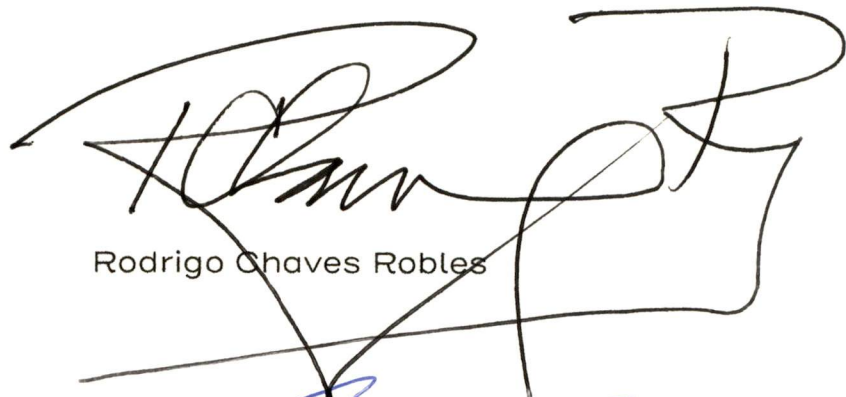
Con fundamento en lo expuesto, se estima que el Decreto Legislativo N.º 10901 presenta razones suficientes de oportunidad y conveniencia para la interposición del veto, en tanto:

1. Altera de manera asistemática el marco competencial vigente entre el MOPT, el CTP, las municipalidades, el Cosevi y el Incofer;
2. Desconoce o desarticula el instrumento técnico oficial ya emitido por el MOPT para la regulación de esta materia, emitiéndose en consecuencia, una ley que va en contra de las reglas unívocas

## *Presidencia de la República de Costa Rica*

3. de la ciencia y de la técnica o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia;
4. Atribuye al Lanamme un rol técnico-normativo impropio respecto del diseño funcional de paradas de transporte público;
5. Compromete recursos del Cosevi sin una justificación suficiente de proporcionalidad, idoneidad funcional y correspondencia estricta con la finalidad de seguridad vial, siendo que a su vez;
6. Carece de mecanismos robustos de control del gasto, evaluación de resultados y rendición de cuentas sustantiva; y
7. Incurre en una rigidez legislativa inconveniente en materias que deben permanecer en la esfera técnica y reglamentaria.

Debido a lo expuesto, por las vulneraciones que implica el Decreto Legislativo N°10901, y siendo que existen razones de oportunidad o conveniencia para la interposición del Veto, se devuelve sin sanción el Decreto Legislativo N°.10901 antes citado.



Rodrigo Chaves Robles



Pablo Camacho Salazar  
Ministro a.i de Obras Públicas y Transportes

