



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST-IJU-225-2022

INFORME DE: PROYECTO DE LEY

“REFORMA A LOS ARTÍCULOS 2, 4, 10, 11, 12, 17 Y 31 Y ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 2 BIS, 17 BIS Y 21 BIS A LA LEY N° 3503, LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DEL 10 DE MAYO DE 1965; A LOS ARTÍCULOS 15, 25 y 41 DE LA LEY N° 7593, LEY DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP), DEL 9 DE AGOSTO DE 1996; y ADICIÓN DE UN TRANSITORIO A LA LEY N° 7600, LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, DEL 2 DE MAYO DE 1996

EXPEDIENTE NO. 22.923

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
REBECA ARAYA QUESADA
ASESORA PARLAMENTARIA**

**SUPERVISADO POR:
LLIHANNY LINKIMER BEDOYA
JEFA DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN
SELENA REPETTO AYMERICH
DIRECTORA A.I.**

7 DE JULIO, 2022



TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO.....	3
II. ANTECEDENTES	6
III. VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)	7
IV. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	7
V. CONSIDERACIONES FINALES	40
VI. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA	42
VII. ASPECTOS DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO	44
Votación.....	44
Delegación.....	44
Consultas preceptivas.....	44
VIII. FUENTES.....	45



AL-DEST-IJU-225-2022

INFORME JURÍDICO

“REFORMA A LOS ARTÍCULOS 2, 4, 10, 11, 12, 17 Y 31 Y ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 2 BIS, 17 BIS Y 21 BIS A LA LEY N° 3503, LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DEL 10 DE MAYO DE 1965; A LOS ARTÍCULOS 15, 25 y 41 DE LA LEY N° 7593, LEY DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP), DEL 9 DE AGOSTO DE 1996; y ADICIÓN DE UN TRANSITORIO A LA LEY N° 7600, LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, DEL 2 DE MAYO DE 1996”

EXPEDIENTE NO. 22.923

I. RESUMEN DEL PROYECTO

De acuerdo con la exposición de motivos, la presente iniciativa pretende actualizar la normativa nacional con el fin de facilitar la modernización del transporte público masivo en favor de las personas usuarias.

Para ello, se proponen una serie de reformas y adiciones a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) y a la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.

Entre las principales reformas propuestas se encuentran las siguientes:

- Se dispone la expresa rectoría del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) en materias de tránsito y transporte remunerado de personas en vehículos automotores, de manera que le corresponderá ejercer la dirección, planificación, coordinación y vigilancia en dichos ámbitos.
- Entre las atribuciones que se le asigna al MOPT está el ejercer, a través del Consejo de Transporte Público (CTP), el control del servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, ya sea concesionado u autorizado mediante permisos, eliminándose el control conjunto con la ARESEP. Asimismo, las potestades de regulación y sancionatoria le corresponderán al MOPT; así como el otorgamiento de derechos de concesión o permisos para brindar el servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores; promulgar la normativa, lineamientos y políticas públicas sectoriales en cuanto al sistema operativo de los servicios de transporte remunerado de personas; planificar en forma integral y

coordinada con el INCOFER lo relativo al transporte por vía férrea; establecer una política pública sectorial de subsidios a la demanda del transporte público colectivo, priorizando el bienestar de las personas usuarias en condiciones de vulnerabilidad; y establecer la política pública sectorial tarifaria para el servicio de transporte público automotor, sin perjuicio de las atribuciones de la ARESEP, entre otras.

- Se elimina la aprobación de ARESEP de los estudios técnicos que se requieran.
- Se dispone que para la prestación de los servicios públicos de transporte remunerado de personas en vehículos automotores se requerirá de una concesión o permiso otorgado por el CTP, de acuerdo con los estudios técnicos, las condiciones y requisitos que se fijan en la ley, reglamentos, normativa técnica vigente y el cartel de contratación. Asimismo, el CTP podrá ajustar las condiciones de cada contratación administrativa de ruta regular, reestructurar y reorganizar la ruta o sector de transporte público según las necesidades de las personas usuarias, los sistemas operativos o las políticas públicas vigentes siempre y cuando no se ocasione competencia ruinosa entre operadores.
- Se incluye, como excepción a la prohibición de otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermedias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario, el caso de los consorcios operativos, de la fusión de empresas o de las corporaciones de transportes.
- Se elimina la referencia expresa a que la concesión para la prestación de servicios públicos de transporte remunerado de personas en vehículos automotores se hará por licitación, solo cuando sea necesario prestar el servicio, se cuente con estudios técnicos aprobados por Aresep y se pruebe que no se está creando una competencia ruinosa en contra de los concesionarios establecidos
- Se establecen los requisitos que ha de incluir el CTP, de manera obligatoria, en los contratos de concesión. Asimismo, se establece un plazo al concesionario de 30 días hábiles a partir de la notificación del acto de adjudicación o de renovación para formalizar el contrato de concesión y rendir una garantía de cumplimiento, eliminándose el refrendo de la ARESEP.
- Se incluyen, como obligaciones de los operadores de ruta regular de autobús, entre otras: el cumplir y aprobar el sistema de evaluación de la calidad del servicio anual y la evaluación periódica de capacidad empresarial; permitir el ingreso y ejecución de inspecciones técnicas o de control y fiscalización del servicio; cumplir con la integración intermodal del servicio de autobuses de ruta regular con el transporte ferroviario y otros medios de transporte de personas; implementar el Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público (SINPE-TP) como único mecanismo central de recaudo electrónico; y cumplir el plan respectivo de sustitución de flota de combustión fósil por unidades eléctricas.

- De manera expresa se señala que, para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la revocatoria de la concesión o permiso únicamente podrá realizarla la administración concedente.
- Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, se dispone que la ARESEP emitirá los reglamentos correspondientes de conformidad con la política pública sectorial tarifaria vigente emitida por el MOPT.
- Se dispone la obligación del MOPT de planificar integralmente el servicio de transporte remunerado de personas, mediante la coordinación interinstitucional que busque la consolidación del Sistema Integrado de Transporte a nivel nacional.
- Se disponen multas que aplicará el Consejo de Transporte Público (CTP) mediante el procedimiento sumario de la Ley General de la Administración Pública, a los concesionarios del servicio de ruta regular, por incumplimiento a lo dispuesto en la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. Los montos recaudados serán trasladados al CTP para atender mejoras en infraestructura para el servicio de transporte público.
- El concesionario que no haya cumplido con sus obligaciones durante el periodo de concesión no podrá renovarla, ni el operador que no demuestre el cumplimiento de los requisitos de los contratos de concesión. En ambos casos el CTP licitará las rutas que correspondan.
- Se establece un plazo de la concesión de 7 a 15 años si el concesionario asume la obligación expresa en el contrato de concesión de cambiar al menos el 40% su flota por unidades eléctricas o cero emisiones durante el plazo contractual.
- El MOPT definirá los servicios de ruta regular que podrán incluir autobuses eléctricos o cero emisiones y el concesionario que incumpla el plan de sustitución de flota que se incluirá en el contrato, no podrá renovar su concesión.
- El Sistema Bancario Nacional podrá implementar las líneas de crédito necesarias para facilitar la electrificación del servicio de autobús de ruta regular.
- Se dispone la obligación del CTP de evaluar y vigilar al menos cada tres años el cumplimiento de las políticas de modernización del transporte público remunerado de personas modalidad autobús vinculadas con el Plan Nacional de Transportes 2011-2035, el Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030 y el Plan de Descarbonización (2050). Asimismo, el CTP realizará la evaluación al menos cada 3 años del cumplimiento de las obligaciones asumidas por el concesionario.
- El incumplimiento de las obligaciones contractuales que se estipulen en el contrato concesión podrá ser causal de caducidad de la concesión sin responsabilidad para la Administración.

- Se adiciona un Transitorio a la Ley no. 7600 con el fin de que, hasta diciembre del año 2022, se dispense temporalmente a los concesionarios de ruta regular de la obligación de sustituir unidades por el vencimiento de su vida útil.

II. ANTECEDENTES¹

Aunque no lo señala la exposición de motivos, la iniciativa de ley en estudio es prácticamente idéntica al expediente no. 22540 REFORMA A LOS ARTÍCULOS 2, 4, 10, 11, 12, 17 Y 31 Y ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 2 BIS, 17 BIS Y 21 BIS A LA LEY N° 3503, LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DEL 10 DE MAYO DE 1965; A LOS ARTÍCULOS 15, 25 Y 41 DE LA LEY N° 7593, LEY DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP), DEL 9 DE AGOSTO DE 1996; Y ADICIÓN DE UN TRANSITORIO A LA LEY N° 7600, LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, DEL 2 DE MAYO DE 1996, que recibió dictamen negativo unánime de la Comisión Permanente Especial de Discapacidad y Adulto Mayor el 17 de febrero de 2022.

A continuación, se citan algunas otras iniciativas de ley en la corriente legislativa que guardan relación con el contenido del expediente en estudio:

Expediente no. 23.056, LEY PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO EN EL SECTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DE RUTA REGULAR. En espera que se asigne comisión dictaminadora.

Expediente no. 22.713, REFORMA DE LA LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO, LEY N.° 9518, DE 25 DE ENERO DE 2018, PARA QUE SE DENOMINE LEY DE INCENTIVOS Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE. En conocimiento de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos.

¹ Realizado con el aporte del Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Servicios Técnicos. Elaborado por Walter Gutiérrez Carmona. Supervisado por Lilliana Cisneros Quesada, Jefa del AIGD. 10 de mayo de 2022.

III. VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)²

El proyecto de ley se enmarca tangencialmente dentro de las metas de los ODS 7 (Energía Asequible y no contaminante)³, 11 (Ciudades y comunidades sostenibles)⁴ y 17 (Alianzas para lograr objetivos)⁵.

Corresponde a un análisis jurídico y económico determinar la viabilidad de la propuesta.

IV. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

ARTÍCULO 1

En el cuadro comparativo adjunto se pueden apreciar los alcances de las reformas propuestas a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, Ley no. 3503 y las diferencias con los textos vigentes:

Ley no. 3503 (textos vigentes)	Expediente no. 22923 (textos propuestos)
Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para	Artículo 2- Es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes la rectoría en las materias tránsito y transporte remunerado de personas en vehículos automotores regulados en esta Ley, por lo que le corresponde ejercer la dirección, planificación, coordinación y vigilancia en dichos ámbitos. El Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de los servicios públicos de transporte remunerado de personas modalidad autobús de ruta regular, ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder

² Realizado con el aporte del Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Servicios Técnicos. Elaborado por Walter Gutiérrez Carmona. Supervisado por Lilliana Cisneros Quesada, Jefa del AIGD. 10 de mayo de 2022.

³ El proyecto de ley propone usar unidades de transporte publico impulsado por energía eléctrica en contraposición de la flotilla actual movida por hidrocarburo.

⁴ La propuesta al estar vinculada al sector transporte, beneficiará a personas adultas mayores y a la población con discapacidad.

⁵ La iniciativa contribuye a que el sector privado que concesiona el servicio de transporte público de autobuses adopte medidas contra el cambio climático (transporte eléctrico).

explotarlos. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes. A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá: a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas. b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense. c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.	derechos a empresarios particulares para explotarlos, según las disposiciones de esta Ley. A fin de cumplir con la rectoría y atribuciones indicadas en este artículo, el Ministerio podrá: a) Fijar itinerarios, horarios y condiciones. b) Ejercer la vigilancia, planificación, regulación y su potestad sancionatoria del tránsito y del transporte remunerado de personas en vehículos automotores en todo el territorio nacional. c) Ejercer a través del Consejo de Transporte Público el control del servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, ya sea concesionado u autorizado mediante permisos. El Consejo de Transporte Público deberá garantizar la prestación adecuada de estos servicios,
---	---

d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.	así como el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales, legales, técnicas y administrativas correspondientes. d) Otorgar derechos de concesión o permisos a particulares para que brinden el servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores. e) Establecer y coordinar las Políticas Públicas Nacionales y sistemas operativos que permitan una efectiva orientación, ejecución e integración de los proyectos y programas de modernización del transporte público. f) Planificar y realizar los estudios técnicos correspondientes necesarios para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos de transporte remunerado de personas en vehículos automotores g) Regular, vigilar y coordinar los nuevos servicios de transporte en vehículos automotores que surgen de la innovación tecnológica, para lo que podrá emitir las políticas públicas de regulación tecnológica que correspondan según sus competencias. h) Promulgar la normativa requerida para que los sistemas operativos del transporte remunerado de personas, en los casos que corresponda, incluyan al menos: integración intermodal con el servicio de trenes y otros medios de transporte, fijación de itinerarios, horarios, paradas terminales o nodos de integración para el trasbordo de pasajeros, operación por sectores geográficos, carriles exclusivos para transporte público masivo, implementación del Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte
--	---

	Público (SINPE-TP), controles de calidad y la sustitución progresiva de flota vehicular por tecnologías eléctricas o cero emisiones i) Definir las condiciones operacionales adecuadas que propicien el equilibrio financiero de los operadores mediante la retribución tarifaria en procura del bienestar final de la persona usuaria y en apego a los diseños operativos que defina el CTP. j) Establecer, previo estudio técnico que demuestre la viabilidad económica y financiera para las finanzas públicas, una política pública sectorial de subsidios a la demanda del transporte público colectivo, priorizando para ello el bienestar de las personas usuarias en condiciones de vulnerabilidad. El Poder Ejecutivo reglamentará el presente inciso, para lo cual incluirá la evaluación de indicadores sociales, operacionales y otros que objetivamente aseguren la efectividad de esta disposición. k) Promover los concursos públicos necesarios, a fin de otorgar las concesiones para la prestación del servicio de autobuses. En estos procesos de concurso podrán participar personas físicas o jurídicas, así como distintos oferentes en consorcio. Para utilizar este mecanismo, será necesario acreditar, ante el Consejo de Transporte Público, la existencia de un acuerdo consorcial, en el cual se regulen, por lo menos, las obligaciones entre las partes firmantes y los términos de su relación con dicho Consejo. En caso de que se otorgue el contrato a un consorcio, este deberá constituir una sociedad anónima nacional de propósito único, que será con la que se formalice el contrato respectivo. Los miembros del consorcio serán solidariamente
--	---

Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios.	responsables con dicha sociedad por todo lo relativo al concurso y a la ejecución contractual. Los miembros del consorcio deberán conservar la totalidad del capital social de la sociedad menciona en este párrafo, por todo el plazo de la ejecución contractual, de conformidad con la distribución que se presente en acuerdo consorcial. Los cambios en dicha distribución deberán ser informados previamente al CTP. l) Emitir lineamientos y políticas públicas sectoriales en cuanto al sistema operativo de los servicios de transporte remunerado de personas modalidad autobús en rutas y sectores geográficos según corresponda. m) Planificar en forma integral y coordinada con el Instituto Costarricense de Ferrocarriles todo lo relacionado con el transporte por vía férreas según lo establecido en esta ley y en la Ley Orgánica del Instituto Costarricense Ferrocarriles INCOFER o. 7001 del 19 de setiembre de 1985 y sus reformas y concordancias. n) Cumplir con todos aquellos procedimientos que se requieran para la eficiente prestación de los servicios de transporte remunerado de personas en vehículos automotores. o) Aplicar de manera ágil y oportuna el régimen sancionatorio correspondiente a los operadores del transporte cuando incurran en incumplimiento contractual o faltas en la prestación del servicio. Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios.
--	---

	El ejercicio de la rectoría y demás atribuciones referidas en este artículo por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se llevará a cabo sin perjuicio de las atribuciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que en el ámbito de esta ley están referidas a la materia exclusiva de la fijación tarifaria y a lo establecido en el artículo 12 de la presente Ley.” (...)
Artículo 4.- La concesión para explotar una línea se adquirirá por licitación, a la cual los interesados concurrirán libremente. Sólo se licitará la explotación de una línea cuando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes haya establecido la necesidad de prestar el servicio, de acuerdo con los estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; además, deberán probar que no se está creando una competencia ruinoso en contra de los concesionarios establecidos. Los interesados en la licitación deberán demostrar, entre otras cosas, capacidad financiera, técnica y administrativa; experiencia; honorabilidad y cumplimiento de las obligaciones contraídas anteriormente con el Estado, si fuera del caso, como concesionario o permisionario de transporte.	Artículo 4- Para la prestación de los servicios públicos de transporte remunerado de personas en vehículos automotores se requerirá de una concesión o permiso otorgado por el Consejo de Transporte Público, de acuerdo con los estudios técnicos, las condiciones y requisitos que se fijan en la ley, reglamentos, normativa técnica vigente y el respectivo cartel de contratación. Los interesados deberán demostrar aspectos tales como capacidad financiera, técnica y administrativa; experiencia y el cumplimiento de las obligaciones contraídas anteriormente con el Estado.” (...)
Artículo 10.- La explotación de cada línea de servicio se adjudicará de preferencia a una sola persona, física o jurídica; pero, en este último caso, el capital de la sociedad no podrá estar representado por acciones ni certificados al portador. Quando lo exija una demanda extraordinaria del servicio, el Ministerio de Transportes podrá autorizar el establecimiento de nuevas líneas en rutas en las que haya otras líneas, de acuerdo	Artículo 10- La explotación de cada concesión de transporte público modalidad autobús de ruta regular se adjudicará de preferencia a una sola persona física o jurídica debidamente constituida conforme a la Ley, sin perjuicio de la participación consorcial referida en el inciso k) del artículo 2 de esta Ley. Quando lo exija una demanda extraordinaria del servicio de autobús, el Consejo de Transporte Público podrá autorizar el establecimiento de nuevos servicios en rutas en las que haya otros

con los estudios que realizará la Dirección General de Transporte Automotor(sic:*)). Antes de establecer una nueva línea, se otorgará un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa al concesionario de la ruta en cuestión, para que aumente la capacidad del transporte o la frecuencia del servicio o sustituya sus vehículos por otros que satisfagan los requisitos de higiene y eficiencia exigidas para prestar el servicio público. Si el citado concesionario no cumple con esa obligación en el plazo señalado, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con base en estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, licitará una nueva concesión, distribuirá las líneas en la forma más adecuada, modificándolas si es preciso, sin crear una competencia ruinosa entre los concesionarios. (*) Debe entenderse Dirección General de Transporte Público.	servicios concesionados, de acuerdo con los estudios que realizarán los órganos técnicos correspondientes. Antes de establecer nuevos servicios, se otorgará un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa al concesionario de la ruta en cuestión, para que aumente la capacidad del transporte o la frecuencia del servicio o sustituya sus vehículos por otros que satisfagan los requisitos de higiene y eficiencia exigidas para prestar el servicio público. Si el citado concesionario no cumple con esa obligación en el plazo señalado, el Consejo de Transporte Público, con base en estudios técnicos, iniciará el proceso correspondiente para otorgar una nueva concesión y distribuirá las líneas en la forma más adecuada, modificándolas si es preciso, sin crear una competencia ruinosa entre los concesionarios. Estos estudios técnicos no requerirán la autorización u aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. El Consejo de Transporte Público podrá, mediante criterios técnicos fundamentados, ajustar las condiciones de cada contratación administrativa de ruta regular, reestructurar y reorganizar la ruta o sector de transporte público según las necesidades de las personas usuarias, los sistemas operativos o las políticas públicas vigentes siempre y cuando no se ocasione competencia ruinosa entre operadores.” (...)
Artículo 11.- Una misma persona no podrá ser dueña de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas. Queda prohibido otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas,	Artículo 11- Una misma persona no podrá ser propietaria de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas. Queda prohibido otorgar concesiones o permisos a personas o

subsidiarias, intermedias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario; si se violare la prohibición establecida en este artículo, los respectivos permisos o concesiones serán cancelados. La calificación la hará el Ministerio de Transportes.	empresas afiliadas, subsidiarias, intermedias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario; con excepción de los consorcios operativos, de la fusión de empresas o de las corporaciones de transportes indicadas en el artículo 14 de la presente Ley. Si se violare la prohibición establecida en este artículo, los respectivos permisos o concesiones serán cancelados. La calificación la hará el Ministerio de Transportes. (...)
Artículo 12.- La concesión se formalizará mediante contrato que suscriban el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio.	Artículo 12- El concesionario dispone de treinta días hábiles a partir de la notificación del acto de adjudicación o de renovación para formalizar el contrato de concesión y rendir una garantía de cumplimiento. El Consejo de Transporte Público incluirá obligatoriamente en los contratos de concesión al menos los siguientes requisitos: a) Que se definan los sistemas operativos para establecer una red primaria de rutas diametrales, troncales, alimentadoras e interlínea con paso prioritario, carriles exclusivos, terminales y nodos de integración intermodal, diseño exterior de las unidades, así como racionalizar la circulación de autobuses organizando sus desplazamientos por sectores geográficos, con el fin de garantizar un servicio seguro y de calidad. b) Que se incluyan cláusulas que garanticen la integración intermodal del servicio de autobuses de ruta regular con el transporte ferroviario y otros medios de transporte de personas. c) Que se implemente el Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público como único mecanismo central de recaudo. El sistema de pago electrónico será

	inclusivo, universal y enfocado en las necesidades de la persona usuaria de acuerdo con los lineamientos y requerimientos técnicos del transporte público y los requerimientos técnicos del SINPE-TP. d) Que se establezca un plan de sustitución de flota de combustión fósil por unidades eléctricas o cero emisiones. e) Que se definan métricas de desempeño y evaluaciones periódicas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima del servicio, para constatar el desempeño y el cumplimiento fehacientemente del servicio público en apego con las normas técnicas nacionales aplicables y la regulación de la calidad de los servicios públicos. f) Que se establezcan mecanismos de fiscalización y control para que periódicamente se verifique la capacidad empresarial, técnica, operacional y administrativa que garantice el cumplimiento eficiente y eficaz de las condiciones contractuales en favor de la persona usuaria. g) Que se incluya un apartado de penalizaciones para los casos en los que el concesionario incumpla los requisitos o incurra en faltas en la prestación del servicio de conformidad con lo establecido en la Ley. El Consejo de Transporte Público generará los mecanismos de control técnico y contratará una supervisión externa para fiscalizar periódicamente la calidad del servicio y el cumplimiento de las métricas de desempeño. Estos mecanismos estarán referidos en el contrato respectivo.
--	--

Una vez firmado el contrato de concesión entre el funcionario que ostente la representación legal del CTP y el concesionario, el contrato deberá contar con el refrendo de legalidad a cargo de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Una vez que se cuente con referido refrendo, la Dirección de Asuntos Jurídicos del CTP ordenará la inscripción del contrato en el Registro de Concesiones y Permisos a que se refiere el artículo 39 de la Ley No. 7969 y sus Reformas.

La tarifa que se incluya en el contrato de concesión deberá ser fijada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de esta Ley, para lo que el CTP deberá establecer las acciones de coordinación respectivas y oportunas con dicha autoridad reguladora. El cumplimiento de este requisito deberá ser verificado en el trámite de refrendo dispuesto en el párrafo anterior de este artículo.

En el trámite de fijación de la tarifa indicado en el párrafo anterior, el CTP deberá informar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos acerca de los parámetros de calidad del servicio que serán incorporados al contrato de concesión, para que dicha autoridad reguladora haga las recomendaciones no vinculantes que estime pertinentes.

El plazo máximo para que la ARESEP se pronuncie sobre la propuesta tarifaria y los parámetros de calidad del servicio que le formule el CTP, será de 30 días naturales a partir de la presentación de la solicitud respectiva.

Sin perjuicio de las denuncias que los usuarios presenten directamente ante el

	CTP, durante la ejecución contractual los usuarios pueden presentar denuncias ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, exclusivamente sobre aspectos de cobros irregulares de tarifas efectuados por los operadores o bien por incumplimiento de los parámetros de calidad. La participación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos será únicamente por instancia de denuncia. Para resolver, la Autoridad podrá requerir directamente a los operadores o al CTP la información que resulte atinente a las materias objeto de la denuncia. Estudiada la denuncia, la Autoridad Reguladora trasladará el expediente al CTP con las recomendaciones respectivas. El CTP ejercerá la potestad sancionadora correspondiente. (...)
Artículo 17.- Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas: a) No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes. b) Realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados.	Artículo 17- Son obligaciones de los operadores de ruta regular de autobús: a) Cobrar únicamente la tarifa autorizada por la ARESEP de conformidad con lo establecido en la Ley N° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, del 9 de agosto de 1996; y sus reformas. b) Realizar el servicio de transporte en el sector, subsector o en la ruta autorizada y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados. c) Prestar el servicio con una flota de autobuses en buen estado de uso y de conformidad con las especificaciones técnicas requeridas en la Ley N° 7600, la Ley N° 9078 y en el Documento Técnico de Definición de Tipologías de Autobuses para el Transporte Público en Costa Rica aprobado por el CTP y el marco jurídico vigente.

c) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor, características idénticas y calidad igual o mejor. d) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. e) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión.	d) Contar con un espacio físico adecuado para la gestión de su flota. e) Brindar acceso a las personas usuarias de información sobre paradas, recorridos, horarios y trayecto. f) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor, características idénticas y calidad igual o mejor. g) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad debidamente auditada y en formato legible a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. h) Cumplir y aprobar el sistema de evaluación de la calidad del servicio anual y la evaluación periódica de capacidad empresarial, según las normas técnicas nacionales vigentes. i) Permitir el ingreso y ejecución de inspecciones técnicas o de control y fiscalización del servicio. j) Mantener la continuidad del
--	--

f) Respetar lo dispuesto en el capítulo IV, artículo 162 al 176 inclusive del Código de Trabajo, relativos a las medidas de protección del salario. En particular, se prohíbe al empresario de transporte remunerado rebajar unilateralmente los salarios de los conductores que laboran para él, mediante la imputación de las marcas realizadas en barras electrónicas u otros mecanismos dispuestos para controlar el ingreso de pasajeros, sin la	servicio. k) Cumplir con los esquemas, diseños o planes operativos de reorganización de recorridos por sectores o subsectores geográficos en los casos que corresponda. l) Cumplir con la integración intermodal del servicio de autobuses de ruta regular con el transporte ferroviario y otros medios de transporte de personas. m) Implementar el Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público (SINPE-TP) como único mecanismo central de recaudo electrónico y como instrumento para lograr la integración tarifaria, física e intermodal del Sistema Integrado de Transportes. Para tal efecto, los operadores podrán presentar al CTP las propuestas de equipos previamente homologados de conformidad con la normativa técnica vigente para el Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público. Dicho sistema debe permitir la compensación respectiva en beneficio de los usuarios. n) Cumplir el plan respectivo de sustitución de flota de combustión fósil por unidades eléctricas, de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión y el marco jurídico vigente. o) Respetar lo dispuesto en el capítulo IV, artículo 162 al 176 inclusive del Código de Trabajo, relativos a las medidas de protección del salario. En particular, se prohíbe al empresario de transporte remunerado rebajar unilateralmente los salarios de los conductores que laboran para él, mediante la imputación de las marcas realizadas en barras electrónicas u otros mecanismos dispuestos para controlar el ingreso de pasajeros, sin la
--	---

realización de un debido proceso en el que se demuestre la responsabilidad del conductor en la comisión de una falta laboral.	realización de un debido proceso en el que se demuestre la responsabilidad del conductor en la comisión de una falta laboral. p) Cumplir con los demás requisitos y disposiciones que establezca el contrato de concesión, de conformidad al artículo 21 de la presente ley.⁶ Las obligaciones incluidas en el presente artículo deberán ser incluidas en los contratos de concesión.” (...)
Artículo 31(*).- En cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios. Las tarifas podrán ser revisadas de las siguientes formas: a) Por acción directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada concesión o permiso se revisará en forma obligatoria anualmente, sin perjuicio de que la revisión se repita si la situación económico-financiera de las empresas lo exige. b) Por gestión del concesionario o permisionario, quien deberá demostrar lo siguiente: 1. Que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio, lo	Artículo 31- En el ejercicio de la rectoría dispuesta en el artículo 2 de esta Ley, el MOPT establecerá la política pública sectorial tarifaria para el servicio de transporte público automotor regulado en esta Ley. Esto sin perjuicio de las atribuciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en el ámbito específico de la fijación tarifaria. De previo a su emisión formal y vigencia, la política pública sectorial tarifaria deberá ser consultada a la ARESEP, para que dicha entidad formule las observaciones y recomendaciones que estime pertinentes, que deberán ser atendidas por el MOPT, salvo que dicho Ministerio decida lo contrario siempre que sea mediante un acto debidamente motivado. En cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa inicial autorizada por el Consejo de Transporte Público para brindar el servicio de transporte. La tarifa será fijada por ARESEP según sus metodologías, las

⁶ “Término de las Concesiones

Artículo 21.- El término de la concesión será el que señala el contrato-concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo y obtener una ganancia justa; podrá ser de hasta siete años, pero podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la ley N° 3503.”

~~que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.~~

~~2. Que los mayores costos de operación, más la retribución correspondiente se justifiquen por medio de un estudio económico-financiero, hecho y firmado por un contador público autorizado.~~

~~3. Que se ha cumplido con las normas que, sobre eficiencia, continuidad y seguridad, ha indicado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la concesión respectiva o, en su caso, el compromiso real de mejorar el servicio con el aporte económico del ajuste tarifario.~~

~~Las solicitudes de ajuste tarifario podrán realizarse si se cumplen los supuestos descritos anteriormente.~~

~~El interesado deberá pagar un canon, fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que refleje el costo administrativo y trámite de las solicitudes.~~

~~El Ministerio de Obras Públicas y Transportes resolverá la solicitud del interesado dentro de treinta días naturales. Si transcurrido el plazo no se resuelve, el interesado podrá gestionar su caso directamente ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo depósito de la garantía dispuesta en resolución general de esa entidad. Si en un término de treinta días naturales la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.~~

~~Si el recurso de apelación por denegación del ajuste tarifario es evidentemente infundado, la Autoridad Reguladora ejecutará la garantía rendida dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha de la resolución correspondiente.~~

cuales deberán ajustarse a la política pública sectorial tarifaria referida en el párrafo anterior de este artículo. Esa tarifa inicial deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a las personas usuarias.

Los posteriores ajustes a la tarifa inicial estarán sujetos a la política pública sectorial tarifaria referida en este artículo y a los procedimientos y metodologías dispuestos a los efectos en la normativa de la ARESEP. El contrato de concesión o el respectivo permiso establecerán las disposiciones que deban ser atendidas en esta materia por el concesionario o permisionario.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá gestionar y solicitar tarifas por ruta o por sector en forma directa ante la ARESEP”

A continuación, se hacen comentarios y observaciones sobre la propuesta de reforma a la Ley no. 3503.

Sobre la reforma de los artículos 2, 4 y 10

La propuesta de reforma de estos artículos busca establecer de manera expresa la rectoría del MOPT en materia de tránsito y transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos (exceptuando la modalidad de taxis), así como adicionar atribuciones y competencias a dicho Ministerio. Se dispone que para la prestación de los servicios públicos de transporte remunerado de personas en vehículos automotores se requerirá de una concesión o permiso otorgado por el CTP, eliminando la referencia expresa a que dicha concesión se otorgará mediante licitación. Además, se le asigna al CTP y no al MOPT la potestad de autorizar, cuando así lo exija una demanda extraordinaria del servicio de autobús, el establecimiento de nuevos servicios en rutas en las que haya otros servicios concesionados y de acuerdo con estudios realizados por órganos técnicos, los cuales ya no requerirán de aprobación de la ARESEP.

En relación con lo propuesto, se hacen los siguientes comentarios y observaciones:

- Existe una confusión o falta de claridad en cuanto a las competencias que se le asignan al MOPT y al CTP⁷, lo que podría violentar el principio de

⁷ Mediante la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxis, Ley no. 7969 de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, se crea el Consejo de Transporte Público (CTP), como un órgano con desconcentración máxima del MOPT, con personalidad jurídica instrumental, especializado en materia de transporte público y adscrito a ese Ministerio (artículo 5 de la Ley no. 7969).

Tal y como lo dispone el artículo 6 de la Ley no. 7969, el CTP “(...) *Se encargará de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia; para tal efecto, deberá coordinar sus actividades con las instituciones y los organismos públicos con atribuciones concurrentes o conexas a las del Consejo. (...)*”

A favor del CTP se han desconcentrado, por ley, una serie de competencias en materia de transporte público de personas, entre las que destacan el definir, coordinar y ejecutar las políticas de transporte público; el otorgar y administrar las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan, fijar paradas, solicitar los reajustes de tarifas de todos los servicios de transporte remunerado, entre otros (artículo 7 de la Ley no. 7969).

El CTP, según lo dispone el artículo 8 de la Ley no. 7969, está integrado de la siguiente manera:

- a) El Ministro de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien lo presidirá.
- b) Una persona preferiblemente con experiencia en las materias relacionadas con el CTP que designará el ministro o la ministra del MOPT.
- c) Un representante del MINAE, designado por el Ministro del ramo.
- d) Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores, buses, microbuses o busetas.

seguridad jurídica. Así, por ejemplo, el inciso d) del artículo 2 señala que corresponde al MOPT el otorgamiento de los derechos de concesión o permisos y el artículo 4 dispone que estos serán otorgados por el CTP. Asimismo, las atribuciones y competencias del CTP, son establecidas en la Ley no. 7969 de forma taxativa, y esta no es modificada mediante este proyecto de ley, lo que genera confusión e incertidumbre, puesto que se otorga al MOPT competencias y atribuciones que por dicha ley corresponden al CTP.

- Se elimina la referencia expresa al procedimiento de licitación para otorgar las concesiones. A partir de lo propuesto en los artículos 2 (inciso k) y 4, no queda claro si las concesiones van a ser necesariamente otorgadas mediante licitaciones públicas, siendo este el procedimiento de contratación pública que garantiza más ampliamente los principios de publicidad, transparencia, competencia y libre concurrencia.

Sobre la conveniencia de concesionar el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús mediante el procedimiento de licitación pública, ha señalado la Comisión para Promover la Competencia (Coprocom) lo siguiente:

“En definitiva, si el acceso de nuevos operadores solo es posible en el momento del concurso, si en éste se concede una preferencia sustancial al concesionario anterior y si, en el largo periodo entre concursos, las empresas ya establecidas tienen posibilidades legales, que materializan con frecuencia, la posibilidad de ampliar dicho periodo y de extender las líneas concedidas sin necesidad de concursar, resulta evidente que la propia legislación que lo permite se constituye en una barrera de entrada adicional al mercado. Tratándose del otorgamiento de un monopolio durante un plazo relativamente extenso (7 o 15 años más la posibilidad de renovación), se debería garantizar la más amplia participación en el concurso que se aplique, de allí que la figura que mejor garantiza esa libre concurrencia es la licitación pública.”⁸

- En el inciso j) del artículo 2 se dispone la atribución de establecer, previo estudio técnico que demuestre la viabilidad económica y financiera, una política pública sectorial de subsidios a la demanda del transporte público colectivo, priorizando el bienestar de las personas usuarias en condiciones

e) Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores en la modalidad de taxi.

f) Un representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.

g) Un representante de los usuarios.

Asimismo, las fuentes de financiamiento del CTP para el desarrollo de las actividades que le son propias están establecidas en el artículo 24 de la Ley no. 7969, siendo la principal los cánones que se establecen sobre las concesiones y los permisos de transporte remunerado de personas en la modalidad de buses y taxis.

⁸ Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM), Opinión No. 026-2021 aprobado en la Sesión Ordinaria 040-2021 de las 9 horas del 14 de octubre de 2021.

de vulnerabilidad.

Al respecto, se llama la atención en cuanto a que la propuesta de ley es omisa en cuanto a de qué manera se financiaría esa política de subsidios, ni cuál sería el órgano encargado de su implementación. Por otro lado, tal y como lo indica el Consejo de Transporte Público, se presenta la duda de “(...) *si en el cálculo tarifario, estos subsidios se le cargan a la tarifa que paga el resto del usuario.*”⁹

Sobre la reforma del artículo 11

La reforma propuesta a este artículo busca incluir una excepción a la prohibición de otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermediarias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario. En este caso, se exceptuaría de dicha prohibición a los consorcios operativos, de la fusión de empresas o de las corporaciones de transportes indicadas en el artículo 14¹⁰. Al respecto se previene sobre que esta excepción podría, eventualmente, favorecer concentraciones contrarias al artículo 46 de la Constitución Política.¹¹

Sobre la reforma del artículo 12

La reforma propuesta sobre el artículo 12 dispone un plazo de 30 días hábiles a partir de la notificación del acto de adjudicación o de renovación para formalizar el contrato de concesión y rendir una garantía de cumplimiento. Asimismo, se

⁹ Consejo de Transporte Público, Oficio no. CTP-AJ-OF-2021-1337 de 16 de noviembre de 2021, p.19.

¹⁰ “Artículo 14.-Las concesiones que otorga esta ley son inembargables y, en principio, intransferible total o parcialmente; sin embargo, este derecho podrá cederse previa autorización del Ministerio de Obras públicas y Transportes, siempre y cuando el cesionario cumpla los requisitos para optar a la concesión. El órgano competente verificará el cumplimiento de estos requisitos.

Asimismo, podrán transferirse los derechos concedidos por muerte del concesionario, siempre que exista, ante la vía que corresponda, demostración fehaciente de que el órgano competente aprueba o considera a los herederos o representantes legales capaces de prestar el servicio eficaz y económicamente.

De comprobarse que estas previsiones han sido incumplidas o se trata de alguna forma directa o indirecta de actuar, el órgano competente deberá caducar los derechos concesionados.

El órgano competente podrá autorizar a la empresa operadora del servicio su agrupamiento bajo esquema de consorcios operativos o el de fusión de empresas o corporaciones de transportes, con el propósito de salvaguardar los intereses de los usuarios y mayor ordenamiento técnico del servicio, cuando por razones de interés público la operación del servicio lo requiera.”

¹¹ “ARTÍCULO 46.- Son prohibidos los monopolios de carácter particular, y cualquier acto, aunque fuere originado en una ley, que amenace o restrinja la libertad de comercio, agricultura e industria.

Es de interés público la acción del Estado encaminada a impedir toda práctica o tendencia monopolizadora. (...)

Los consumidores y usuarios tienen derecho a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos; a recibir información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a un trato equitativo. El Estado apoyará los organismos que ellos constituyan para la defensa de sus derechos. La ley regulará esas materias.”

disponen los requisitos mínimos que el CTP ha de incluir en los contratos de concesión.

Sobre los requisitos indicados, se hacen las siguientes observaciones y comentarios:

- Se busca eliminar la facultad de refrendo que el artículo 12 vigente le otorga a la ARESEP en lo relativo a las concesiones de autobús. Considerando que el refrendo es un requisito de eficacia de los contratos administrativos, mediante el cual se verifica que el clausulado del contrato se ajusta sustancialmente al ordenamiento jurídico, no se objeta que este pase a cargo de la Dirección de Asuntos Jurídicos del MOPT.
- En cuanto a los parámetros de calidad del servicio que serán incorporados en el contrato de concesión por el CTP, estos no podrían limitar las potestades de la ARESEP en cuanto a su deber de garantizar el cumplimiento de las normas de calidad, y prestación óptima del servicio, tal y como lo disponen los artículos 5 y 6 de la Ley no. 7593. De igual forma, el tratar de limitar las facultades de la ARESEP de actuar de oficio para garantizar dicha calidad del servicio, disponiendo que solo podrá hacerlo “por instancia de denuncia”, eventualmente lesionaría su autonomía como ente autónomo, impidiéndole cumplir con una de sus obligaciones, claramente ordenada en el inciso b) del artículo 6 de la citada ley.
- Se dispone un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la presentación de la solicitud en relación con la propuesta tarifaria para que la ARESEP se pronuncie, plazo que ha de valorarse en cuanto a su razonabilidad, máxime que el inciso d) del artículo 6 de la Ley no. 7593 establece que la ARESEP fijará las tarifas y los precios de conformidad con estudios técnicos.
- Nuevamente se genera confusión e inseguridad jurídica, al indicarse que “el CTP ejercerá la potestad sancionadora correspondiente”, siendo que en los incisos b) y o) del artículo 2 se propone que esta sea una potestad exclusiva del MOPT.
- En relación con la puesta en marcha del Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Público Remunerado de Personas en el país, se tienen los siguientes antecedentes:
 - a) El 2 de febrero de 2017 se suscribió el “Convenio de cooperación para el desarrollo del proyecto sistema de pago electrónico en el transporte público remunerado de personas, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y el

Banco Central de Costa Rica”, con el cual se establece el marco de gobierno y las condiciones de trabajo requeridas para llevar adelante el desarrollo del proyecto Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Público (SPETP). Este Convenio sustituye y deja sin efecto el “Convenio de cooperación para el desarrollo del proyecto sistema de pago electrónico en el transporte público remunerado de personas, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y el Banco Central de Costa Rica”, suscrito el 23 de enero del 2014.

- b) El 9 de agosto de 2017, la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica aprobó el proyecto *“Pago Electrónico en el Transporte Público”*, con el propósito de dotar de los recursos presupuestarios requeridos para llevar adelante el desarrollo de la infraestructura de pagos para el sector del transporte público, denominada Sistema Nacional de Pago Electrónico del Transporte Público (SINPE-TP).
- c) El 11 de enero de 2018 se suscribió el *“Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el Banco Central de Costa y los representantes de la industria del transporte público remunerado de personas (modalidad autobús), para el diseño y construcción del sistema de pago electrónico en el transporte público”*, con el propósito de establecer los objetivos generales, principios rectores y lineamientos de alto nivel requeridos para llevar adelante el desarrollo de la infraestructura de pagos.
- d) De acuerdo con el Banco Central de Costa Rica, el proyecto SPETP está ya en pleno desarrollo bajo una planificación y un cronograma aprobado por las instituciones involucradas, según el cual dicho Sistema se pondrá en marcha a partir del 2021, primero en el servicio de tren (setiembre de 2021) y posteriormente en algunas líneas de autobús de ruta regular (noviembre de 2021).¹²
- e) El 25 de febrero de 2021 iniciaron las pruebas controladas cerradas del Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público (SINPE-TP) en los trenes, con las que se busca verificar y ajustar la operación del sistema de pago electrónico antes de que se implemente al público de manera definitiva a fines de julio próximo en los trenes y luego, paulatinamente, en el servicio de autobuses.¹³

¹² Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica, Oficio no. JD-5952/12 del 13 de agosto de 2020.

¹³ <https://www.elmundo.cr/costa-rica/inician-pruebas-de-pago-electronico-en-transporte-publico/>

- f) Entre los principales beneficios que se espera genere un Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Público Remunerado de Personas, están:
- Para las personas usuarias: el acceso expedito al servicio y eliminación de riesgos asociados al uso de efectivo para el pago de las tarifas, entre ellos robos y contagios;
 - Para las personas empresarias: la reducción de costos operativos relacionados con el manejo de billetes y monedas y la reducción de pérdidas por fugas;
 - Para las entidades reguladoras y fiscalizadoras del transporte público y las tarifas: será una fuente confiable de información sobre la actividad transaccional del sector;
 - Para el país en general para el país: la reducción del uso de efectivo y de los costos de transacción y los problemas de trazabilidad y seguridad asociados con el efectivo.

Sobre la reforma del artículo 17

La reforma propuesta al artículo 17, básicamente incorpora una serie de obligaciones de los operadores de ruta regular de autobús.

Al respecto, esta Asesoría tiene recomendaciones de técnica legislativa que se harán en el apartado respectivo.

Sobre la reforma del artículo 31

Este artículo dispone que, en el ejercicio de su rectoría, el MOPT establecerá la política pública sectorial tarifaria para el servicio de transporte público automotor regulado en esta ley.

En primer lugar, se recomienda que se establezca de manera expresa dicha atribución en el artículo 2, que refiere a las competencias y facultades del MOPT en cumplimiento de su rectoría en materia de transporte remunerado de personas.

Surge además la duda de que, si bien se dispone que dicha atribución será “sin perjuicio de las atribuciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en el ámbito específico de la fijación tarifaria”, así como la necesaria consulta a la ARESEP de la política pública sectorial tarifaria y la obligatoriedad de atender sus observaciones y recomendaciones, inmediatamente se indica también que estas pueden bien ser desatendidas si el MOPT así lo considera mediante un acto “debidamente” motivado. Además de lo indeterminado del concepto “debidamente”, se obvia la competencia tarifaria que ostenta la ARESEP, generando con ello, no solo contradicción de normas, sino también incertidumbre e inseguridad jurídica.

Al respecto, se indica lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de la Ley no. 7593, los cuales no se modifican en esta propuesta de ley:

“Artículo 5.- Funciones

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

(...)

f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.

(...)

Artículo 6.- Obligaciones de la Autoridad Reguladora

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

(...)

d) Fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

(...)” (lo destacado es nuestro)

Esta potestad exclusiva de la ARESEP en cuanto a la fijación de tarifas, es señalada por la Procuraduría General de la República de la siguiente manera:

“De conformidad con lo expuesto, es criterio de la Procuraduría General de la República:

(...)

- b. Que el órgano competente para fijar las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades (autobuses y taxis), es la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (artículos 1, inciso h), 7, inciso k) y 57 de la Ley n° 7969).*

(...)”¹⁴

Es en el dictamen anterior que incluso el Órgano Procurador señala que el artículo 31 de la Ley no. 3503 se encuentra derogado tácitamente por el artículo 57 de la Ley no. 7969 de 22 de diciembre de 1999, en cuanto que la fijación de las tarifas es competencia exclusiva de la ARESEP¹⁵.

El artículo propuesto también dispone que en cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa inicial autorizada por el CTP, pero seguidamente indica que la tarifa será fijada por la ARESEP, lo que pareciera contradictorio y confuso; pero además sujeta dicha tarifa inicial y los posteriores ajustes, a la política pública sectorial tarifaria definida por el MOPT, lo que sería viable

¹⁴ Procuraduría General de la República, dictamen no. C-037-2000 de 25 de febrero de 2000.

¹⁵ “ARTÍCULO 57.- Fijación y aprobación

Corresponderá al Consejo de Transporte Público 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.”

constitucionalmente, siempre y cuando dicha política pública sectorial tarifaria responda a disposiciones de política general que responda a criterios de planificación nacional,¹⁶ pues de lo contrario, eventualmente podría lesionar la autonomía política y administrativa que goza la ARESEP como institución autónoma y que es garantizada en el artículo 188 constitucional.¹⁷

ARTÍCULO 2

Este Artículo propone adicionar tres artículos a la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores (Ley no. 3503), con el fin de incorporar los siguientes temas a ese cuerpo normativo:

1. La planificación del Sistema Integrado de Transportes a cargo del MOPT.
2. Multas aplicables por el CTP a los concesionarios del servicio de ruta regular de autobuses, ante incumplimientos de las obligaciones contempladas en el artículo 17.
3. Determinación del plazo de la concesión de 7 a 15 años previo cumplimiento de condiciones vinculadas al cambio de al menos el 40% de la flota por unidades eléctricas o cero emisiones durante el plazo contractual. Implementación de líneas de crédito por parte del Sistema Bancario Nacional. Evaluación y vigilancia del cumplimiento de las políticas de modernización del transporte público remunerado de personas modalidad autobús por parte del CTP. Renovación de la concesión e incumplimiento de obligaciones contractuales como causal de caducidad de la concesión.

¹⁶ “Esto quiere decir que las instituciones autónomas no gozan de una garantía de autonomía constitucional irrestricta, toda vez que la ley, aparte de definir su competencia, puede someterlas a directrices derivadas de políticas de desarrollo que ésta misma encomiende al Poder Ejecutivo Central, siempre que, desde luego, no se invada con ello ni la esfera de la autonomía administrativa propiamente dicha, ni la competencia de la misma Asamblea o de otros órganos constitucionales como la Contraloría General de la República. Debe hacerse notar que los antecedentes y efectos de la propia reforma, al reservar a esas entidades la materia de su propia administración, excluyó de su gestión la potestad de gobierno que implica: a) la fijación de fines, metas y tipos de medios para realizarlas b) la emisión de reglamentos autónomos de servicio o actividad, acorde con las disposiciones normalmente llamadas de política general. De esta manera, la reforma hizo constitucionalmente posible someter a las entidades autónomas en general a los criterios de planificación nacional y en particular, someterlas a las directrices de carácter general dictadas desde el Poder Ejecutivo central o de órganos de la Administración Central (llamados a complementar o a fiscalizar esa política general). Como parte de esos órganos políticos, fue establecida la Autoridad Presupuestaria, con el objeto de formular y ejecutar las directrices generales en materia de salarios, entre otras, emanadas del Poder Ejecutivo o de órganos de la administración central.” Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución no. 6095-94 de las 9 horas 18 minutos del 18 de octubre de 1994.

¹⁷ “ARTÍCULO 188.- Las instituciones autónomas del Estado gozan de independencia administrativa y están sujetas a la ley en materia de gobierno. Sus directores responden por su gestión.”

Sobre el artículo 2 bis:

La inclusión expresa de la planificación del Sistema Integrado de Transportes como atribución y deber del MOPT, es acorde con lo que implica su rectoría, así como lo dispuesto en los incisos b) y h) del artículo 2 de la Ley no. 3503 propuesto.

Sobre el artículo 17 bis:

En atención al principio de seguridad jurídica, se recomienda indicar que la denominación de “salarios base” que se utiliza en la aplicación de las multas, corresponderá al salario base mensual para Oficinista 1 del Poder Judicial, corresponde al indicado en el artículo 2 de la Ley no. 7337.¹⁸

Asimismo, se indica que el salario base vigente hasta 31 de diciembre de 2021 corresponde a ₡462.200,00 colones, de acuerdo con la circular no. 287-2020 emitida por el Consejo Superior del Poder Judicial el 16 de diciembre del 2020; por lo que las multas a los concesionarios aquí propuestas serían las siguientes:

- a) De 2.311.000,00 colones a 4.622.000,00 colones en los casos de realizar el servicio fuera de la ruta autorizada y sin apego a los horarios e itinerarios aprobados; tener una flota de autobuses en mal estado; no contar con un espacio físico adecuado para la gestión de su flota; denegar a las personas usuarias la información sobre paradas, recorridos, horarios y trayecto; o no sustituir los vehículos que se retiran del servicio.
- b) De 5.084.200,00 colones a 6.933.000,00 colones en los casos en que no se lleve la contabilidad en apego a la normativa, no se ponga dicha información a disposición del MOPT y de la ARESEP; no se cumpla y apruebe el sistema de evaluación de calidad del servicio anual y periódico de capacidad empresarial; o no se permita el ingreso y ejecución de inspecciones técnica o de control y fiscalización del servicio.
- c) De 7.395.200,00 colones a 9.244.000,00 colones en los casos en que no se mantenga la continuidad del servicio; no se cumpla con los esquemas,

¹⁸ “ARTICULO 2.- La denominación “salario base”, contenida en los artículos 209, 212, 216 y 384 del Código Penal, corresponde al monto equivalente al salario base mensual del “Oficinista 1” que aparece en la relación de puestos de la Ley de Presupuesto Ordinario de la República, aprobada en el mes de noviembre anterior a la fecha de consumación del delito.

Dicho salario base regirá durante todo el año siguiente, aun cuando el salario que se toma en consideración, para la fijación, sea modificado durante ese período. En caso de que llegaren a existir, en la misma Ley de Presupuesto, diferentes salarios para ese mismo cargo, se tomará el de mayor monto para los efectos de este artículo.

La Corte Suprema de Justicia comunicará, por medio de publicación en el Diario Oficial La Gaceta, las variaciones anuales que se produzcan en el monto del salario referido.

Las modificaciones contenidas en esta Ley y las que se hicieren en un futuro al salario base del “Oficinista 1” citado, no se considerarán como variación al tipo penal, a los efectos del artículo 13 del Código Penal y 490, inciso 4) del Código de Procedimientos Penales, excepto en los casos pendientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, en los que no haya recaído sentencia firme.”

diseños o planes operativos de reorganización de recorridos; no se cumpla con la integración intermodal del servicio de autobuses de ruta regular con el transportes ferroviario y otros; no se implemente el Sistema Nacional de Pago Electrónico en el Transporte Público (SINPE-TP) como único mecanismo central de recaudo electrónico; se incumpla el plan respectivo de sustitución de flota de combustión fósil por unidades eléctricas; se irrespete lo dispuesto en el Código de Trabajo sobre medidas de protección del salario; o se incumpla con los demás requisitos y disposiciones que establezca el contrato de concesión.

Se recomienda, como se indicó páginas atrás, debido a que las multas refieren a incumplimientos en las “obligaciones de los **operadores de ruta regular de autobús**”, que se unifique la terminología empleada, puesto que en el artículo 17 bis se aplicarían las multas a “los **concesionarios del servicio de ruta regular**”. Así, por ejemplo, se hace uso indistinto de los términos “concesionario” y “operador”, tal y como se muestra en el antepenúltimo párrafo de este artículo. Clarificar términos brinda no solo mayor claridad al texto, sino que además asegura su aplicabilidad, en virtud de una mayor seguridad jurídica.

Se confunden los conceptos de “caducidad” y “revocatoria” de las concesiones. Por lo tanto, se recomienda que, se modifique la referencia que se hace en el inciso c) al inicio del proceso de “caducidad”, por “revocatoria” de la concesión.

Se llama la atención en el sentido de que la mayoría de las conductas sancionadas en este artículo con multa, son causales de revocatoria de la concesión según lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley no. 7593, lo que genera confusión e incerteza, contrarios al principio constitucional de seguridad jurídica, y limitando la efectividad y operatividad de la ley. Véase que incluso el antepenúltimo párrafo hace referencia a que, ante el no cumplimiento de sus obligaciones, el concesionario no podrá renovar la concesión, siendo esto causal de revocatoria de la concesión que es distinto a la no renovación de la misma.

Igualmente, surge la duda en cuanto a si en el caso específico del inciso c) se aplica la multa, tal y como se indica en el último párrafo del artículo 21 bis propuesto, por incumplimiento de las obligaciones contractuales.

En atención al principio constitucional de seguridad jurídica, se recomienda mayor precisión en los términos que se utilizan, evitando aquellos indeterminados o muy amplios, tales como “que no haya cumplido **a cabalidad**”, “que no demuestre **fehacientemente**”, “atender **mejoras** en infraestructura”.

Por último, se recomienda valorar si realmente las multas que se pretenden aplicar resultarían efectivas como medio disuasorio ante lo bajo de los montos.

Sobre el artículo 21 bis:

Este artículo desarrolla diferentes temas: unos relativos a la sustitución de la flota por unidades eléctricas o cero emisiones (plazo de concesión, condiciones, plan de sustitución de flota, líneas de crédito), y otros relativos a evaluaciones del cumplimiento de las políticas de modernización del transporte público remunerado de personas modalidad autobús, así como a evaluaciones del cumplimiento de las condiciones y obligaciones del contrato de concesión, los resultados de las calificaciones anuales de la calidad del servicio y el desempeño empresarial en función de dichas políticas de modernización.

La primera recomendación es que los temas se desarrollen de manera separada y no en un solo artículo.

Con el fin de mantener la estructura de la Ley no. 3503 y su uniformidad, se recomienda incorporar un título al artículo 21 bis y a un eventual 21 ter si se acogiera nuestra propuesta de dividir el artículo por temas.

Tal y como ya se indicó, se recomienda que, se modifique la referencia que se hace en el último párrafo a la “causal de **caducidad** de la concesión”, y se lea “causal de **revocatoria** de la concesión”. Asimismo, se reitera la preocupación de establecer el incumplimiento de las obligaciones contractuales como una posible causa de revocatoria de la concesión, al utilizarse el verbo “podrá”, en vez de hacerlo obligatorio con un “será”, de manera que sea acorde con el resto de la normativa.¹⁹

En atención al principio constitucional de seguridad jurídica, se recomienda mayor precisión en los términos que se utilizan, evitando aquellos indeterminados o muy amplios, tales como “que no haya cumplido **a cabalidad**”, “que no demuestre **fehacientemente**”, “atender **mejoras** en infraestructura”.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, Ley no. 1644 de 26 de setiembre de 1953 y sus reformas, el Sistema Bancario Nacional estará integrado por el Banco Central de Costa Rica, el Banco Nacional de Costa Rica, el Banco de Costa Rica, cualquier otro banco del Estado que en el futuro llegara a crearse, los bancos comerciales privados y la sucursal bancaria domiciliada en Costa Rica de un banco extranjero. En cuanto a

¹⁹ “**Artículo 41.- Revocatoria de concesión o permiso**

Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales de revocatoria de la concesión o el permiso, declarable mediante el proceso administrativo, por la Autoridad Reguladora, las siguientes:

(...)

c) El incumplimiento por razones injustificadas de las condiciones generales del contrato, la concesión o el permiso.

(...)” Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley no. 7593.

la posibilidad de que el Sistema Bancario Nacional implemente líneas de crédito para facilitar la electrificación del servicio de autobús de ruta regular, siempre y cuando se disponga como una facultad y no como una obligación, no se estaría violentando la autonomía de los bancos del Estado consagrada en el artículo 189 de la Constitución Política²⁰.

Finalmente, en relación con lo dispuesto en el antepenúltimo párrafo del artículo 21 bis propuesto, se recomienda establecer un límite a la posibilidad de renovación de la concesión lo que en reiteradas ocasiones la Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM) ha sido señalado como uno de los vacíos legales en el procedimiento seguido por el CTP al renovar concesiones de rutas de autobuses.²¹ En relación con lo propuesto en el artículo 21 bis, la COPROCOM ha señalado lo siguiente:

“Así, tal disposición podría estar favoreciendo a las empresas concesionarias al recomendarse la renovación de su concesión, sin que tengan que competir en oferta de servicios con otras empresas interesadas y sin que se establezca además un límite a esa posibilidad de renovaciones, lo cual podría generar que algunas empresas continúen de forma perpetua operando en determinadas líneas o rutas, limitando a otros operadores de acceder al mercado y a los consumidores, la oportunidad de disfrutar de mejores servicios y/o mejores tarifas.”²²

²⁰ **“III.- Sobre los bancos estatales como instituciones autónomas.** El artículo 189 de la Constitución Política dispone que los Bancos del Estado son instituciones autónomas, por lo que, de conformidad con el artículo 188 constitucional “...gozan de independencia administrativa y están sujetas a la ley en materia de gobierno”. En el plano infraconstitucional esto se encuentra desarrollado en el artículo 2 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional No. 1644 del 25 de septiembre de 1953 y sus reformas que establece lo siguiente:

“Los bancos del Estado enumerados en el artículo anterior son instituciones autónomas de derecho público, con personería jurídica propia e independencia en materia de administración. Estarán sujetos a la ley en materia de gobierno y deberán actuar en estrecha colaboración con el Poder Ejecutivo, coordinando sus esfuerzos y actividades. Las decisiones sobre las funciones puestas bajo su competencia sólo podrán emanar de sus respectivas juntas directivas.

De acuerdo con lo anterior, cada banco tendrá responsabilidad propia en la ejecución de sus funciones, lo cual impone a los miembros de la junta directiva la obligación de actuar conforme a su criterio en la dirección y administración del banco, dentro de las disposiciones de la Constitución, de las leyes y reglamentos pertinentes y de los principios de la técnica, así como la obligación de responder por su gestión, en forma total e ineludible de acuerdo con los artículos 27 y 28 de esta ley”.

De esa forma, para el caso costarricense, existe un modelo de descentralización administrativa en relación con los bancos estatales. Tales entes gozan de un primer grado de autonomía – administrativa -, lo que les permite realizar sus competencias y atribuciones conferidas legalmente por sí mismos, sin estar sujetos a otros entes. Es decir, poseen la potestad de auto-administrarse, esto es, de disponer sus recursos humanos, materiales y financieros de la forma que lo estimen más conveniente para el cumplimiento de los cometidos y fines que tienen asignados.” Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Resolución no. 2011-00455 de las 15 horas y 9 minutos del 18 de enero de 2011.

²¹ <https://semanariouniversidad.com/pais/proceso-de-renovacion-de-concesiones-de-buses-no-puede-seguir-abierto-a-perpetuidad/>

²² Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM), Opinión No. 026-2021, aprobada en la Sesión Ordinaria no. 040-2021, de las 9 horas del 14 de octubre de 2021.

ARTÍCULOS 3, 4 Y 5

Estos artículos adicionan un último párrafo en los artículos 15, 25 y 41 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, con el fin de indicar que, para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la revocatoria de la concesión o permiso únicamente podrá realizarla la administración concedente (MOPT), eliminando así dicha potestad a la ARESEP.

Asimismo, dispone que, para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la ARESEP emitirá los reglamentos de conformidad con la política pública sectorial tarifaria emitida por el MOPT.

En el siguiente cuadro se contextualizan las adiciones propuestas a la Ley no. 7593:

Ley no. 7593 (textos vigentes)	Expediente no. 22923 (textos propuestos)
Artículo 15.- Caducidad Sin perjuicio de las causales de caducidad establecidas en leyes especiales de los entes que otorguen las autorizaciones para explotar los servicios públicos, serán causales de caducidad, las siguientes: a) La renuncia del prestador, sin perjuicio de las responsabilidades que le correspondan. b) Fuerza mayor o caso fortuito que altere las condiciones básicas de la concesión o el permiso, de acuerdo con el Código Civil. c) La pérdida decidida por la Asamblea Legislativa, de la condición de servicio público de la labor que se realiza.	(...) Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la revocatoria de la concesión o permiso únicamente podrá realizarla la administración concedente.
Artículo 25.-Reglamentación La Autoridad Reguladora emitirá y publicará los reglamentos técnicos, que especifiquen las condiciones de calidad,	

cantidad, contabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, con que deberán suministrarse los servicios públicos, conforme a los estándares específicos existentes en el país o en el extranjero, para cada caso.	(...) Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la Autoridad Reguladora emitirá los reglamentos correspondientes de conformidad con la política pública sectorial tarifaria vigente emitida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
Artículo 41.- Revocatoria de concesión o permiso Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales de revocatoria de la concesión o el permiso, declarable mediante el proceso administrativo, por la Autoridad Reguladora, las siguientes: a) La reiteración de las conductas sancionadas en el artículo 38 de esta ley²³.	

²³ “**Artículo 38.- Multas**

La Autoridad Reguladora sancionará, cumpliendo con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de la Administración Pública, con multa de cinco a diez veces el valor del daño causado que ella determine, a quien suministre un servicio público que incurra en cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) Cobro de tarifas o precios distintos de los fijados, autorizados o establecidos por la Autoridad Reguladora, así como el cobro de una tarifa no fijada previamente por la Autoridad Reguladora.

b) Mantenimiento inadecuado de la infraestructura y los equipos de trabajo del servicio público regulado, que ponga en peligro personas o propiedades.

c) Uso fraudulento de bienes y servicios públicos para evadir el pago regulado.

d) Prestación no autorizada del servicio público.

e) Levantamiento, sin la autorización expresa del ente que otorgó la concesión o el permiso de los equipos o las instalaciones indispensables para brindar el servicio público, tal y como lo establece el artículo 18 de la presente ley.

f) Incumplimiento de la obligación de asegurar a los trabajadores de la entidad prestataria ante la Caja Costarricense de Seguro Social, y en el régimen de riesgos de trabajo. Se concederá un plazo de treinta días hábiles para corregir la omisión o el atraso; en caso de persistir o reiterarse la mora se cancelará la concesión o el permiso.

g) El incumplimiento de las condiciones vinculantes impuestas en resoluciones tarifarias al prestador del servicio público.

b) La falta grave o la prestación deficiente del servicio, según las normas establecidas en el artículo 25 de esta ley²⁴. c) El incumplimiento por razones injustificadas de las condiciones generales del contrato, la concesión o el permiso. d) El traspaso, la cesión o el arrendamiento de la concesión o el permiso, parcial o total, sin autorización previa del ente competente. e) El desvío de recursos, activos, ingresos o la inclusión en la contabilidad, de gastos para actividades ajenas al servicio público. f) La alteración de instrumentos, sistemas de medición, fiscalización y conteo. g) El cobro de precios superiores a los señalados por la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico. h) El uso de información falsa o alterada en cualquiera de los procedimientos fijados en esta ley. i) La discriminación contra un determinado grupo, sector, clase o consumidor individual en el otorgamiento del servicio público o en las condiciones de prestación, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico. j) El incumplimiento de las medidas de mitigación contempladas en el estudio de	
--	--

h) El incumplimiento de las normas y los principios de calidad en la prestación de los servicios públicos, siempre y cuando dicho incumplimiento no sea atribuible a caso fortuito o de fuerza mayor. Cuando no sea posible estimar el daño, se multará con el monto de cinco a veinte salarios base mínimos fijados en el presupuesto ordinario de la República, de acuerdo con la Ley No. 7337, del 5 de mayo de 1993.”

²⁴ “**Artículo 25.- Reglamentación**

La Autoridad Reguladora emitirá y publicará los reglamentos técnicos, que especifiquen las condiciones de calidad, cantidad, contabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, con que deberán suministrarse los servicios públicos, conforme a los estándares específicos existentes en el país o en el extranjero, para cada caso.”

impacto ambiental mencionado en el artículo 16 de esta ley²⁵. k) Incumplimiento de la normativa vigente sobre protección ambiental. l) Incumplimiento de las medidas de mitigación contempladas en la evaluación de impacto ambiental, a que hace referencia el artículo 16 de esta ley. m) Otras causales establecidas en la ley, la concesión o el permiso.	(...) Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la revocatoria de la concesión o permiso únicamente podrá realizarla la administración concedente.”
--	--

Sobre estas adiciones, se hacen las siguientes observaciones y recomendaciones:

- El Artículo 15 de la Ley no. 7593 refiere a las causales de caducidad de las autorizaciones para explotar los servicios públicos, mientras que el párrafo que se propone adicionar refiere a la revocatoria de la concesión o permiso, confundiéndose en este artículo dos figuras distintas (la caducidad es regulada en el artículo 15 y la revocatoria en los artículos 39²⁶ y 41 de dicha

²⁵ **“Artículo 16.- Estudio del impacto ambiental**

Para autorizar la explotación de un servicio público, a juicio del Ministerio del Ambiente y Energía o por ley expresa, es requisito indispensable presentar, ante el ente encargado de otorgarla, un estudio de impacto ambiental, aprobado por ese Ministerio. El costo del estudio correrá por cuenta del interesado.

El estudio del impacto ambiental deberá incluir una declaración jurada, suscrita por los solicitantes y los autores, de que la información suministrada y la evaluación son ciertas.

La resolución emitida por el Ministerio del Ambiente y Energía, sobre la evaluación ambiental, será vinculante para el ente encargado de otorgar la concesión o el permiso.”

²⁶ **“Artículo 39.- Intereses moratorios**

En caso de falta de pago de los cánones y las tasas establecidos en la presente Ley, se aplicarán los intereses calculados de conformidad con el artículo 57 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios. Adicionalmente, se aplicará una multa por concepto de mora, consistente en un cuatro por ciento (4%) por cada mes o fracción de mes que haya transcurrido desde la fecha en que debió satisfacerse la obligación hasta la fecha del pago efectivo del tributo. Esta sanción se calculará sobre la suma sin pagar a tiempo.

Si la mora es superior a tres (3) meses, será causal de caducidad de la concesión o el permiso, en los casos en que la concesión o el permiso hayan sido otorgados mediante acto administrativo.

En esos casos, la competencia para declarar la caducidad de la concesión, licencia, autorización o permiso, corresponde a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo cumplimiento del debido proceso. En este supuesto, la Autoridad Reguladora notificará a la respectiva administración concedente, la apertura

ley), lo que contraría el principio de seguridad jurídica²⁷, razón por la cual se recomienda eliminar la adición del artículo 15. Ahora bien, si el interés fuera regular el tema de la caducidad del servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, haciendo una excepción con respecto al resto de los servicios públicos, incluso aquellos de transporte público, de manera que, en vez de corresponder a la ARESEP le corresponda al MOPT, se recomienda reformar correctamente el artículo 15.

- La revocatoria de concesiones o permisos, como se indicó y según dictamen de la Procuraduría General de la República, se regula no solo en el artículo 41 de la Ley no. 7593, sino también en el artículo 39 que, aunque refiere a la mora superior a 3 meses de cánones y tasas como una causal de caducidad, realmente corresponde a una causal de revocatoria de la concesión.²⁸ Por esa razón, y con el fin de no generar confusión y duplicidades, se recomienda incluir una reforma o adición a este último artículo 39, para contemplar expresamente el caso del servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús.
- Por su parte, la adición que se pretende al artículo 25, podría eventualmente violentar la autonomía institucional de la ARESEP al supeditar la emisión de reglamentos técnicos que especifiquen las condiciones de calidad, cantidad, contabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, con que deberá suministrarse el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, a la política pública sectorial **tarifaria** emitida por el MOPT.

del procedimiento, así como el acto final, a efectos de que se ejecute el acto administrativo en lo que le compete.” (lo destacado es nuestro)

²⁷ “**VI.- Sobre el principio de la seguridad jurídica.-** (...) Ese valor jurídico pretende dar certeza contra las modificaciones del Derecho, procura evitar la incertidumbre del Derecho vigente, es decir, las modificaciones jurídicas arbitrarias, realizadas sin previo estudio y consulta. Puede ser considerada tanto en sentido subjetivo y objetivo, pero ambos están indisolublemente vinculados; en su sentido subjetivo es la convicción que tiene una persona de que la situación de que goza no será modificada por una acción contraria a los principios que rigen la vida social y en sentido objetivo se confunde con la existencia de un estado de organización social, de un orden social. En la mayoría de los ordenamientos jurídicos positivos existen normas que pretenden dar cumplimiento al valor de la seguridad jurídica; en el nuestro tenemos varias expresiones de ese principio tales como la presunción del conocimiento de la ley, el principio de la reserva o legalidad penal, el principio de irretroactividad de la ley, la cosa juzgada y la prescripción, entre otros.” Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución no. 2012000267 de las 15 horas y 34 minutos del 11 de enero del 2012.

²⁸ “El artículo 39 de la Ley N° 7593 no regula una causal de caducidad sino de revocatoria de la concesión. Las causales de caducidad son las que, sin perjuicio de lo que señalen las leyes especiales de los entes concedentes, establece el artículo 15 ibídem. En consecuencia, y a los efectos de lo consultado, entendemos que se trata de la causal de revocatoria de la respectiva concesión estipulada en el citado numeral 39, esto, la mora, por más de dos meses, en el pago de los cánones que establece la ley mencionada.” Procuraduría General de la República, dictamen C-224-2000 de 21 de setiembre de 2000.

Si lo que se quiere es garantizar que dichos reglamentos técnicos se emitan tomando en consideración las políticas públicas sectoriales, resulta necesario indicar que ya la norma señala que dichos reglamentos técnicos han de emitirse conforme a los estándares específicos existentes en el país o en el extranjero, tal y como lo señala no solo el propio artículo 25, sino también el último párrafo del artículo 1 de la Ley no. 7593²⁹.

- Como nota aclaratoria en materia de revocatoria de la concesión o permiso, esta Asesoría recuerda lo señalado por la Procuraduría General de la República:

“La revocatoria de la concesión es, como se ha señalado, una sanción administrativa en virtud del cual se extingue la concesión o el permiso respectivo. Por ello, y como acto administrativo, es de los que produce efectos jurídicos en la esfera jurídica de los particulares, según lo que establece el artículo 215.1. de la Ley General de la Administración Pública. De allí que, para adoptarlo, es necesario sujetarse a lo que dispone los artículos 308 y siguientes de esa misma ley.”³⁰

ARTÍCULO 6

Mediante este artículo se propone adicionar un Transitorio VIII a la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, que disponga que hasta diciembre del 2022 se dispensa temporalmente a los concesionarios de ruta regular de la obligación de sustituir unidades por el vencimiento de su vida útil establecida en el artículo 46 bis de dicha Ley³¹, siempre y cuando cumplan con la revisión técnica vehicular y las unidades estén en buen estado de uso.

Este transitorio encuentra su justificación en la emergencia nacional debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la pandemia ocasionada por el COVID-19 y la restricción vehicular que, como lo indica la exposición de motivos “provocó

²⁹ “Artículo 1.- Transformación

(...)

*La Autoridad Reguladora no se sujetará a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan en esta Ley; no obstante, **estará sujeta al Plan nacional de desarrollo, a los planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo.**” (lo destacado es nuestro)*

³⁰ Procuraduría General de la República, Dictamen no. C-224-2000 de 21 de setiembre de 2000.

³¹ “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.

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 1º 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.”

que por razones de fuerza mayor se viera afectada la operación del servicio de autobuses con las evidentes implicaciones económico-financieras que esto implica.”

Se llama la atención en el sentido de que ya la Ley no. 7600 cuenta con un Transitorio VIII³² adicionado por el artículo 1 de la Ley no. 8556 del 19 de octubre de 2006, por lo que se recomienda modificar el encabezado del ARTÍCULO 6, ya sea para indicar que se adiciona un **nuevo Transitorio a la Ley no. 7600** y no “al artículo 46 bis”, y que se corra la numeración; o bien, para indicar que se adiciona un Transitorio a la Ley no. 7600 y que se lea “**Transitorio IX**”, en vez de “Transitorio VIII”.

V. CONSIDERACIONES FINALES

En conclusión, esta Asesoría hace, principalmente, las siguientes recomendaciones y observaciones:

Sobre el ARTÍCULO 1 (propuesta de reforma a la Ley no. 3503):

- Aclarar las competencias que se le asignan al MOPT y al CTP, en atención al principio de seguridad jurídica, y para ello conviene valorar las atribuciones y competencias del CTP establecidas en la Ley no. 7969.
- Indicar, ante la eliminación de la referencia expresa al procedimiento de licitación para otorgar las concesiones, cuál sería el procedimiento que se utilizaría.
- Disponer de qué manera se financiaría la política de subsidios, cuál sería el órgano encargado de su implementación y si estos subsidios se le cargarían a la tarifa que paga el resto del usuario.

³² “**Transitorio VIII.**-A partir de la entrada en vigencia del artículo 46 bis de esta Ley, todas las unidades que se autoricen para que operen por primera vez en el servicio de transporte público, por concesión o permiso, modalidad autobuses, deberán estar acondicionadas de conformidad con los requisitos de accesibilidad, incluida la rampa o plataforma y las medidas de las puertas de acceso. A los permisionarios y concesionarios que se encuentren brindando el servicio, se les aplicarán los siguientes plazos para cumplir los requerimientos técnicos equivalentes que garanticen su idoneidad funcional, seguridad y accesibilidad.

1) La flota autorizada modelo 2007 y siguientes deberán estar totalmente equipadas de fábrica o adaptadas.

2) Para el año 2007, se contará con un quince por ciento (15%) de la flota autorizada.

3) Para el año 2008, se contará con un treinta por ciento (30%) de la flota autorizada.

4) Para el año 2009, se contará con un cuarenta y cinco por ciento (45%) de la flota autorizada.

5) Para el año 2010, se contará con un cincuenta por ciento (50%) de la flota autorizada.

6) Para el año 2011, se contará con un sesenta por ciento (60%) de la flota autorizada.

7) Para el año 2012, se contará con un setenta por ciento (70%) de la flota autorizada.

8) Para el año 2013, se contará con un ochenta por ciento (80%) de la flota autorizada.

9) Para el año 2014, se contará con el cien por ciento (100%) de la flota autorizada.

El MOPT incorporará, en la normativa de la revisión técnica vehicular, las normas que permitan verificar que los permisionarios y concesionarios de autobuses de ruta cumplen las obligaciones que garanticen la idoneidad funcional, seguridad y accesibilidad de las unidades de transporte.”

- La excepción que se propone en el Artículo 11 de la Ley no. 3503 podría favorecer concentraciones contrarias al artículo 46 de la Constitución Política.
- Sobre la reforma del artículo 12, el tratar de limitar las facultades de la ARESEP de actuar de oficio para garantizar la calidad del servicio, disponiendo que solo podrá hacerlo “por instancia de denuncia”, eventualmente lesionaría su autonomía como ente autónomo. Además, se ha de valorar la razonabilidad del plazo máximo para que la ARESEP se pronuncie.
- En la reforma propuesta al artículo 31 se obvia la competencia tarifaria que ostenta la ARESEP, generando con ello, no solo contradicción de normas, sino también incertidumbre e inseguridad jurídica, así como una eventual lesión de la autonomía política y administrativa que goza la ARESEP como institución autónoma.

Sobre el ARTÍCULO 2 (propuesta de adición a la Ley no. 3503):

- En cuanto a las multas (artículo 17 bis), se recomienda unificar la terminología empleada, no solo para brindar una mayor claridad al texto, sino también para asegurar su aplicabilidad y apego al principio de seguridad jurídica. Se confunden los conceptos de “caducidad” y “revocatoria” de las concesiones. Se utilizan términos indeterminados o muy amplios. Se ha de valorar si realmente las multas que se pretenden aplicar resultarían efectivas como medio disuasorio ante lo bajo de los montos.
- El artículo 21 bis desarrolla diferentes temas, por lo que, en atención a una adecuada técnica legislativa, se recomienda su tratamiento de manera separada y no en un solo artículo. Se recomienda incorporar un título al artículo 21 bis y modificar la referencia que se hace en el último párrafo a la “causal de caducidad de la concesión”, y se lea “causal de revocatoria de la concesión”. Asimismo, se reitera la preocupación de establecer el incumplimiento de las obligaciones contractuales como una posible causa de revocatoria de la concesión, en vez de hacerlo obligatorio. En atención al principio constitucional de seguridad jurídica, se recomienda mayor precisión en los términos que se utilizan, así como establecer un límite a la posibilidad de renovación de la concesión.

Sobre los ARTÍCULOS 3, 4 y 5 (adiciones de un último párrafo a artículos de la Ley no. 7593):

- El Artículo 15 confunde dos figuras distintas (caducidad y revocatoria), lo que contraría el principio de seguridad jurídica.
- Con el fin de no generar confusión y duplicidades en el tema de la revocatoria de concesiones o permisos, se recomienda incluir una reforma o adición al artículo 39 de la Ley no. 7593, para contemplar expresamente el caso del

servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús.

- La adición que se pretende al artículo 25, podría eventualmente violentar la autonomía institucional de la ARESEP.

En cuanto al ARTÍCULO 6, debido a que ya la Ley no. 7600 cuenta con un Transitorio VIII, se recomienda modificar el encabezado de ese Artículo, ya sea para indicar que se adiciona un nuevo Transitorio a la Ley no. 7600 y no “al artículo 46 bis”, y que se corra la numeración; o bien, para indicar que se adiciona un Transitorio a la Ley no. 7600 y que se lea “Transitorio IX”, en vez de “Transitorio VIII”.

Finalmente, si bien la aprobación o no de esta iniciativa de ley resulta resorte exclusivo de la Asamblea Legislativa, en atención a criterios de conveniencia y oportunidad, esta Asesoría advierte sobre la necesidad de hacer correcciones y precisiones tendientes a garantizar el principio constitucional de seguridad jurídica, la autonomía de la ARESEP (artículo 188 CP), el principio de libre comercio (artículo 46 CP), así como la conveniencia de atender las recomendaciones de técnica legislativa que se hacen en el presente informe.

VI. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA

Por razones de técnica legislativa, se hacen las siguientes recomendaciones:

- El título del proyecto ha de reflejar con claridad su contenido, por lo que se recomienda que se lea de la siguiente manera:

“REFORMA A LOS ARTÍCULOS 2, 4, 10, 11, 12, 17 Y 31 Y ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 2 BIS, 17 BIS Y 21 BIS A LA LEY N° 3503, LEY REGULADORA DEL
TRANSPORTEREMUNERADO DE PERSONAS
EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES; **ADICIONES DE UN ÚLTIMO PÁRRAFO A**
LOS ARTÍCULOS 15, 25 y 41 DE LA LEY N° 7593, LEY DE LA
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP);
y ADICIÓN DE UN
TRANSITORIO A LA LEY N° 7600, LEY DE IGUALDAD
DE OPORTUNIDADES PARA PERSONAS CON
DISCAPACIDAD”

- En el encabezado del ARTÍCULO 1 que en vez de “Refórmese” se lea “Refórmense”.
- Todos los textos que se proponen reformar o adicionar han de ir entrecomillas.
- En el inciso k) del artículo 2 de la Ley no 3503, se recomienda corregir la palabra “menciona” por “mencionada”, para darle más sentido a la norma.

- En relación con el artículo 12 de la Ley no. 3503 que se propone reformar, se recomienda que los requisitos se indiquen utilizando verbos en infinitivo³³, en vez de “Que se ...”.
- En relación con el artículo 17 de la Ley no. 3503 que se propone reformar, se recomienda lo siguiente: uniformar la manera en que se hace referencia a leyes, de manera que se incorpore no solo el número de la ley sino también el título y fecha de sanción de la misma; una redacción más clara del inciso e) sería: “Brindar a las personas usuarias acceso a la información sobre paradas, recorridos, horarios y trayecto”.
- Eliminar todos los puntos suspensivos entre paréntesis que se encuentran en los ARTÍCULOS 1 y 2 pues, en este caso, no cumplen ninguna función más que confundir. Se recuerda que esta simbología se utiliza cuando continúa texto que no se busca modificar.
- En los ARTÍCULOS 3, 4 y 5 sí se utilizan correctamente los puntos suspensivos entre paréntesis; sin embargo, se recomienda entrecomillar los textos incluyendo el artículo, de la siguiente manera:

“Artículo 15.- Caducidad

(...)

Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la revocatoria de la concesión o permiso únicamente podrá realizarla la administración concedente.”

“Artículo 25.- Reglamentación

(...)

Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la Autoridad Reguladora emitirá los reglamentos correspondientes de conformidad con la política pública sectorial tarifaria vigente emitida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.”

“Artículo 41.- Revocatoria de concesión o permiso

(...)

³³ Los **verbos en infinitivo** son aquellos que expresan una acción verbal sin especificar un tiempo verbal y es la forma gramatical que da nombre al verbo. Por ejemplo: definir, incluir, establecer.

Para el servicio de transporte público masivo remunerado de personas de ruta regular de autobús, la revocatoria de la concesión o permiso únicamente podrá realizarla la administración concedente.”

- En el encabezado del ARTÍCULO 6 se ha de corregir la fecha de sanción de la Ley no. 7600, de manera que se lea “del 2 de mayo de 1996 y sus reformas”.

VII. ASPECTOS DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO

Votación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución Política, el presente proyecto de ley requiere para su aprobación el voto de la mayoría absoluta de las señoras diputadas y los señores diputados presentes.³⁴

Delegación

La presente iniciativa es delegable a una Comisión con potestad legislativa plena, puesto que no se encuentra en las excepciones del párrafo tercero del artículo 124 constitucional.³⁵

Consultas preceptivas

- Banco Central de Costa Rica (artículo 190 Constitución Política)³⁶
- Bancos comerciales del Estado (artículos 189 y 190 CP)³⁷
- Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) - Artículo 190 CP

³⁴ “ARTÍCULO 119.- Las resoluciones de la Asamblea se tomarán por mayoría absoluta de votos presentes, excepto en los casos en que esta Constitución exija una votación mayor.”

³⁵ “Artículo 124.- (...)”

No procede la delegación si se trata de proyectos de ley relativos a la materia electoral, a la creación de los impuestos nacionales o a la modificación de los existentes, al ejercicio de las facultades previstas en los incisos 4), 11), 14), 15) y 17) del artículo 121 de la Constitución Política, a la convocatoria a una Asamblea Constituyente, para cualquier efecto, y a la reforma parcial de la Constitución Política.

(...)” (lo destacado es nuestro)

³⁶ “ARTÍCULO 190.- Para la discusión y aprobación de proyectos relativos a una institución autónoma, la Asamblea Legislativa oírá previamente la opinión de aquella.”

³⁷ “ARTÍCULO 189.- Son instituciones autónomas:

1) **Los Bancos del Estado;**

2) *Las instituciones aseguradoras del Estado;*

3) *Las que esta Constitución establece, y los nuevos organismos que creare la Asamblea Legislativa por votación no menor de los dos tercios del total de sus miembros.”*

- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) - Artículo 190 CP
- Organizaciones de personas con discapacidad legalmente constituidas (artículo 13 de la Ley no. 7600)³⁸

VIII. FUENTES

Constitución Política y leyes

- Constitución Política de la República de Costa Rica, del 7 de noviembre de 1949 y sus reformas.
- Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, Ley no. 3503 de 10 de mayo de 1965 y sus reformas.
- Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley no. 7593 de 9 de agosto de 1996 y sus reformas.
- Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad, Ley no. 7600 de 2 de mayo de 1996 y sus reformas.
- Reforma de los artículos 209, 212, 216, 384 incisos 1 y 9 del Código Penal; reforma a los artículos 265, 291, 294, 421 y 474 del Código de Procedimientos Penales; derogatoria de los artículos 310 y 323 del Código de Procedimientos Penales, adición de un inciso 3 al artículo 401 del Código de Procedimientos Penales (Ley que crea concepto salario base para delitos especiales del Código Penal), Ley no. 7337 de 5 de mayo de 1993 y sus reformas.
- Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, Ley no. 1644 de 26 de setiembre de 1953 y sus reformas.
- Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxis, Ley no. 7969 de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

Jurisprudencia

- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Resolución no. 2011-00455 de las 15 horas y 9 minutos del 18 de enero de 2011.
- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución no. 2012000267 de las 15 horas y 34 minutos del 11 de enero del 2012.
- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución no. 6095-94 de las 9 horas 18 minutos del 18 de octubre de 1994.

³⁸ “ARTICULO 13.-Obligación de consultar a organizaciones de personas con discapacidad Las organizaciones de personas con discapacidad legalmente constituidas deben ser consultadas por parte de las instituciones encargadas de planificar, ejecutar y evaluar servicios y acciones relacionadas con la discapacidad.”

Otros

- Aporte del Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Servicios Técnicos sobre antecedentes y vinculación del expediente no. 22923 con los ODS. Elaborado por Walter Gutiérrez Carmona. Supervisado por Lilliana Cisneros Quesada, Jefa del AIGD. 10 de mayo de 2022.
- Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM), Opinión No. 026-2021, aprobada en la Sesión Ordinaria no. 040-2021, de las 9 horas del 14 de octubre de 2021.
- Consejo Superior del Poder Judicial, circular no. 287-2020 emitida el 16 de diciembre del 2020.
- Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica, Oficio no. JD-5952/12 del 13 de agosto de 2020.
- <https://www.elmundo.cr/costa-rica/inician-pruebas-de-pago-electronico-en-transporte-publico/>
- <https://semanariouniversidad.com/pais/proceso-de-renovacion-de-concesiones-de-buses-no-puede-seguir-abierto-a-perpetuidad/>
- Procuraduría General de la República, dictamen C-224-2000 de 21 de setiembre de 2000.
- Procuraduría General de la República, dictamen no. C-037-2000 de 25 de febrero de 2000.

Elaborado por: raq
/*lsch//7-7-2022
c.archivo. 22923IJU//d/s/sil