

San José, 21 de febrero de 2020

CTP-DE-OF-0303-2020

Licenciada
Sandra Loría Chaves
Jefe Gestión Documental
Presidencia de la República

REF.: **DP-OGD-0193-2020** gestión presentada por el señor Yosef Aymerich Cedeño, en cuanto ayuda debido a que el ascensor peatonal entre las Luisas y Barrio Córdoba se encuentra descompuesto y también sobre el tema del Proyecto de Ley para que no se cobre pasaje a las personas según Ley 7600.

Estimados señores:

Un cordial saludo. Con ocasión del oficio **DP-OGD-0193-2020** referente a gestión presentada por el señor Yosef Aymerich Cedeño, en cuanto ayuda debido a que el ascensor peatonal entre las Luisas y Barrio Córdoba se encuentra descompuesto y también sobre el tema del Proyecto de Ley para que no se cobre pasaje de autobús a las personas según Ley 7600.

Sobre el asunto expuesto en la misiva citada, es importante tener claridad, respecto a la naturaleza jurídica del Consejo de Transporte Público, en este sentido, tal y como lo ha expresado la Procuraduría General de la República (Dictamen N° C-142-2016 del 21 de junio del 2016), la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Modalidad Taxi, N° 7969 del 22 de diciembre de 1999, aparte de regular en detalle las condiciones generales para la explotación del servicio de taxi, dispuso la creación de un órgano especializado en materia de transporte público, siendo éste Consejo de Transporte Público, órgano de desconcentración máxima del MOPT, con personería jurídica instrumental, lo que se encuentra establecido en los ordinales 5° y 6°, de la citada Ley, que a la letra señalan:

“Artículo 5°-Creación. Créase el Consejo de Transporte Público, en adelante el Consejo, como órgano con desconcentración máxima, con personería jurídica instrumental”.

“Artículo 6°-Naturaleza. La naturaleza jurídica del Consejo será de órgano desconcentrado, especializado en materia de transporte público y adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (...)”.

Señala el órgano técnico-consecutivo de la Administración Pública, que hay que tener claro, que por el hecho de que al Consejo de Transporte Público, se le confirió personalidad jurídica instrumental, no se constituye en una persona de derecho público, independiente del MOPT, sino que se trata de un órgano desconcentrado de ese

Ministerio, especializado en transporte público, creado para garantizar una mayor eficiencia en la tramitación de la materia relativa al transporte remunerado de personas.

De la normativa transcrita se desprende, clara y expresamente, que el CTP constituye un órgano desconcentrado, en grado máximo, del MOPT, creado para garantizar una mayor eficiencia en la tramitación de todos los asuntos relativos al transporte remunerado de personas.

Mediante dictamen N° C-06-2015 del 05 de febrero de 2015, emitido por el Órgano Procurador, se cita que el artículo 7 de la denominada “Ley de taxis” señala cuáles son las atribuciones o competencias que el legislador decidió desconcentrar a favor del Consejo de Transporte Público. La normativa en cuestión, dispone:

“El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:

a) Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.

b) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.

c) Servir como órgano que efectivamente facilite, en razón de su ejecutividad, la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.

d) Establecer y recomendar normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.

e) Velar porque la actividad del transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos para velar por la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional e internacional.

f) Conocer, tramitar y resolver, de oficio o a instancia de parte, las denuncias referentes a los comportamientos activos y omisos que violen las normas de la legislación del transporte público o amenacen con violarlas.

- g) Preparar un plan estratégico cuyo objetivo esencial sea organizar, legal, técnica y administrativamente, el funcionamiento de un plan de desarrollo tecnológico en materia de transporte público.*
- h) Promover el desarrollo y la capacitación del recurso humano involucrado en la actividad, en concordancia con los requerimientos de un sistema moderno de transporte público.*
- i) Fijar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios de transporte público remunerado de personas.*
- j) Otorgar permisos por un plazo hasta de doce meses, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público en la modalidad de taxi. Lo anterior se realizará entre quienes se encuentren calificados como elegibles tras los concursos públicos efectuados para optar a una concesión de servicio público de transporte en la modalidad de taxi, pero que no hayan resultado concesionarios. Se les dará prioridad a quienes optaron por participar en las bases de operación más cercanas al lugar donde se necesita el servicio.*
- k) Solicitar los reajustes de tarifas de todos los servicios de transporte remunerado de personas.*
- l) Aprobar sus planes operativos anuales.*
- m) Proponer al Ministerio de Obras Públicas y Transportes sus presupuestos anuales." (Lo subrayado no es del original).*

Conforme se podrá apreciar, a favor del CTP se han desconcentrado, por Ley, una serie de competencias en materia de transporte, 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, con el objetivo de la desconcentración máxima.

En el caso del transporte remunerado de personas en vehículos automotores –en sus distintas modalidades autobuseros y taxi-, no cabe ninguna duda de que constituye un servicio público, ya que, en apego a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, N° 3503 del 10 de mayo de 1965, califica al transporte remunerado de personas en vehículo automotores colectivos como un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuya prestación puede ser delegada en los particulares, a quienes se autorice expresamente, de acuerdo con las normas establecidas en dicha ley (artículo 1 y 2). Igual calificación se deriva de lo dispuesto en el artículo 5, inciso f) de la Ley de creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, N° 7593 del 9 de agosto de 1996, que califica el transporte remunerado de personas como un servicio público. En el mismo sentido, la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, N° 7969 del 22 de diciembre de 1999, define a este medio de transporte como un servicio público que se explota mediante la figura de concesión administrativa, con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento (artículo 2). Y finalmente, mediante la reforma introducida al artículo 2 de la Ley 7969, por el artículo 2 de la Ley N° 8955, del 16

de junio del 2011, se establece como servicio público el transporte remunerado de personas en cualquier tipo de vehículo automotor, independientemente del grado de intervención estatal, para esto, el párrafo segundo de la norma en cuestión, dispone:

“El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público general, a personas usuarias o grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado. Lo anterior independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización”. Lo subrayado no es del original.

Como lo indicó la Sala Constitucional, el legislador optó, dentro del marco permitido por la Constitución Política, por declarar como servicio público, las diversas modalidades del transporte remunerado de personas, atendiendo la trascendencia que tiene la actividad para la sociedad costarricense, y para el control de fiscalización del transporte público creó a este Consejo, sin embargo dentro de las competencias de esta institución no se encuentra la construcción ni mantenimiento de los componentes de los puentes peatonales, dicha información puede obtenerse eventualmente por medio de la Dirección de Puentes del MOPT.

En lo relativo al proyecto para eximir de pago de pasajes en ruta regular a personas con algún grado de discapacidad, debo indicar que no corresponde a un proyecto emitido y/o elaborado por el Consejo de Transporte Público, sino que corresponde al expediente 20903, impulsado por la señora Diputada Aracelly Salas Eduarte.

Así las cosas, lo viable en este caso, es direccionar ante las instancias competentes, y se valore lo peticionado por ustedes.

Cordialmente,



Lic. Manuel Vega Villalobos
Director Ejecutivo a.i.

📁 Archivo/*MFF*