

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN DE MODERNIZACIÓN Y REFORMA DEL ESTADO

COMISIÓN ESPECIAL N° 23167

**FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

**DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA
01 DE DICIEMBRE DE 2022**

PRIMERA LEGISLATURA

Del 1° de mayo de 2022 al 30 de abril de 2023

SEGUNDO PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIAS

Del 1° de noviembre de 2022 al 31 de enero de 2023

**ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS IV
DEPARTAMENTO DE COMISIONES**

COMISIÓN DE MODERNIZACIÓN Y REFORMA DEL ESTADO

COMISIÓN ESPECIAL N° 23167

FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Expediente N° 23114

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los diputados y diputadas que suscriben, integrantes de la COMISIÓN DE MODERNIZACIÓN Y REFORMA DEL ESTADO QUE TENDRÁ COMO META PROPICIAR UN MODELO DE ESTADO MODERNO Y ÁGIL, QUE OPTIMICE LOS RECURSOS ECONÓMICOS, HUMANOS Y TECNOLÓGICOS EN BENEFICIO DE LA CIUDADANÍA Y FORTALEZCA LA ESTRUCTURA DEMOCRÁTICA DE NUESTRA SOCIEDAD, ACORDE CON LAS DEMANDAS ACTUALES DE LA POBLACIÓN, DE TAL MANERA QUE PERMITA MEJORAR EL NIVEL DE VIDA DE LOS COSTARRICENSES. DICHA COMISIÓN TENDRÁ LA POTESTAD DE PROPONER Y DICTAMINAR INICIATIVAS DE LEY RELACIONADAS CON LA MODERNIZACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DEL ESTADO, Y PROCURARÁ UN AMPLIA PARTICIPACIÓN DE LOS REPRESENTANTES DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN NACIONAL Y POLÍTICA ECONÓMICA. EXPEDIENTE 23167, rendimos el presente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA** correspondiente al proyecto de ley n°23.114 “**FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**”, publicado en el Alcance n.º105, en La Gaceta N°96 el 16 de mayo de 2022. Lo anterior con fundamento en las siguientes consideraciones:

1. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE LEY:

El presente proyecto de ley aporta la base jurídica para una reingeniería del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de forma tal que se recompongan y fortalezcan sus competencias rectoras, comprendiendo la vital importancia que esta institución tiene para el desarrollo de nuestro país, su competitividad y contribución al bienestar humano.

Según señala el informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial (2018), entre 138 países evaluados en materia de calidad de carreteras, Costa Rica se ubica en la posición 125; con una clara necesidad de mejorar dicho ranking.

La función rectora del MOPT, es dada por los reglamentos orgánicos del Poder Ejecutivo y no por ley. El MOPT posee seis órganos desconcentrados, a saber: el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público (CTP), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y Tribunal Administrativo de Transporte Público.

La inversión en infraestructura en el país es mayoritariamente efectuada por el sector público (alrededor del 75%); sin embargo, dicha inversión se ha disminuido con respecto al PIB pasando de un 4.4% en el año 2009 a un 2.5% para el 2015 (Infralatam, 2015).

Particularmente al sector transporte e infraestructura se le endilgan importantes rezagos, que han impactado negativamente la competitividad, además de mostrar grandes desventajas comparativas con otros países; ocupando la posición 123 entre 137 países en el estado de las carreteras, ferrocarriles y puertos del país, según el ranking del World Economic Forum (World Bank Group, 2017).

Para el año 2006, la Contraloría General de la República, efectuó una evaluación sobre el ejercicio de rectoría política del MOPT entre el 2000 y 2006; determinando lo siguiente:

“De conformidad con la evaluación realizada, se determinaron debilidades en cuanto a la gestión de rectoría en el sector transportes, debido al desconocimiento y a la imprecisión que se percibe en el manejo del concepto, de sus implicaciones y alcances, lo cual ha venido repercutiendo en el accionar de las instituciones componentes del sector, y en graves resultados relacionados con el deterioro de la red vial nacional y cantonal, en la ausencia de verdaderos planes de transporte con articulación de todas sus modalidades, en la carencia de estructuras sectoriales y ministeriales bien definidas y consolidadas, en la existencia de normativa abundante, disgregada y contradictoria, es decir, en una ineficiente optimización en la inversión y administración de los recursos públicos” (Contraloría General de la República, 2006) .

Dicha investigación señala entre los inconvenientes para la aplicación de la rectoría, la inexistencia de instrumentos facilitadores de la actividad y las grandes erogaciones en gastos operativos que deben efectuar las instituciones del sector transportes, representando alrededor de un 60% del presupuesto ejecutado; recomendando en dicho informe, la necesidad de generar una propuesta de modernización, optimización y eficiencia para fortalecer su accionar ordenar los instrumentos, normativa de los órganos y entes que forman el sector.

El ordenamiento jurídico vigente contempla la desconcentración como una técnica de distribución y cambio de competencias de la Administración Pública, la cual puede darse en grado máximo o mínimo. La desconcentración se encuentra regulada en el artículo 83 de la Ley General de Administración Pública. Según señala el dictamen de la PGR-188-2018 de agosto de 2018, la desconcentración modifica la relación de dependencia entre el órgano desconcentrado y el jerarca, porque mediante ley, una potestad del Estado le es trasladada y asignada específicamente a un órgano menor, para que la ejerza de manera directa, especializada y bajo su propia responsabilidad. Además, indica el dictamen que los órganos desconcentrados en todo momento están sujetos a la potestad de dirección del Estado.

El Manual de la Organización del Estado costarricense de MIDEPLAN (2017), señala que la desconcentración es una técnica jurídico administrativa mediante la cual una competencia (función u obligación) del jerarca institucional es transferida (encargada o encomendada) mediante ley o reglamento, para que la ejecute -de manera exclusiva- una unidad u órgano inferior de la misma institución (ministerio, institución autónoma o cualquier otra entidad que se rija por el derecho público), siendo que se desconcentra el accionar técnico en determinada materia y no el rol político, ya que el mismo le sigue perteneciendo al Poder Ejecutivo.

Así como dicta la norma anteriormente citada, la desconcentración será mínima cuando el superior jerárquico del ministerio o institución no pueda avocar (retomar la competencia para sí temporalmente y para resolver una situación jurídica concreta) o revisar y sustituir la conducta del inferior (influenciando u obligando al órgano desconcentrado a variar lo resuelto valiéndose de su poder jerárquico). La desconcentración será máxima cuando al superior jerárquico, aparte de no poder avocar, revisar o sustituir lo dispuesto por el órgano desconcentrado, tampoco pueda girarle órdenes, instrucciones o circulares.

La CGR ha señalado en las Memorias Anuales del 2011 y 2012, que la proliferación de órganos creados por ley, adscritos a los distintos ministerios, concediéndoles desconcentración máxima y mínima, conducía a incongruencias y problemas con

control presupuestario, la función de direccionamiento propia del Poder Ejecutivo, y una consecuencia menos visible del modelo actual y que en la práctica genera ineficiencia en el ejercicio del control que es la duplicidad de esfuerzos y recursos.

Señalaba la CGR que se sustrajo del control presupuestario a cargo de la Asamblea Legislativa una gran cantidad de funciones propias de la Administración Central, ahora encargadas a órganos desconcentrados, pero esenciales para la satisfacción de intereses públicos básicos, permitiendo una considerable dispersión de competencias y funciones y en algunos casos duplicidades.

Por otra parte, en cuanto a la aprobación de presupuestos a órganos desconcentrados, estos estaban excluidos –antes de la promulgación de la Ley Fortalecimiento del control presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central, Ley 9524 del año 2018- del control de aprobación del gasto por parte de la Asamblea Legislativa, puesto que, al contar con presupuesto propio e independiente, este les era aprobado directamente por la CGR, amén de que muchos de estos órganos también tienen personalidad jurídica instrumental . En esta materia, la posición de la CGR es que el encargo de funciones específicas a órganos particulares, no debe ser un mecanismo que impida a la Asamblea Legislativa ejercer un control pleno sobre la actividad de la administración central, para no cercenar la posibilidad de ejercer un control de la intensidad y alcances que diseñó el constituyente sobre la administración central.

Asimismo, la CGR señala que con la creación de tales órganos y la separación presupuestaria que operaba respecto de sus respectivos ministerios debilita -en la práctica- la función de direccionamiento propia del Poder Ejecutivo, en concreto del ministro respectivo, pues gran parte de los órganos tienen el mayor grado de libertad, al punto de que pueden resolver sus asuntos de manera definitiva y no se les pueden girar órdenes, instrucciones, ni circulares. La posición de la CGR es que esa función de dirección puede desempeñarse de mejor manera si el presupuesto de los órganos desconcentrados es integrado al presupuesto de cada ministerio, que, en conjunto con sus órganos desconcentrados en cualquier grado, ha de cumplir los cometidos asignados por ley y en ese tanto, el presupuesto final debe presentarse como un producto consensuado, coordinado y completo.

En este contexto, es importante indicar que este fortalecimiento de la dirección política de los ministerios, posibilita la definición-en los más altos niveles de gobierno- de políticas presupuestarias globales para el sector público que enmarquen y otorguen direccionalidad y coherencia a la acción de los órganos desconcentrados, en función de los objetivos y políticas de desarrollo económico y social; además al integrarse y centralizarse las informaciones que produzcan los órganos desconcentrados, permiten una evaluación del cumplimiento de la política

presupuestaria pública y la adopción de las decisiones correspondientes en el momento oportuno.

Además, es importante agregar que el Dictamen C-305-2009 de 28 de octubre de 2009 de la Procuraduría General de la República señala:

“La desconcentración es una técnica de distribución de competencias en favor de órganos de una misma persona jurídica, por la cual un órgano inferior ve atribuida una competencia en forma exclusiva, para que la ejerza como propia, en nombre propio y bajo su propia responsabilidad. Ahora bien, no se trata de cualquier tipo de competencia, sino de una competencia para resolver, para decidir en forma definitiva sobre una materia determinada por el ordenamiento. Esta atribución se funda en la necesidad de especializar ciertos órganos en materias específicas, de manera que se satisfagan en mejor forma los cometidos públicos. Desde esa perspectiva, desconcentrar es especializar funcionalmente determinados órganos, sin que se desliguen orgánicamente tales competencias de la estructura originaria.

Normalmente se considera que la desconcentración es uno de los límites más importantes a la jerarquía. Esta es una técnica de descongestión de la jerarquía, ya que la transferencia de competencias decisorias implica un cambio en la titularidad de las competencias y no solo en su ejercicio, como sí sucede en la delegación. Por medio de este mecanismo, el órgano inferior ve atribuida una competencia en forma exclusiva, para que la ejerza como propia, en nombre propio y bajo su propia responsabilidad, no obstante, lo cual mantiene su condición de órgano, por ende, parte de la organización que desconcentra”.

Como indicamos en el dictamen C-159-96 de 25 de setiembre de 1996, con la desconcentración se quiebra el principio jerárquico por cuanto el jerarca deviene incompetente para emitir los actos relativos a la materia desconcentrada, así como existe la posibilidad de que se elimine el agotamiento de la vía administrativa. En último término, en el caso de desconcentración máxima el jerarca pierde el poder de mando e instrucción sobre el órgano desconcentrado. Así, el órgano desconcentrado puede ejercer en propio nombre, y no en el de otro ente u órgano al que pertenece, la correspondiente competencia desconcentrada. La desconcentración máxima se convierte, de esa forma, en el mayor límite a la relación de jerarquía, en cuanto impide al jerarca el ejercicio de los poderes de mando y de instrucción y alternativamente el de revisión o de avocación” (el resaltado no es original). (Procuraduría General de la República, Dictamen C-305-2009)

Siguiendo la cita anterior, queda en firme que la figura de la desconcentración rompe el poder de jerarquía, que se manifiesta mediante el giro de órdenes por parte de un jerarca directo o indirecto a su subalterno, en lo referido a la competencia desconcentrada. De esta manera, queda claro que es necesario en el caso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, considerar las implicaciones funcionales, prácticas y operativas que tiene la desconcentración en el ejercicio y cumplimiento de sus responsabilidades. Es por tanto que, el presente proyecto de

ley pretende eliminar la figura de la desconcentración en los siguientes órganos desconcentrados, a saber: el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público (CTP), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), y devuelve en su totalidad e integralidad estas competencias al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En el caso particular del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), fue creado como órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio de la Ley General de Aviación Civil, Ley 5150 del 14 de mayo de 1973. Esta desconcentración también requiere eliminarse y concentrarse en el MOPT, sin embargo, esta ley General, consta de 319 artículos que requieren un análisis y una propuesta de reestructuración integral que garantice articulación, coherencia y evite vicios reglamentistas que rigen a la fecha más allá de solamente eliminar su desconcentración. Por lo que, su propuesta de reforma integral será presentada en otra iniciativa de ley, pronta a presentarse a estudio de los señores diputados.

Adicionalmente, por las competencias desempeñadas por el Tribunal Administrativo de Transporte Público, resulta propio que mantenga su nivel de desconcentración para garantizar cierta independencia funcional requerida para atender sus fines y cometidos.

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

En la corriente legislativa se han presentado varias iniciativas cuyo objetivo guarda plena relación con los objetivos pretendidos por este presente proyecto de ley. Entre las más recientes, tenemos que la mayoría de ellas han sido archivadas por vencimiento de plazo cuatrienal, siendo únicamente el proyecto N° 18.732 archivado en razón de haber tenido un dictamen negativo unánime en la Comisión de Gobierno y Administración, esto según informe de Servicios Técnicos, elaborado para dicho expediente de ley.

A continuación, se presenta un cuadro de las iniciativas más recientes y su estado actual.

Proyecto de ley	Título	Estado actual
18.732	LEY PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DE LAS INSTITUCIONES DEL SECTOR PÚBLICO	Archivado desde el 24 de marzo de 2014 por dictamen negativo unánime en la Comisión de Gobierno y Administración.
19.152	LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS JERARQUIAS DE INSTITUCIONES AUTÓNOMAS Y DESCENTRALIZADAS	Archivado desde el 12 de junio de 2018 por vencimiento de plazo cuatrienal.
19.832	LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD	Archivado por vencimiento de plazo cuatrienal desde el 5 de mayo de 2020.

19.976	LEY PARA ELIMINAR LAS DESCONCENTRACIONES MÁXIMAS EN LOS ÓRGANOS DEL ESTADO	Archivado por vencimiento de plazo cuatrienal desde el 27 de mayo de 2020.
20.030	ELIMINACIÓN DE LA DESCONCENTRACIÓN MÁXIMA DE LOS CONSEJOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	Archivado por vencimiento de plazo cuatrienal desde el 1 de diciembre de 2021.

II. CONSULTAS INSTITUCIONALES Y AUDIENCIAS:

En la sesión ordinaria n.º2 celebrada por la Comisión el 21 de julio de 2022, se aprobó moción de la Diputada Andrea Álvarez Marín y otros señores diputadas y diputados, para consultar el proyecto a las siguientes instituciones:

- Contraloría General de la República
- Procuraduría General de la República
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
- Ministerio de la Presidencia
- Consejo Nacional de Viabilidad
- Consejo Nacional de Concesiones
- Consejo de Seguridad Vial
- Consejo de Transporte Público
- Dirección General de Servicio Civil
- Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria
- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
- Ministerio de Ambiente y Energía
- Banco Nacional de Costa Rica
- Banco Popular
- Banco de Costa Rica
- Banco Central de Costa Rica
- Instituto Nacional de Seguros
- Dirección General de Educación Vial
- Instituto Nacional de Aprendizaje
- Dirección de Ingeniería de Tránsito
- Ministerio de Educación Pública
- Consejo de Seguridad Vial.

Asimismo, según consulta realizada al Sistema Integrado Legislativo (SIL) el Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos determinó que el mismo no tiene consultas obligatorias, tal y como se consigna en la página 38 del Informe de Servicios Técnicos.

Si se recibieron audiencias relacionadas con este expediente, con el Ministro de Obras Públicas y Transportes y la Contraloría General de la República.

Cumplido el plazo que establece el artículo 157 del Reglamento de la Asamblea Legislativa y, al momento de emisión del presente informe, se recibió la respuesta de las siguientes instituciones consultadas:

Número de oficio	Entidad	Criterio	Fecha
SM-Concejo - 626-20222	Municipalidad de Naranjo	Consideran no pronunciarse por no tener relación con la materia municipal	26 de julio de 2022
SM-320-2022	Municipalidad de Acosta	El Concejo Municipal acuerda dar apoyo a este proyecto	14 de julio de 2022
SM-1532-Ord.27-2022	Municipalidad de Santa Cruz	No emiten observaciones ni objeciones al expediente	15 de julio del 2022
SCM-11-113-2022	Municipalidad de Nandayure	Sugieren aprobar con dispensa de trámites en Comisión	29 de junio de 2022
PE-00803-2022	INS	En lo que se refiere propiamente al INS revisado el proyecto, no hay objeciones, ni observaciones de fondo y forma, y no se encuentran elementos lesivos para la Institución.	03 de agosto de 2022
SCM-1157-2022	Municipalidad de Oreamuno	Recomiendan trasladarlo a la Comisión de Gobierno y Administración por su complejidad.	26 de octubre del 2022
MCB-CM-472-2022	Municipalidad de Coto Brus	Emiten criterio positivo al proyecto	19 de julio del 2022
MAT-CM-744-2022	Municipalidad de Atenas	Esta municipalidad apoya al proyecto	30 de agosto del 2022
OF-CM-312-2022	Municipalidad de Río Cuarto	Esta municipalidad apoya al proyecto	21 de octubre del 2022
OF-0568-RGA-2022	Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP)	Hacen una serie de cambios y sugerencias que coinciden en su gran mayoría con lo propuesto por el Informe de Servicios Técnicos y la Contraloría de la República	09 de agosto del 2022
MU-SCM-OFIC-0311-2022	Municipalidad de Upala	Esta municipalidad apoya al proyecto	24 de agosto del 2022
MO-CM-S-1010-22-2020-2024	Municipalidad de Orotina	Por unanimidad se acuerda dar el apoyo total a este proyecto	14 de setiembre del 2022
DM-367-2022	Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE)		11 de agosto de 2022
DVT-DGEV-2022-75	División de Transportes	PRIMERO: El artículo 1 modifica la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (N° 7762): ● Sustituye el Consejo Nacional de Concesiones por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. ● El dígito 6, dispone: "Para contribuir con voz, pero sin voto y de manera ad honorem en la toma de decisiones en materia de concesiones, se establece el CONSEJO CONSULTIVO EXPERTO, como órgano asesor del Ministerio, integrado por representantes de la sociedad civil quienes serán especialistas en obras públicas y transportes, el citado Consejo se establecerá cuando así lo estime oportuno el jerarca del Ministerio." Serán entonces funcionarios de hecho	18 de agosto de 2022

		<p>y sin remuneración (puede recuperar los costos), salario o dieta –cuando, si quiere los designe el ministro-, pero tienen las responsabilidades de todo servidor público en forma solidaria con la Administración y no tienen relación de servicio (artículos 115 a 119 de la Ley General de la Administración Pública N°6227 y sus reformas). (506) 5002.</p> <p>No se establece como se nombrarán, por resolución del Jerarca o por decreto, ni obligación de asistencia, por lo que es como “figura de ficción”. En forma evidente y manifiesta no se determina su experiencia en relación con la escolaridad, ni quien o que órgano los propondrá, únicamente se impone que son “especialistas”. El inciso e de la norma 8 y el aparte 1 del numeral 10 establecen como atribución del Ministro el nombramiento de la Jefatura de Nacional de Concesiones (Secretario Técnico), que será mediante un concurso de antecedentes por un reglamento a la ley. • Nomenclatura de Jefatura que no se determina su ubicación dentro de la estructura orgánica del Ministerio o si se equipara –mediante una interpretación- a un Director. El inciso 2 del artículo 42 incorpora que ciertos pagos ingresan a la Tesorería Nacional, con una redacción bastante confusa. • El párrafo cuarto del numeral 47 ter (de la ejecución prendaria), remite al título II, capítulo II del Código Procesal Civil, que se refiere al proceso sucesorio y su apertura, conforme a la norma actualmente vigente (Ley N° 9342 del 3 de febrero del 2016), por cuanto ni siquiera ese título II, capítulo II es concordante al derogado (Ley N° 7130), que era con respecto a las partes (defensores, asistencia y representación), por lo que esta remisión es incoherente.</p> <p>• Conforme a la definición de jefatura de concesiones y su eventual equivalencia a la de Director, no se regula la materia recursiva de sus actos, por lo que se deberá interpretar conforme a la Ley N° 6227. • El titular de la auditoría interna en el Consejo Nacional de Concesiones, deberá ser trasladado a otra institución o ser indemnizado, presuntamente con audiencia a la Contraloría General de la República, de conformidad con las normas 183 y 184 de la Constitución Política, la Ley Orgánica de ese ente (N° 7428 y sus reformas) y el ordinal 20 –esencialmente- de la Ley General de Control Interno (N° 8292 y su fe de erratas). • DVT-DGEV-2022-705.</p> <p>Esa norma 20 de la Ley N° 8292 dice: “Artículo 20.- Obligación de contar con auditoría interna. Todos los entes y órganos sujetos a esta Ley tendrán una auditoría interna, salvo aquellos en los cuales la</p>	
--	--	---	--

		<p>Contraloría General de la República disponga, por vía reglamentaria o disposición singular, que su existencia no se justifica, en atención a criterios tales como presupuesto asignado, volumen de operaciones, nivel de riesgo institucional o tipo de actividad. En este caso, la Contraloría General ordenará a la institución establecer los métodos de control o de fiscalización que se definan.” Por lo expuesto debemos remitirnos a lo estipulado como responsabilidad de la administración por conducta lícita, al no poder reubicar un auditor, lo único procedente es su cese, y por ende la consecuente responsabilidad (194 de la Ley N° 6227). La equiparación y traslado de los funcionarios del citado Consejo, a la Jefatura, deberá considerar la Dirección General del Servicio Civil, sus status y salarios a la luz del principio constitucional y laboral del ius variandi. • En ese sentido y aparte de que los puestos gerenciales que son de un análisis excepcional, la Sala Constitucional en el Voto No. 430-95 de las 9:54 horas del 20 de enero de 1995 (Recurso de Amparo No. 4855-V-94 de Mario José Piedra Montalbán contra el IMAS), en lo que interesa dice: “Esta Sala tiene claro que la Administración como patrono posee potestades de ius variandi y que la facultad de trasladar a sus funcionarios es una facultad legítima en tanto se realice de un puesto a otro de la misma categoría, especialmente si el funcionario consiente.</p> <p>No obstante, cuando, como en este caso, el funcionario esté en desacuerdo con la medida, el traslado se convierte en forzoso y, entonces, su ejercicio debe ser de carácter excepcional y en circunstancias necesarias. Debe realizarse con apego al principio de buena fe, en el marco de la relación estatutaria y colocando en un justo equilibrio el interés público que motiva el traslado y los derechos del trabajador (Ver sentencia No. 2181-93 de las catorce horas treinta y seis minutos del veintiuno de mayo de mil novecientos noventa y tres). Ahora bien, a fin de determinar si el traslado o la reubicación del servidor no le va a causar perjuicio, la Administración debe motivar el acto y conferir audiencia a la interesada a fin que este manifieste su conformidad o disconformidad. Deberá, entonces, al menos, indicar cuál es la necesidad del servicio público que amerita el traslado, las funciones que le serán asignadas al servidor y la oficina que atenderá, todo sin menoscabo de sus derechos laborales adquiridos, tales como puesto, salario y similares. Por otra parte, si bien el funcionario no tiene un derecho adquirido a una determinada jerarquía, por lo que puede ser pasado de una u otra, lo cierto es que en el caso de una reubicación o traslado las nuevas funciones asignadas</p>	
--	--	--	--

		<p>no pueden significar un cambio sustancial en las que venía desempeñando o una supresión de éstas, pues de ser así, el traslado resultaría arbitrario y violatorio del derecho al trabajo y de la dignidad del trabajador. El cambio de funciones no puede ser sustancial al punto que implique funciones totalmente diversas a las que venía desempeñando o una disminución medular de éstas, siempre y cuando, claro está, ello implique un descenso en algún sentido...” SEGUNDO: El dígito 2 modifica la Ley de creación del Consejo Nacional de Vialidad (N° 7798); Reemplaza el CONAVI en algunas normas por el MOPT y en otras por la Dirección Nacional de Vialidad (DINAVI). ● ● Sustituye el Consejo de Administración del CONAVI por el Ministro. En la norma 7 en lugar de la integración del Consejo de Administración del CONAVI, refiere en similares términos a la Jefatura de Concesiones, nuevamente a un CONSEJO CONSULTIVO, con la única diferencia que no dice EXPERTO, disponiendo que no pueden ser personas interesadas en esta materia. Serán entonces funcionarios de hecho y sin remuneración, salario o dieta –cuando, si quiere los designe el ministro-, pero tienen las responsabilidades de todo servidor público en forma solidaria con la Administración y no tienen relación de servicio (artículos 115 a 119 de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 y sus reformas). No se establece como se nombrarán, por resolución del Jerarca o por decreto, ni obligación de asistencia, por lo que es como “figura de ficción”. En forma evidente y manifiesta no se determina quién o qué órgano los propondrá, y si son no servidores públicos, únicamente se impone que son “profesionales”.</p> <ul style="list-style-type: none">● El artículo 16 prescribe la organización interna del Ministerio. El numeral 17 es -salvo mejor criterio ilegal-, la auditoría es por cada ente no para la nueva Dirección de Vialidad o cualquier otra Dirección, conforme al ordinal 20 de la Ley General de Control Interno (N° 8292 y su fe de erratas).● La norma 23 supedita el MOPT a las políticas y los lineamientos del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.● No se regula la materia recursiva de los actos de la Dirección de Vialidad, por lo que se deberá interpretar conforme a la Ley N° 6227.● La equiparación y traslado de los funcionarios del CONAVI, deberá considerar la Dirección General del Servicio Civil, sus status y salarios a la luz del principio constitucional y laboral del ius variandi.● TERCERO: El numeral 3 reforma la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N° 7969).● Sustituye el CTP y su Junta Directiva por el MOPT. En el dígito 8 establece un consejo consultivo	
--	--	---	--

		<p>experto asesor integrado por jefes del sector público y representantes de la sociedad civil organizada especialista en la materia, POR LO QUE REITERO EN CUANTO A ESTE PUNTO LO YA EXPUESTO.</p> <ul style="list-style-type: none">● La norma 13 reemplaza al Director Ejecutivo, que será de nombramiento del Ministro por concurso público de antecedentes.● Deroga el 11 que establece los recursos administrativos y mantiene el 17 del Tribunal Administrativo de Transportes, es incongruente, aparte de que sería eventualmente por la Ley N° 6227, las únicas apelaciones contra la Dirección de Transporte que no serían de conocimiento del Ministro, a pesar de la escasez de trabajo en el Tribunal, por cuanto la mayoría de los actos son recurridos ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa (Ley N° 8508), ejemplo claro, es la apelación de la Defensoría de los Habitantes contra la renovación de concesiones que fueron separados para tener flujo de expedientes activos, a pesar de que todos son procesos homogéneos, conexos e idénticos y cuyos objetos existe una relación de prejudicialidad, cuando lo pertinente era la acumulación en aras de satisfacer la economía procesal, conforme a los artículos 9 de la Ley N° 6227 y el inciso 3 del 5, 7.3 y 8.5 del Código Procesal Civil Ley N° 9342.● Deroga los ordinales 14 y 15 referentes al auditor, pero remito a lo ya expuesto, indemnización o traslado.● El artículo 28 estipula reglamentación. Los incisos 2-C del numeral 29 y f del 32 remiten a la derogada Ley N° 7331 por la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y de Seguridad Vial N° 9078.● En el aparte 1 del ordinal 32, se debería especificar que la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 rige hasta noviembre de este año, por cuanto queda derogada el 1 de diciembre del 2022, al entrar en vigencia la Ley General de Contratación Pública N° 9986.● En la norma 35 el plazo para resolver la adjudicación y/o asignación pasó de 30 a 3 días hábiles, termino risible.● CUARTO: La norma 4 reforma la Ley de Administración Vial (N° 6324):<ul style="list-style-type: none">● Reemplaza la Junta Directiva y el COSEVI por el Ministerio.● Crea el ya citado consejo consultivo, por lo que remito a las observaciones anteriores.● El ordinal 8 mantiene el Director Ejecutivo. En el inciso b del artículo 10 reitera montos obligados al pago del seguro obligatorio automotor para los periodos 2013 y 2014.● Mantiene la Dirección Ejecutiva por cuanto no deroga ninguna norma posterior a la 21.● Permanecen los recursos contra la Junta Directiva ((25), las dietas (26) QUINTO: El transitorio II prevé el traslado de funcionarios de los consejos supuestamente respetando los derechos laborales	
--	--	---	--

		adquiridos por los trabajadores. El transitorio III señala la readequación de la estructura organizacional del MOPT en doce meses.	
DFOE-CIU-0441	Contraloría General de la República	<p>A partir de las reformas introducidas por el proyecto de ley a las diferentes leyes que conforman a varios de los actuales Consejos del sector, resulta importante, tal y como fue indicado supra, que el legislador considere, dentro de otros aspectos, que al eliminar los cuerpos colegiados y darle su rol jerárquico al ministro del MOPT, se estaría dando una importante concentración de funciones y de poder en un solo órgano, de ahí la necesidad de fortalecer el sistema de control interno a fin de robustecer, con mecanismos apropiados, la correcta gestión y evitar posibles riesgos de pérdida, errores, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal (artículo 8 de la Ley Nro. 8292), dada la gran cantidad de responsabilidades, la complejidad y especialidad técnica de los diferentes servicios o actividades públicas que asumiría tanto el Ministro como los funcionarios designados con alto grado de dirección en las diferentes áreas. Se requiere de un sistema de control interno que brinde los pesos y contrapesos para garantizar el cumplimiento de los objetivos institucionales de forma razonable. Asimismo, que se consideren las regulaciones que permitan las articulaciones necesarias para que dicho control también sea claramente establecido de frente a la exigencia de responsabilidades de terceros ante la Administración y la vigilancia de la correcta ejecución de las obligaciones derivadas de contratos y concesiones. Todo lo cual se constituye en una tarea que resulta altamente compleja y requiere también importantes niveles de transparencia y probidad en razón de la gran cantidad de negocios e intereses asociados a ese sector 7. En igual sentido, el proyecto no contempla qué sucederá con las diferentes instancias administrativas y de control existentes al día de hoy en los diferentes Consejos (Auditorías Internas, Departamentos de Recursos Humanos, proveedurías departamentos legales, entre otros), lo cual implica riesgos dado que no se conoce si dichas instancias serán fusionadas al integrarse al MOPT o en su defecto seguirán operando de forma independiente. De especial importancia desde el punto de vista de un sistema de control interno robusto, el fortalecimiento de la función de auditoría, que en consideración de la propuesta de reconcentración de funciones impactaría igualmente a la Auditoría interna en virtud de la complejidad y especialidad técnica de los diferentes servicios o actividades públicas que conformarían su universo auditable, sin embargo, el proyecto de ley no aborda este aspecto esencial. Por otra parte, el Proyecto de</p>	02 de setiembre del 2022

		<p>ley crea consejos consultivos como instancias asesoras de creación facultativa por parte del ministro</p> <p>No obstante, no se establecen mayores regulaciones en torno al objetivo concreto que esos órganos deberán cumplir, no se detalla cuáles son los sectores que representan, cuál es el criterio y el mecanismo de determinación de esa representación, ni define un número de integrantes y la forma de control sobre sus actuaciones. Por lo señalado, resulta fundamental el control debido al alto grado de discrecionalidad dado a un solo funcionario sobre la determinación de la conformación de esos órganos y del alcance de sus funciones, todo lo cual genera riesgos de eventuales injerencias indebidas, de conflictos de intereses y de falta de transparencia 9 , con lo cual resulta necesario que se determine si dichas instancias colaboran con una mejor gobernanza de cada una de las áreas del sector y además, se analicen qué aspectos deberán quedar definidos desde la ley y cuáles deberán ser establecidos mediante normas reglamentarias y los plazos para emitir esa reglamentación como requerimiento previo a la implementación de esas estructuras. Sobre el particular, además, es necesario que se establezcan mecanismos que permitan transparentar la participación de terceros, públicos o privados, aún como asesores, cuya participación, en definitiva, incidiría de una forma u otra, en la decisión del ministro sobre temas de naturaleza pública con impacto sobre grupos de intereses y de los diferentes actores y beneficiarios de los servicios o actividades públicas asociados al sector. Por último, debe también tomar en cuenta el legislador que si bien el Transitorio III señala que “El Ministerio de Obras Públicas y Transportes adecuará su estructura organizacional para el ejercicio eficiente de las competencias asumidas mediante esta ley, en el plazo de doce meses contados a partir de la fecha de su vigencia”, la norma eventualmente aprobada, regiría a partir de su publicación, con lo cual en el lapso de ajuste de la estructura, pueden darse situaciones inconvenientes que afecten la correcta operación del ministerio en la atención oportuna y eficiente de todas las funciones asignadas, ante la multiplicidad de órganos y dependencias con las mismas funciones o con varios titulares subordinados.</p>	
MIDEPLAN-AME-OF-0062-2022	MIDEPLAN	El proyecto de ley objeto de consulta plantea la reconcentración –en el MOPT- de competencias desconcentradas de manera máxima, en los siguientes argumentos: Primero. En algunos órganos desconcentrados del MOPT el legislador confirió atribuciones que claramente provocaron el desarrollo de estos como verdaderas organizaciones, calificándose algunos como órganos persona por la	19 de agosto de 2022

		<p>jurisprudencia, naturaleza que constituye la “antesala” del ente descentralizado. El Legislador – aunque constitucional su actuación- excedió las reglas propias de la desconcentración reguladas en la Ley General de la Administración Pública y lo fundado por la Procuraduría General de la República en la temática, confiriendo facultades que trasformaron órganos ministeriales en organizaciones propiamente dichas, generándose toda una tipología de desconcentrados. Al respecto vale señalar lo fundado por la Procuraduría en OJ-137-2014 del 27 de octubre del 2014, que señala: (...) Ahora bien, según la norma legal que autoriza la personalidad jurídica instrumental, así será la amplitud de las atribuciones otorgadas al órgano inferior, pues en algunos casos se concederá la capacidad de contratación, además de la autonomía financiera y presupuestaria (Consejo Nacional de Viabilidad, Consejo Nacional de Concesiones, Consejo Técnico de Aviación Civil todos adscritos al Ministerio de Obras Públicas Transportes por citar ejemplos), que son los llamados órganos -persona por ser desconcentrados con facultades que parecieran ir más allá de una simple desconcentración (...). Contrario sensu, la ley General de la Administración Pública estableció en su numeral 83, reglas claras bajo las que debe operar la desconcentración de órganos (distribución de competencias). Categóricamente, lo que trata de desconcentrar es únicamente una competencia técnica ministerial para resolver en forma definitiva, en la que se requiere para garantizar su cabal ejercicio, el otorgamiento de independencia de criterio respecto al Jarca en la toma de decisiones. En este sentido, y con el fin de profundizar el concepto de desconcentración regulado en la ley, resulta oportuno rescatar lo señalado por la misma Procuraduría General de la República en dictamen C-159-96 del 25 de setiembre de 1996), que en lo conducente establece: “(...) La desconcentración es una técnica de distribución de competencias. La particularidad de esta técnica, que la diferencia de la descentralización, en que el cambio de competencias se presenta dentro de la propia organización administrativa. En efecto, la desconcentración no implica la creación de un centro independiente de imputación de derechos y obligaciones, una persona jurídica, como lo es propio de la descentralización (...).”</p> <p>Lo acontecido en los órganos del MOPT que nos ocupa, en donde dos de ellos se diseñaron como órganos persona, desarrollándose verdaderas organizaciones bajo la sombra de la</p>	
--	--	--	--

		<p>desconcentración, provocó una situación que a todas luces distorsiona la línea jerárquica del ministro prevista por la Ley General de la Administración Pública en la desconcentración y así conservar sus facultades como jerarca ministerial en lo que no se desconcentraba. Segundo. La desconcentración a la luz de la ley se da entre órganos que no tienen personalidad jurídica plena, por lo que en el contexto de esta figura es preciso tener presente la relación jerárquica, como aquella que se produce entre los órganos que carecen de esta personalidad jurídica, verbigracia: entre un ministerio y sus desconcentrados. Como principio general, el sistema de organización de la Administración se erige sobre el principio de jerarquía administrativa, el cual, se encuentra consagrado en el inciso primero del numeral 83 y 101 de la Ley General de la Administración Pública, que prescriben: "Artículo 83. 1. Todo órgano distinto del jerarca estará plenamente subordinado a éste y al superior jerárquico inmediato, salvo desconcentración operada por ley o por reglamento." "Artículo 101.- Habrá relación jerárquica entre superior e inferior cuando ambos desempeñen funciones de la misma naturaleza y la competencia del primero abarque la del segundo por razón del territorio y de la materia." La jerarquía administrativa implica la potestad de impartir órdenes y se caracteriza por tener implícitas la supervisión, dirección, inspección y resolución de conflictos, por ello, ha señalado la Procuraduría General de la República (PGR), que la jerarquía tiende a mantener la unidad de acción y de coherencia de la Administración Pública con el propósito de alcanzar los fines propuestos y contenidos en la Ley General de la Administración Pública, la cual enumera potestades que tendrá el superior jerárquico, incluyendo entre estas, el poder de mando e instrucción que permite regular el modo de ejercicio de la competencia, la potestad de vigilancia sobre la legalidad y oportunidad de la conducta del inferior, el poder de revisar, anular o reformar los actos del inferior, la potestad de resolución de conflictos de cualquier naturaleza, la de delegar o avocar, así como la potestad disciplinaria. (Procuraduría General de la República, Dictamen 219, 05 de noviembre de 2010). Principio que debe dilucidarse para el caso de los órganos desconcentrados de los ministerios. Al respecto es preciso acotar, que la desconcentración es una técnica de distribución de competencias para decidir en forma definitiva sobre una materia en específico; especializándose así el órgano desconcentrado en la materia determinada por el ordenamiento jurídico, pero sin desligarlo</p>	
--	--	---	--

		<p>orgánicamente de la estructura originaria (Desconcentración Máxima y Desconcentración Mínima), Informe de Investigación. Centro de Información Jurídica en Línea, (1996). “Aspecto importante de la desconcentración es el de su grado. La desconcentración máxima constituye el mayor límite a la relación de jerarquía, en cuanto impide al jerarca el ejercicio de los poderes de mando y de instrucción sobre el órgano desconcentrado (artículo 83, 3 de la Ley General de la Administración Pública). Por el contrario, en caso de una desconcentración mínima el jerarca podría determinar el ejercicio de la competencia desconcentrada, sin que eso implique desconocimiento de la desconcentración. En ese sentido, la desconcentración de competencias es compatible con una tutela jurídica y material completa, que se expresa en la facultad que tiene el órgano que desconcentra de fijar criterios y dictar instrucciones que deberá cumplir el órgano que ejerza competencias desconcentradas.” (Procuraduría General de la República, 23 de febrero de 2016). Por lo que la norma que desconcentra debe establecer hasta dónde llega la desconcentración, de manera a instituir qué poderes conserva el jerarca respecto de la materia desconcentrada. (Dictamen C-216 del 11/10/2013-aclarado). Lo sucedido con los desconcentrados del MOPT versa en que se confirió además del grado máximo de desconcentración, otras facultades adicionales a ciertos desconcentrados que atenuaron en demasía la jerarquía del ministro sobre tales, diluyéndose el espíritu de la desconcentración concebido por la Ley General de la Administración Pública, a pesar de que sea constitucional tal otorgamiento. El diseño dado por la ley a estos órganos se traduce en un gran problema de gestión ministerial. Tercero. La Contraloría General de la República en ejercicio de sus funciones ha determinado en los últimos años, una serie de hallazgos/debilidades en la gestión del Consejo de Transporte Público (CTP), Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Consejo Nacional de Concesiones (CNC) y Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Tal situación en la gestión de estos órganos no es consistente a juicio de esta cartera con lo señalado por la Procuraduría General de la República en su dictamen 217 de julio del año 2007. En lo conducente: “(...) La desconcentración como técnica organizativa pretende dotar a la Administración Pública de un mayor grado de eficacia. La desconcentración constituye un corrector del principio de jerarquía administrativa y busca evitar las demoras que se ocasionan por la excesiva concentración de funciones en el jerarca</p>	
--	--	---	--

		<p>institucional, así como procura alcanzar la eficacia en las decisiones delegándolas en los órganos mejor informados de la problemática concreta. Para lo cual se desconcentran “poderes efectivamente decisivos Pareciera que en el caso del MOPT, lo que se pretende con la técnica de la desconcentración no ha generado en el tiempo los resultados esperados. Ello sin dejar de lado, posibles actos de corrupción denunciados en el pasado reciente, que han involucrado la organización del Ministerio y que evidencian toda una problemática en diferentes aristas organizacionales. A manera de ilustración se detallan los hallazgos determinados por el Órgano Contralor con el fin de que esa Comisión valore la gestión de estos órganos y el cumplimiento de disposiciones y recomendaciones dadas. Respetuosamente se manifiesta, que corresponderá a esa Comisión consultar a la Contraloría como órgano de la Asamblea Legislativa, mayores detalles del cumplimiento de las disposiciones dadas en relación con los hallazgos que en adelante se plantean, así como el criterio sobre el comportamiento de la gestión institucional de los mismos a partir de la evaluación efectuada en el tiempo, inclusive sus recomendaciones. La Asamblea Legislativa constituye un órgano del Estado (Poder de la República) que es un actor y co-responsable con el Poder Ejecutivo, del macro proceso de la reforma del Estado; desde su función de legislar materia reservada a la ley.</p> <p>Por ello, es oportuno que en el caso de iniciativas de ley en la materia que nos ocupa, la Asamblea considere para la toma de decisiones, el criterio de la Contraloría General de la República como aliado estratégico en la materia y órgano de ese Poder. Asimismo, el criterio y asesoría de la Procuraduría en su condición de Asesor Jurídico del Estado/Poder Legislativo, resulta de suma importancia por el conocimiento especializado y experiencia acumulada en el tema de organización del Estado de este órgano consultivo, en aras de obtener mayor seguridad jurídica en las decisiones que adopte ese Poder de la República respecto a proyectos de ley en la materia. No sería despreciable considerar adicionalmente, información sobre la ejecución presupuestaria de estos órganos contemplados en el proyecto de ley objeto de consulta, que proporcione –actualmente– el Ministerio de Hacienda (Dirección General de Presupuesto) y respecto a años anteriores, de la Contraloría General y que evidencie el nivel de ejecución presupuestaria de estos desconcentrados, ya que la ejecución presupuestaria constituye un indicador de eficiencia importante en la capacidad de</p>	
--	--	--	--

		<p>gestión de cada órgano. A continuación, algunos hallazgos importantes de la Contraloría sobre la gestión de cada órgano desconcentrado: Consejo Nacional de Vialidad • La Administración no ha efectuado acciones suficientes a nivel institucional que permita la integración y trazabilidad de la información financiera y de toda la documentación que respalda los gastos ejecutados. (CGR, 2022) • Se requiere la definición de acciones correctivas de manera oportuna y de proveer a la ciudadanía una garantía razonable de que la actuación del Jерarca y del resto de la Administración se ejecuta conforme al marco legal y técnico. (CGR, 2022a) • No se logra el mejor aprovechamiento de los recursos públicos destinados a la conservación de la red vial pavimentada, puesto que se ejecutan estrategias de intervención de la Red Vial Nacional Pavimentada que no son las más apropiadas según el estado de la vía y la recomendación de la evaluación que realiza el LANANME de la UCR cada dos años. (CGR, 2018) • Se identificaron un conjunto de situaciones que repercuten en la disponibilidad de la información presupuestaria de forma eficiente y oportuna, para evaluar la razonabilidad de los gastos ejecutados en el periodo 2021 y que coadyuve en el proceso de toma de decisiones y rendición de cuentas. (CGR, 2022) • La gestión de conservación vial de la Red Vial Nacional Pavimentada por parte del CONAVI no alcanza niveles de desempeño razonables y alcanzables en términos de eficacia, eficiencia y economía, consecuentemente las actividades de preservación del estado de las vías nacionales pavimentadas no garantizan el servicio óptimo al usuario como se deriva de la ley de creación de CONAVI. (CGR, 2018) • No existe una buena percepción del usuario respecto de la calidad de las carreteras ni de la gestión del mantenimiento vial, lo cual concuerda con la calificación de la condición general de la red vial pavimentada en términos de funcionalidad y capacidad estructural. Cabe agregar que el estado de la red de alta capacidad, la de mayor jerarquía, es la que más se aleja del nivel mínimo aceptable. (CGR, 2018).</p> <p>Consejo de Seguridad Vial</p> <ul style="list-style-type: none">• Se determinaron debilidades generales a nivel de gestión del procedimiento de contratación de bienes y servicios del COSEVI, y limitaciones en las etapas de dicho proceso que limitan la transparencia, la rendición de cuentas y trazabilidad en los expedientes, facilitando la posibilidad de actos de corrupción. (CGR, 2019) • La estructura de control implementada tanto por el MOPT como por el COSEVI en relación a los procesos de citas para la	
--	--	--	--

		<p>prueba práctica y teórica es insuficiente, lo que expone a la Administración a altos niveles de riesgo y afecta la continuidad del servicio público prestado a los usuarios. (CGR, 2021)</p> <p>Consejo de Transporte Público (CTP) • El Consejo de Transporte Público carece de reglamentación para resolver los eventuales conflictos de intereses que se presentan en la atención de asuntos propios de funciones correspondientes a miembros de la Junta Directiva. (CGR, 2007) • La Contraloría recomendó desde el año 2007 resolver los posibles conflictos de intereses que pudieran presentarse en su Junta Directiva en la atención de asuntos propios de sus funciones, considerando la competencia y los ámbitos de acción de los miembros de este cuerpo colegiado. (CGR, 2007) • Pese a la existencia de un expediente para cada concesión, la información contenida no permite obtener trazabilidad del proceso llevado a cabo por la Administración para la calificación de las ofertas, las aclaraciones a las calificaciones de los oferentes, las adjudicaciones directas de concesiones y los recursos presentados contra el acto de adjudicación y su resolución, de forma tal que limita una comprensión íntegra y accesible de los actos administrativos, en detrimento de la transparencia del proceso. (CGR, 2018a) • Se genera falta de información de respaldo y la débil gestión documental limita el derecho de acceso a la información pública por parte del ciudadano, debilita el principio de transparencia y la posibilidad de ejercer control ciudadano, por la pérdida de referencia histórica y restricción de la memoria institucional sobre los procesos de concesión y su renovación, sin que haya información suficiente para constatar que el CTP concretó dichos procesos de forma transparente y ajustados a los parámetros normativos aplicables (CGR, 2018a) • Por otra parte, hay una limitada transparencia en el proceso de concesión del servicio de taxi, debido a la ausencia de regulación en términos de control y fiscalización de los contratos de concesión, insuficiencia en la memoria institucional relacionada con la documentación de los actos que respaldaron la concesión del servicio público cuyos efectos de renovación se extienden actualmente hasta el 2024. Lo anterior aunado a la poca participación ciudadana disponible ante la falta de evaluación de la calidad y el no considerar la percepción de los usuarios. De igual manera, la ARESEP, en el alcance de su competencia no contempla la evaluación de la calidad que considere al usuario directo del servicio. (CGR, 2018a) • Los datos e información (sobre normas, planes, insumos, operaciones y resultados)</p>	
--	--	--	--

		<p>están segregados, no se comparten entre las instituciones y no es posible consolidarlos por la diferencia de criterios, formatos y mecanismos que se utilizan, por lo que no se tienen sistemas con información relevante e indispensable para la ejecución y el seguimiento de las acciones de modernización del sistema de transporte público (CGR, 2019b)</p> <ul style="list-style-type: none"> • El sistema de control interno, relacionado con el proceso de reclutamiento, selección e inducción, que ha establecido el Consejo de Transporte Público no se realiza conforme al marco normativo, técnico y de buenas prácticas aplicable. Con lo cual, no se puede garantizar que se prevenga la materialización de los riesgos de corrupción en el proceso de reclutamiento y selección de personal, de conformidad con el marco normativo y de sanas prácticas aplicables (CGR, 2020) • Existen debilidades en las actividades de reclutamiento de los procedimientos de concursos internos, nombramientos interinos, especiales, y ascensos internos del CTP, asociadas a la ausencia de documentación de elementos mínimos de las decisiones efectuados y sin la vinculación de procesos con una planificación estratégica. (CGR, 2020) • La Contraloría General de la República determinó que el CTP no realiza evaluaciones de calidad en la prestación del servicio a los usuarios, tampoco hay certeza de la eficacia del control ejercido en la explotación de concesiones de transporte público, relativo a procedimientos y actividades suficientes para evaluar condiciones contractuales establecidas. (CGR, 2018) <p>Se mantiene una inexistencia de normativa específica en función de la eficiencia la calidad de servicio, que permita determinar con criterios técnicos el grado de cumplimiento de esas características, así como la falta de coordinación entre las entidades competentes (CTP-ARESEP) en la regulación para implementar procesos específicos para valorar la calidad en la prestación del servicio público. (CGR, 2018a)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Auditoría de la CGR demostró que se alcanza un nivel bajo de eficacia en la Integración Organizacional del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús en la GAM, debido a que la gestión del Rector Sectorial no logra niveles de cooperación, coordinación y menos aún de colaboración en el ciclo de la Política Pública, con una visión sectorial, intersectorial e intergubernamental con enfoque intermodal, por lo que la gestión requiere de “Acciones inmediatas de mejora” por parte del Rector del Sector de Infraestructura y Transporte en conjunto con las 	
--	--	---	--

		<p>entidades y órganos que lo conforman, así como otras entidades con competencias a nivel local y de regulación (CGR, 2019b).</p> <p>Consejo Nacional de Concesiones (CNC) • Se evidenció la ausencia de una planificación de la gestión de la supervisión en la Etapa de Explotación de la Terminal de Contenedores de Moín, siendo que no se identificaron elementos o documentación que acrediten la existencia de un plan de trabajo formal y oportunamente aprobado y comunicado a los diferentes actores involucrados en la gestión de la Unidad Ejecutora del CNC, en el cual se definan las pautas de una supervisión integral, así como el análisis de riesgos y las herramientas para hacer efectivo los diferentes mecanismos de control que contempla el contrato de concesión (Terminal de Contenedores de Moín) orientando con ello no solo el alcance de la supervisión, sino su trazabilidad durante la explotación del proyecto, aspecto que limita también el control sobre el contrato de concesión. (CGR, 2020a) • De la Auditoría realizada se determinó que existen debilidades en la planificación y el acceso a la información que limitan la ejecución de las labores de fiscalización que han reducido la oportunidad de la Unidad Fiscalizadora para ejercer su competencia sobre el Contrato de Concesión (Terminal de Contenedores de Moín) (CGR, 2020). • Resultan preocupantes las debilidades de control detectadas, tomando en cuenta, la necesidad de contar con una estructura suficiente que le permitiera al CNC garantizar desde el inicio de la ejecución de la construcción de la TCM, ejercer las funciones de control, que en el caso concreto se refieren a la verificación del cumplimiento de las obligaciones como Administración Concedente y contraparte tanto del Contrato de Concesión como del Contrato de Supervisión sobre dicha Concesión. (CGR, 2018b) • La CGR ha evidenciado debilidades en la planificación de la Unidad Ejecutora del CNC, así como en la capacidad de atención de dicha Unidad respecto a gestiones de la Unidad Supervisora de JAPDEVA y el Concesionario, factores que inciden en la gestión de la supervisión integral en la Terminal de Contenedores de Moín (CGR, 2020a) • La Administración Concedente no ha consolidado mecanismos permanentes y formales que permitan coordinar, facilitar y direccionar la interacción institucional entre las diferentes Autoridades Públicas que prestan servicios públicos o ejerzan funciones de control de las operaciones portuarias de la TCM, con el objeto de que se realicen de forma integral, segura y eficiente y dentro del marco de la legalidad (CGR, 2020a) • El Consejo Nacional de</p>	
--	--	---	--

		<p>Concesiones no cuenta con un mecanismo formal de control establecido, por medio del cual se pueda investigar, evaluar y monitorear el entorno, así como de la ausencia de una valoración de riesgos efectiva, la cual permita evaluar las condiciones internas y externas del CNC. (CGR, 2020a) Quinto. Actualmente, con la promulgación de la “Ley de Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central” (Ley 9524), los presupuestos de los órganos desconcentrados para efectos de formulación y ejecución pasaron a integrar los presupuestos ministeriales, bajo la modalidad de programas presupuestarios, teniéndose que trasladar, además, los superávits existentes en estos órganos a la Caja Única del Estado. Por ello, la personalidad jurídica instrumental conferida a los órganos del MOPT perdió interés actual, ya que los presupuestos de éstos se reconcentraron en los ministerios respectivos. Al respecto vale traer a colación para la comprensión de lo que motivó –en su momento- el otorgamiento de la personalidad jurídica instrumental a los desconcentrados, y por lo que actualmente perdió interés ante la promulgación de la ley citada, lo argumentado por la Procuraduría General de la República en diferentes criterios u opiniones jurídicas en relación con los votos de la Sala Constitucional 3513-94 de las 8:57 horas del 15 de julio de 1994 y 2001-11657 de las 14:43 horas del día 14 de noviembre del 2001, a saber: “(...) No hay duda que, en conformidad con el voto 3513-94, “capacidad jurídica instrumental”, es personalidad parcial, personificación no plena. Se trataría de la posibilidad de que un órgano actúe, en un ámbito restringido, como si fuera una persona pública distinta del Estado; lo que supone la posibilidad de que determinados recursos del Estado reciban un manejo financiero diverso al usual y, con ello, desconocer o excepcionar los principios de caja única y universalidad presupuestaria (...). (...) Precisamente esa personificación presupuestaria le permite administrar sus recursos con independencia del Presupuesto del ente público al que pertenece, si bien continúa subordinado a este en todos los aspectos no propios de la función que le fue dada por desconcentración y de los derivados de su condición de personalidad jurídica instrumental (...)”. “(...) Normalmente los órganos con personalidad jurídica instrumental, están adscritos a la Administración Central, aunque no en forma exclusiva, pues también encontramos algunos ejemplos en la Administración Descentralizada, esta personalidad no es sustancial, sino solamente para el manejo de fondos de un tipo</p>	
--	--	--	--

		<p>de actividad, lo que le permite conseguir con agilidad recursos materiales y humanos, para dar cumplimiento a las competencias asignadas (...). Cabe mencionar que, con la dotación de esta personalidad jurídica instrumental a tales, confiriéndoles facultades más allá de las previstas originalmente por la figura en la ley, la relación jerárquica sufre un mayor quebrantamiento. En este orden sostiene la Procuraduría en las conclusiones de la Opinión Jurídica OJ-137-214 en lo conducente: (...)</p> <p>3. Por consiguiente, no puede entenderse que el artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública constituya fuente de otorgamiento de una personalidad jurídica instrumental. Se sigue de lo anterior, además, que la desconcentración de funciones no implica reconocimiento de una personalidad jurídica instrumental. Consecuentemente, no todo órgano desconcentrado, independientemente del grado de desconcentración, constituye persona jurídica instrumental (...). Y agrega:</p> <p>(...) 7. La proliferación de personas jurídicas instrumentales puede conducir ciertamente, a quebrantar la unidad del Estado, particularmente atomizando al Poder Ejecutivo y provocando su desintegración en distintos centros con cierta independencia financiera y administrativa (...). Sostiene el Dr. Rodolfo Saborío Valverde en su artículo "La personalidad Jurídica Instrumental y en particular sobre su utilización para la Administración Tributaria" (2004) lo siguiente: "(...) La técnica de la asignación de "personalidad jurídica instrumental" a ciertas unidades administrativas, en su mayoría adscritas a ministerios gubernamentales, ha sido aceptada como una de las alternativas organizativas para superar las deficiencias operativas del Gobierno Central. Esta modalidad organizativa consiste en la aceptación de una ficción jurídica según la cual, una determinada unidad administrativa puede actuar como si tuviera personalidad jurídica de derecho público, sin que efectivamente la tenga. Esto permite que maneje su propio presupuesto, su sistema de adquisiciones, y en la mayoría de los casos, no tenga que aplicar el obsoleto sistema de reclutamiento del Servicio Civil. Podemos decir que estamos ante un mal menor, si se considera que, en muchas ocasiones para evitar esas limitaciones operativas, lo que el legislador ha decidido es la creación de nuevos entes públicos con patrimonio y personalidad plena, lo que ha contribuido al desmembramiento de la capacidad de actuar del Sector Público y a la atomización de la toma de decisiones (...).</p>	
--	--	---	--

		<p>(...) No cabe ninguna duda que estamos ante un fenómeno organizativo que no soluciona las deficiencias tradicionales de la capacidad de gestión del Gobierno Central (...). (...) Lo correcto sería corregir la normativa que impide que los ministerios puedan asumir con un mínimo de racionalidad y eficiencia sus tareas, mediante un rediseño de sus estructuras tradicionales y sus procedimientos de gestión. Este problema ha sido constantemente evitado por los responsables políticos, por lo cual a pesar de que la “personificación instrumental” más que una solución sea un síntoma de la atrofia gubernamental, sigue apareciendo como una técnica organizativa (...). Sexto. Relacionado a la jerarquía de los órganos desconcentrados del MOPT, existe evidente incompatibilidad entre la figura de “órganos colegiados” (colegiatura) que han guiado las decisiones de estos órganos con la figura de la desconcentración regulada en la LGAP. Esto se ha hecho en perjuicio de una verdadera vigilancia, dirección y orientación que pudiera realizar el Ministro desde su competencia. La organización institucional que actualmente ostentan los consejos finalmente significó un aislamiento de la función ejecutiva del Presidente y su Ministro del ramo con miras a una modernización de la competencia desconcentrada. Al respecto la PGR en su Dictamen 217 de julio de 2007, oportunamente señala: pecto la PGR en su Dictamen 217 de julio de 2007, oportunamente señala: “(...) los órganos colegiados, dada su estructura compleja, son por esencia deliberativos. Esta característica implica que los miembros del órgano colegiado – y en consecuencia el órgano mismo – escapan – por lo menos en la materia competencia del colegio – a la línea de mando y autoridad directa del jerarca ministerial. En efecto, el carácter deliberante del colegio exige la garantía de su independencia funcional, lo cual es incompatible con la existencia de una relación de subordinación entre el jerarca y el colegio, así como respecto sus miembros. Así, la naturaleza deliberativa de un órgano colegiado aunado a un carácter superior jerárquico en la toma de decisiones hace que los órganos desconcentrados, finalmente ejerzan una competencia que se permea por las distintas facciones que lo representan desde su órgano superior colegiado. Esta característica sin duda no fue un rasgo deliberado que se pretendiera al usar la técnica de desconcentración de competencias al tenor de la LGAP. Es decir, al desconcentrar competencias de un determinado Ministerio, justamente se pretendía que el rigor técnico, la eficiencia y eficacia fueran la guía para</p>	
--	--	--	--

		<p>ejecutar diversas competencias que significaba el desarrollo de tareas y actividades las cuales podrían ser mejor desempeñadas por órganos especializados en la materia, siendo vasto el ámbito de acción que tiene un ministro a cargo de determinada cartera y de determinado sector según el caso.” La adopción de cuerpos colegiados en órganos desconcentrados deviene de una aplicación extensiva e impropia de la forma de gobierno que impera en los entes descentralizados, tanto institucionales (autónomas y empresas públicas) como territoriales (municipalidades), los cuales gozan de plena autonomía administrativa y funcional, rigiéndose por la figura de la Junta Directiva, que, a su vez, encuentra su génesis en el ámbito privado. Al respecto es menester el fundamento doctrinario siguiente: “Considerando además que el modelo de juntas directivas se extrae de la organización privada, donde el establecimiento de un gobierno se guía por un conjunto de principios, normas y prácticas en post, de una rentabilidad y el beneficio de grupos de interés determinados; estableciendo para ello la correspondiente responsabilidad de las juntas directivas frente a los accionistas. Las empresas públicas cuentan con juntas directivas porque están hechas como sociedades anónimas comunes constituidas a la luz del derecho privado y con representaciones accionarias en las mismas”. (Jinesta Lobo, 2002). No obstante, cabe señalar, que la realidad de la Administración Central muestra la creación de órganos desconcentrados o jerarquías de estos con naturaleza colegiada. Una particularidad que se presenta en la colegiatura de algunos órganos desconcentrados, específicamente en el MOPT, es la participación privada con fines de lucro, que merece análisis para determinar la procedencia de tal en la formación de la voluntad estatal. La Administración Pública es aquella organización pública suprema que la ley conforma mediante la creación de cada órgano o ente público, otorgándoles, una naturaleza jurídica determinada; acto legislativo que se justifica en función de un interés público. Consecuencia lógica, las decisiones de la Administración también se toman en función del interés público, aunque la formación de la voluntad estatal, por razones de conveniencia y oportunidad, deba considerar los intereses privados mediante su participación en la gestión de órganos y entes. En el caso de tal participación con fines de lucro, esta deberá considerarse con voz, pero sin voto y siempre y cuando la actividad económica que se representa, genere un impacto social y económico que impulse el desarrollo nacional y bienestar de la población o de un sector de esta. Tal limitación en esa</p>	
--	--	---	--

		<p>participación se sustenta en el hecho de que la representación directa de intereses particulares con fines de lucro en un órgano colegiado de un ente u órgano estatal, no persigue un interés estrictamente público que beneficie en parte o la totalidad de la sociedad, existen evidentes intereses económicos en juego, aunque la actividad económica de que se trate, impacte de la manera favorable el desarrollo nacional; salvaguardándose sobremanera el interés público que priva sobre el interés particular en las decisiones del Estado, como responsable constitucional de procurar el mayor bienestar de todos los habitantes de la República. La imparcialidad es un principio que rige por excelencia las decisiones del Estado, garantiza la seguridad jurídica en favor de los administrados frente a la Administración Pública. Al respecto resulta propicio mencionar lo sostenido por la Procuraduría General en consulta C-334- 2005 del 26 de setiembre del 2005, que en lo conducente establece: “Dentro del difuso régimen de incompatibilidades de la función pública costarricense, encontramos el deber de imparcialidad que tiene directa conexión -según la doctrina con la finalidad institucional de las Administraciones Públicas de prestar servicio a los intereses generales con objetividad; lo que implica en primer término, la neutralidad o independencia política o bien eficacia indiferente de la actuación administrativa, como también se le denomina, según la cual todo servidor público está obligado a ejercer sus funciones observando la más estricta neutralidad ideológica, sin acepción de personas o grupos, es decir sin favoritismos ni discriminaciones(...)”. Consecuentemente debe señalarse, que los órganos colegiados como parte de la Administración se encuentran regidos por los principios de imparcialidad y objetividad, que implican neutralidad e independencia política o de cualquier interés particular, sobre el que prevalece el interés público o de la colectividad. Por lo que tal participación con fines de lucro en órganos desconcentrados y demás, resulta impropia e improcedente por reñir con el marco de legalidad. Séptimo. Como resultado del apartado anterior, es importante destacar que, en órganos desconcentrados de los ministerios de gobierno, resulta aplicable y propicio, un modelo jerárquico unipersonal a cargo de un especialista en la materia desconcentrada por ser consecuente organizacionalmente con las reglas propias de la desconcentración. De requerirse criterio técnico adicional para la toma de decisiones o ante la necesidad de entablar la coordinación necesaria que exige el ejercicio de la competencia, la jerarquía</p>	
--	--	---	--

		unipersonal podría gestionar –a la luz de la legislación vigente- la creación de mecanismos de asesoría y coordinación, vía decreto ejecutivo (consejos asesores, comités técnicos, entre otros) y así propiciar la participación de los diferentes actores sociales en la gestión ministerial. La dirección técnica se relaciona directamente con la responsabilidad que tiene el jerarca unipersonal en relación con la gestión y supervisión de la competencia del órgano desconcentrado, amén de que el desconcentrado, continúa formando parte de la organización ministerial. En el caso de los órganos del MOPT el diseño dado por la ley en cuanto a su modelo colegiado y conformación del colegio, muestra una incongruencia con lo señalado por la Procuraduría y la doctrina.	
MTSJ-169-2022	Municipalidad de Tibás	Consideran el proyecto acertado desde el ámbito jurídico y de contenido	01 de julio del 2022
DM-2022-4709	Ministerio de Obras Públicas y Transportes	Hacen una serie de observaciones a su iniciativa, las cuales luego se recogerán en el texto sustitutivo, y hacen énfasis en indicar que este nuevo texto, con la finalidad de una nueva etapa histórica en el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte para nuestro país.	06 de octubre del 2022
DGT-2022	Dirección General de Ingeniería de Tránsito	<p><u>Artículo 1.</u> Por medio de este artículo se realizan modificaciones a la Ley N° 7762. Indican la importancia de que se indique “cuál debería ser el perfil del profesional con el fin de evitar que se nombren personas sin idoneidad para el puesto”.</p> <p><u>Artículo 2.</u> Por medio de este artículo se realizan modificaciones a la Ley N° 7798, “Ley de creación del Consejo Nacional de Vialidad”. “El artículo 2 le cambia el nombre a la Ley N 7798, denominándola “Ley de Creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DINAVI), sin embargo, no se establecen las funciones del eventual Director Nacional de Vialidad, ni los requisitos que debe tener para ocupar el cargo.”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deberían incluirse en la modificación que se propone para el artículo 1, todos los elementos que conforman la infraestructura vial. <p><u>Artículo 3.</u> Por medio de este artículo se realizan modificaciones a la Ley N° 7969. En la modificación que se propone para el artículo 13, es de importancia añadir que “no debe tener lazos de consanguinidad ni afinidad con permisionarios o concesionarios de servicios de transporte público”.</p> <p><u>Artículo 4.</u> Por medio de este artículo se realizan modificaciones a la Ley N° 6324.</p>	Agosto del 2022

		<p>La modificación que se propone para el artículo 8 no presenta “coherencia dentro de la Ley de Administración Vial”. Por lo que se debe eliminar o modificar la redacción del mismo.</p> <p>En la modificación que se propone para el artículo 10, en el inciso b) se debe hacer una actualización de los años y montos a los que se refieren.</p> <p>En la modificación que se propone para el artículo 11, esta institución hace la recomendación de eliminar la parte última del artículo, debido a que “la planificación de servicios de transporte público debería ser competencia de la nueva Dirección General de Transporte Público”.</p> <p>En la modificación que se propone para el artículo 14, existen dos funciones de las establecidas para Dirección de Ingeniería de Transito, que no deberían ser de su competencia, las establecidas en los incisos ch) y f).</p>	
--	--	--	--

III. CRITERIO DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TÉCNICOS

I. VINCULACION CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE¹

El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial con la Agenda 2030, presente en el ODS 16.

Lo anterior, por cuanto si bien la viabilidad del proyecto debe ser determinada por un análisis jurídico, sus propósitos se enmarcan en la meta asociada a la adopción de prácticas que mejoren la eficacia, transparencia y rendición de cuentas de las instituciones públicas.

No obstante, se hace necesario contar con estudios jurídicos y económicos que respalden la factibilidad de la iniciativa para poder determinar la afectación real en el aparato institucional del MOPT y en los compromisos país en materia de desarrollo sostenible, así como en la eventual mejora en la eficiencia y eficacia burocrática al eliminar la figura de la desconcentración de los órganos desconcentrados de dicho Ministerio.

II. ANALISIS DEL ARTÍCULADO.

Como primer comentario, se llama la atención al hecho de que la mayoría de las reformas pretendidas por el presente proyecto corresponden a la eliminación de

¹ Información suministrada por el Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa.

toda mención de los cuatro Consejos del MOPT que se pretenden derogar (CNC, COSEVI, CONAVI, CTP), de diferentes leyes; y su correspondiente sustitución por el MOPT que será el ente que asumirá las competencias desconcentradas en dichos consejos.

Esta sustitución en la mayoría de los supuestos no presenta problemas constitucionales o legales, siendo lo correcto que sea el MOPT, en el caso de que estos consejos dejaran de existir, como ente al cual se encuentran adscritos quien asuma las competencias que él mismo otorgó a estos órganos por medio de la desconcentración.

La iniciativa recurre en tres de los casos a derogar el artículo de creación del órgano desconcentrado y disponer que se concentre en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias conferidas a dicho órgano por la ley que modifican, y solo en las reformas a la ley N° 7798 se deroga el artículo 3 en el cual se crea el CONAVI, sin hacer mención alguna al ministerio.

De este modo tenemos que la iniciativa dispone lo siguiente: “Concéntrense en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en adelante “El Ministerio”, las competencias desconcentradas mediante ley N° 7762 en el Consejo Nacional de Concesiones.”; “Concéntrense en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias conferidas por la ley N° 7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi” al Consejo de Transporte Público.”; “Concéntrense en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias conferidas por la ley N° 6324 “Ley de Administración Vial” al Consejo de Seguridad Vial.”

En este mismo sentido, si bien se están derogando los artículos de las diferentes normas en los cuales se crean los Consejos que se pretenden eliminar, ninguna de las reformas dispone explícitamente la eliminación de dichos órganos, lo cual resulta en una derogación tácita de los mismos. Se recomienda, en aras de una adecuada técnica legislativa y una mayor seguridad jurídica, que se incluya dentro del articulado de manera expresa la eliminación de los diferentes consejos.

En otro orden de ideas, dentro de las reformas pretendidas, se presentan varios supuestos que presentan roces con la normativa actual, los cuales se presentan a continuación.

1. Artículo 1. Reformas a la Ley N° 7762, Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos del 14 de abril de 1998 y sus reformas.

Artículo 5- Se debe mejorar la redacción del artículo, el cual dispone: “3-Cuando el objeto de la concesión se encuentre dentro del ámbito de competencia del sector descentralizado o las empresas públicas, tales entes públicos mediante convenio

suscrito con el Ministro, **podrán convenir con estos entes** el procedimiento de selección del concesionario y la ejecución del contrato de concesión.”

Según la redacción, los entes públicos podrán convenir “con el Ministro”, por lo que debe corregirse la frase **“convenir con estos entes”**, para que la redacción tenga coherencia.

Artículo 7. El artículo dispone: “3) El Ministerio **dotará** del personal técnico y profesional necesario para el cabal ejercicio de las competencias asumidas mediante la presente ley”. La redacción supone que el Ministerio deberá de dotar a “algún órgano” del personal necesario para el ejercicio de las competencias que se avocará en caso de la desaparición del CNC. En este sentido la iniciativa no crea ningún órgano que reemplace al CNC en el ejercicio de dichas competencias, sino que será directamente el MOPT quien las asume, por lo que no resulta correcta la redacción actual del artículo.

Artículo 8. Dispone el artículo que una de las atribuciones del ministro será: “i) **Aprobar el presupuesto de gastos** para el ejercicio de las competencias asumidas por el ministerio mediante esta ley.” Esta disposición crea una antinomia con lo dispuesto en la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos. Ley N° 8131 del 18 de setiembre de 2001, en la cual se establece:

“Artículo 1°-Ámbito de aplicación. La presente Ley regula el régimen económico-financiero de los órganos y entes administradores o custodios de los fondos públicos. Será aplicable a:

*a. La Administración Central, **constituida por el Poder Ejecutivo y sus dependencias.***

*ARTÍCULO 34.- Responsable de presentar el anteproyecto. **El titular de cada ente y órgano incluidos en los incisos a) y b) del artículo 1 será el responsable de presentar el anteproyecto de presupuesto al Ministerio de Hacienda, atendiendo las disposiciones en cuanto a la forma y los plazos que se definan para ese efecto.**”*

Es claro que según lo dispuesto en la ley N° 8131, no le corresponde al ministro aprobar presupuestos, sino presentar el anteproyecto del presupuesto de su ministerio ante el Ministerio de Hacienda para que este sea incluido en la ley de presupuesto nacional, razón por la cual debe corregirse esta situación.

Artículo 9. Se recomienda mejorar la redacción del último párrafo el cual dispone: “La Jefatura contará con el personal necesario para el cumplimiento de sus funciones, que corresponde al personal con que cuenta el Consejo Nacional de Concesiones **creado mediante ley,** al momento en que entre en vigencia la

presente ley. Los derechos laborales de los funcionarios contratados no resultarán afectados.”

Se llama la atención al hecho de que, si la presente iniciativa es aprobada, el Consejo Nacional de Concesiones sería eliminado, por lo que no resultaría lógico hacer una mención a este, dentro de un artículo que versa sobre las responsabilidades de la pretendida Jefatura Nacional de Concesiones.

Si la intención es establecer que todo el personal que actualmente labora en el CNC, pasará a laborar en la Jefatura Nacional de Concesiones, se recomienda que tal disposición se establezca en un artículo aparte del presente proyecto y no dentro de la reforma a la ley N° 7762.

Artículo 10. Debe corregirse la redacción del artículo el cual dispone: *“Nombramiento de la Jefatura Nacional de Concesiones. **Será responsable de las siguientes funciones:**”* A continuación el artículo hace referencia a situaciones propias del nombramiento de la Jefatura, mas no así de alguna función de esta, por lo que se recomienda eliminar el texto resaltado.

Artículo 31. Dentro de las reformas a este artículo, luego del inciso 3), no se incluye “(…)” razón por la cual se estarían derogando los incisos 4 y 5 del texto actual. Se llama la atención a este hecho por que no es claro si esta es la intención del legislador o esta situación corresponde a la omisión de utilizar el “(…)” al final de la reforma al inciso 3.

Tal cual se presenta en la actualidad, el proyecto estaría derogando la exoneración tributaria presente en el inciso 5) del artículo de marras, volviéndose la iniciativa indelegable a una Comisión con Potestad Legislativa Plena, en virtud de modificar materia tributaria, en concordancia con el artículo 124 de nuestra Constitución Política².

Artículo 61. Dispone la reforma al inciso 7: *“Declarada la quiebra **o la insolvencia** por autoridad judicial competente, **el juez**, y firme la resolución, se le notificará a la Administración concedente, que, dentro de los cinco días hábiles siguientes, procederá a integrar una Junta de Intervención, compuesta por tres miembros designados por esta Administración de la siguiente manera:”*

La reforma introduce el concepto de insolvencia del concesionario sin que medie ninguna justificación técnica para ello, ni que se precise en qué términos se procederá para la declaratoria de insolvencia, ya que el artículo de marras versa sobre la declaratoria de quiebra y la suspensión de pago por parte del concesionario, siendo la única mención a la insolvencia, la que la iniciativa pretende introducir.

² 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”.

Se recomienda eliminar “el juez” resaltado, ya que es redundante, puesto que el articulado ya hace mención de la autoridad judicial competente.

Se llama la atención al hecho de que el proyecto es omiso en reformar la mención al CNC y de la Secretaria Técnica de varios artículos de la ley de marras, situación que debe resolverse para evitar roces con el principio de seguridad jurídica.

A continuación, se muestran dichas omisiones:

“Artículo 12.- Prohibiciones

Quienes hayan sido integrantes del **Consejo Nacional de Concesiones**, así **como la secretaria técnica o el secretario técnico**, durante los tres años siguientes a la conclusión, por cualquier causa, del contrato de trabajo, no podrán ser designados integrantes de la Junta de Intervención referida en el Artículo 61 de esta Ley. Tampoco podrán ser contratados por las empresas oferentes para trabajar asesorando el procedimiento de licitación de una concesión, en cuyos actos preparatorios hayan participado. Para el oferente, el incumplimiento de esta prohibición implicará su exclusión inmediata del concurso.”

“Artículo 14.- Fuentes de financiamiento.

(...)

2.- El Fondo estará bajo la supervisión de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno que disponga el reglamento de esta ley o acuerde **el Consejo Nacional de Concesiones.**”

Artículo 20.- Proyectos de iniciativa privada. 1.- Los particulares podrán presentar a la respectiva administración concedente, sus propuestas de nuevas concesiones, las cuales para ser aceptadas y concesionadas requerirán:

(...) 4.-El proponente privado cuya iniciativa haya sido aceptada por la administración concedente, no estará inhibido de participar en la licitación pública, mediante los mecanismos autorizados por esta Ley, y tendrá el derecho de recuperar los costos invertidos directamente en el proyecto y en la preparación de los estudios solicitados por la administración, debidamente justificados ante la **Secretaría Técnica**, siempre y cuando el proyecto resulte ser adjudicado.

2. Artículo 2. Reformas a la Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), y sus reformas. Ley N° 7798 del 30 de abril de 1998.

Artículo 4. El artículo en su inciso b), señala como objetivo del MOPT el administrar su patrimonio, disposición que resultaría innecesaria ya que es resorte de cada ministerio administrar su propio patrimonio.

Artículo 5. La reforma a este artículo cambia el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad por la figura del Ministro estableciéndole las mismas atribuciones que posee el Consejo, situación que resulta en una serie de roces legales que se plantean a continuación:

*“a) Aprobar la regulación interna **de la organización** y modificarla cuando sea conveniente.”* En la norma actual esta organización se refiere al Consejo en sí, pero si este consejo es derogado, no existiría organización a la cual aprobar una regulación interna lo cual resulta contradictorio.

*“b) **Aprobar cada año el presupuesto de ingresos y egresos** para el ejercicio presupuestario correspondiente.”* Como ya se hizo referencia en líneas anteriores, no es resorte del ministro aprobar presupuestos, sino presentar el anteproyecto de su ministerio ante el Ministerio de Hacienda.

*“c) Nombrar y remover **al Director** y al auditor de las auditorías técnica, contable y financiera.”* La reforma no especifica al Director de que órgano se refiere.

*“e) Aprobar los planes quinquenales definitivos de las políticas generales de la **Comisión Nacional de Vialidad**, que servirán de base para formular los presupuestos anuales.”* En este sentido se llama la atención de que no existe una “Comisión Nacional de Vialidad” sino un “Consejo Nacional de Vialidad” el cual se pretende derogar, por lo que de igual forma se estaría creando una laguna jurídica.

*“o) Aprobar los informes que presenten el **Director Ejecutivo** y el auditor general.”* Ya que la iniciativa pretende la eliminación del CONAVI, resulta lógico que la figura de su Director Ejecutivo también desaparecería, por lo que debe de eliminarse esta mención del inciso de marras.

Todos los supuestos señalados en líneas anteriores presentan roces con el principio de seguridad jurídica, razón por la cual deben ser corregidos.

Artículo 16. Dispone la reforma pretendida: *“Corresponderá **al Poder Ejecutivo** determinar la organización interna del Ministerio, una vez asumidas las competencias dadas por la presente ley.”* La anterior disposición presentaría roces con lo establecido en la Ley General de la Administración Pública. Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978, que en su artículo 28 establece:

“Artículo 28.- 1. El Ministro será el órgano jerárquico superior del respectivo Ministerio. 2. Corresponderá exclusivamente a los Ministros: a) Dirigir y coordinar todos los servicios del Ministerio”

Resulta claro que la LGAP establece que la organización interna de cada ministerio corresponde al ministro del ramo quien será el órgano jerárquico superior, razón por la cual, lo dispuesto en la reforma resulta en una antinomia con esta normativa.

Artículo 22. Dispone el párrafo final de la reforma pretendida: **“El Ministerio de Hacienda velará por el cumplimiento de esta disposición. Entre otras cosas impedirá el uso de fondos mediante el presupuesto, en perjuicio del orden prioritario establecido anteriormente.”**

Se recomienda que se modifique la redacción, cambiando “El Ministerio de Hacienda” por “La Dirección General de Presupuesto Nacional”, ya que, si bien esta última es un órgano parte del Ministerio de Hacienda, es a esta Dirección a quien compete, como órgano rector del Subsistema de Presupuesto, analizar y realizar los ajustes que procedan a los anteproyectos de presupuesto de los ministerios, como lo establece el artículo 32 de la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos. Ley 8131 del 18 de setiembre de 2001.³

Se llama la atención al hecho de que el proyecto es omiso en reformar una mención al CONAVI dentro de la ley de marras, situación que debe resolverse para evitar roces con el principio de seguridad jurídica.

A continuación, se muestra dicha omisión:

“Artículo 20.- (...) Para los efectos propios del presente artículo, **el Consejo Nacional de Vialidad** tendrá la condición de administración tributaria.”

En este orden de ideas, al pretender la iniciativa la eliminación del CONAVI, debe de eliminarse toda mención a este órgano de la normativa legal vigente, en aras de evitar lagunas y roces con el principio de seguridad jurídica.

Se presentan a continuación una serie de normas que deberán ser reformadas tomando en cuenta lo anteriormente mencionado:

Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas. Ley N°3155 del 05 de agosto de 1963.

“Artículo 2º.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

a) Sin perjuicio de las potestades del **Consejo Nacional de Vialidad**, planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional.”

³ ARTÍCULO 32.- Competencias del órgano rector. Como órgano rector del Subsistema de Presupuesto, la Dirección General de Presupuesto Nacional, órgano al que se refiere el artículo 177 de la Constitución Política, tendrá las funciones y los deberes siguientes: c) Analizar los anteproyectos de presupuesto de los órganos y las dependencias de los entes y órganos incluidos en los incisos a) y b) del artículo 1 cuyos presupuestos deban ser aprobados por la Asamblea Legislativa y realizar los ajustes que procedan, de conformidad con los lineamientos establecidos dentro de los límites constitucionales.

Exoneración de pago para dar publicidad en el diario oficial La Gaceta a documentos relacionados con expropiaciones para la ejecución de proyectos de obra pública a realizar por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus Consejos. Ley N°9983 del 19 de mayo de 2021.

“ARTÍCULO ÚNICO- Exoneración. Se exonera al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), **al Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)** y al Consejo Técnico de Aviación Civil (Cetac) del pago en las publicaciones requeridas en el diario oficial La Gaceta, para el trámite de expropiación, específicamente en lo que respecta a la declaratoria de interés público, fe de erratas, resoluciones de pago por indemnizaciones y cualquier modificación posterior a la declaratoria de interés público de las siguientes obras:”

Aprueba Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del Programa de infraestructura vial y movilidad urbana y del contrato de préstamo N°4864/OC-CR que financia Programa de Infraestructura vial de Asociaciones Público Privadas. Ley N°9899 del 10 de setiembre de 2020.

“ARTÍCULO 7- Autorización para cobro de peajes. Se autoriza de manera facultativa al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y **al Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)**, según corresponda, para que establezcan en las rutas nacionales el cobro de un peaje en los proyectos a realizar con esta ley, que permita garantizar un adecuado mantenimiento de la vía en todos sus componentes, dentro de los principios de racionalidad, proporcionalidad, oportunidad y conveniencia local y nacional.”

Ampliación y Mejoramiento de la Ruta de Acceso Terrestre a la Ciudad de Puntarenas. Ley N° 8505 del 28 de abril de 2006.

“Artículo 1- Se autoriza al Estado, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **y del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)**, para que construya, mejore y conserve, a través de proyectos de infraestructura vial, aquellas obras necesarias que complementen el acceso terrestre a la ciudad de Puntarenas”

“Artículo 3- El Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), **el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)** y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), establecerá los mecanismos de coordinación, señalización y determinación de los horarios correspondientes para la utilización de forma conjunta de la nueva carretera panorámica de acceso a Puntarenas y del ferrocarril, a efectos de garantizar la seguridad vial de los usuarios.”

Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre. Ley N° 6043 del 02 de marzo de 1977.

“Artículo 76.- (...) Igualmente, reservará una zona no menor de cincuenta metros de ancho (50 m) a partir de la pleamar ordinaria, que dedicará a la construcción de la sección de la carretera panorámica comprendida entre "La Vuelta", ubicada en el distrito doce, Chacarita, y las inmediaciones del "Yacht Club", en el distrito primero, Puntarenas; la cual, por tratarse de una ruta de la red vial nacional estará a cargo

del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **y su conservación vial a cargo del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi).**”

3. Artículo 3. Reformas a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi. Ley N° 7969 del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

Artículo 5. Dispone la reforma pretendida: *“Concéntrese en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias conferidas por la ley 7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi” al Consejo de Transporte Público.”*

Esta disposición resulta innecesaria, en razón de que al eliminar toda mención del CTP de la ley de marras (lo que es el objetivo de las reformas), y al ser este un órgano adscrito al MOPT le correspondería a este ministerio asumir nuevamente las competencias que él mismo desconcentró en el CTP.

Artículo 7. La reforma a este artículo modifica la mención al Consejo, cambiándola por el MOPT, trasladándole a este último todas las atribuciones que ostenta en la actualidad el CTP.

En este sentido debe modificarse el inciso m) del artículo, el cual establece: *“m) Proponer **al Ministerio de Obras Públicas y Transportes** sus presupuestos anuales.”*, ya que resultaría en un sin sentido que el Ministerio se proponga a sí mismo los presupuestos.

Artículo 8. En el mismo sentido del análisis de las reformas al artículo 6 de la ley N° 7762, y las reformas al artículo 7 de la ley N° 7798, se llama la atención de que la reforma a este artículo presenta varios roces con el principio de seguridad jurídica, presentándose el primero al establecer que el “consejo consultivo” contribuirá con voz, pero sin voto, pero no se especifica en que órgano colegiado podrá ejercer este derecho a voz.

El artículo también resulta omiso en disponer la integración del consejo consultivo, limitándose a una mera mención de que los integrantes serán representantes de la sociedad civil, pero no especifica quienes elegirán a estos representantes.

Tampoco especifica el articulado, la duración del consejo, ya que se establece que se establecerá, cuando el ministro lo considere oportuno. De esta manera no queda claro si una vez resuelto el asunto para el cual se conformó el consejo, este se disolverá, o si una vez convocado, permanecerá en labores indefinidamente, como ente consultivo.

Artículo 26. La reforma pretende únicamente cambiar la mención del CTP por el MOPT, quedando el artículo de la siguiente forma: *“El patrimonio general **del MOPT y del Tribunal** será inembargable y de ningún modo podrá ser traspasado al Gobierno central ni a sus instituciones; tampoco podrá ser usado por ellos.”* En este

sentido se llama la atención al hecho de que el MOPT es parte del Gobierno Central, por lo que carecería de sentido una norma que pretenda aislar el patrimonio del MOPT del resto del patrimonio del Gobierno Central, haciéndolo inembargable y no permitiendo su traspaso hacia otras instituciones del Gobierno Central.

Esta disposición tiene su lógica en la normativa actual, ya que lo que pretende es separar el patrimonio del CTP, al ser este un órgano desconcentrado con personalidad jurídica instrumental para la administración de su patrimonio, del resto del patrimonio del MOPT u otro ente estatal; pero la reforma planteada separaría el patrimonio total del MOPT. Si la intención del legislador es mantener la resguarda sobre el patrimonio actual del CTP, el cual pasaría a ser parte del patrimonio del MOPT, se recomienda mejorar la redacción del proyecto en ese sentido.

Artículo 55. El artículo dispone: *“El MOPT fomentará la constitución y el desarrollo de asociaciones de usuarios, para que participen, en la planificación y gestión del sistema de transporte”.* En la normativa actual, estas asociaciones participan por medio de sus representantes, ante el CTP, pero con la eliminación del consejo se crearía una laguna jurídica, ya que no se especifica el procedimiento para la citada participación por parte de dichas asociaciones dentro de la nueva estructura del MOPT.

Se llama la atención al hecho de que el proyecto es omiso en reformar la mención al Consejo de Transporte Público (CTP) en varios artículos de la ley de marras, situación que debe resolverse para evitar roces con el principio de seguridad jurídica.

A continuación, se muestran dichas omisiones:

“ARTÍCULO 22.- Competencia del Tribunal. El Tribunal será competente para lo siguiente:

a) Conocer y resolver, en sede administrativa, los recursos de apelación que se interpongan contra cualquier acto o resolución **del Consejo.**”

“ARTÍCULO 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi (...)

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el **Consejo de Transporte Público** pueda cancelar el permiso.”

“ARTÍCULO 51.- Características. Los vehículos destinados a prestar el servicio de taxi deberán poseer las características y condiciones **que el Consejo** determine mediante reglamento. Por ese medio, regulará al menos el color y los demás distintivos externos o internos, así como las características técnicas de funcionamiento, el modelo y la modalidad de equipo que asegure al usuario la aplicación debida del régimen tarifario vigente.”

“TRANSITORIO IV.- Los fondos y bienes muebles e inmuebles que resulten del proceso de liquidación de Transportes Metropolitanos Sociedad Anónima (TRANSMESA), autorizado por la Contraloría General de la República, formarán parte del patrimonio del **Consejo de Transporte Público.”**

“TRANSITORIO X.- Se autoriza **al Consejo de Transporte Público** para que otorgue los permisos correspondientes a los prestatarios (expermisionarios y exconcesionarios) que estuvieron debidamente inscritos y registrados como empresarios de taxi ante el **Consejo de Transporte Público** antes de entrar en vigencia la Ley N.º 7969, a los que participaron y a los que no participaron en el primer procedimiento especial abreviado de transporte remunerado de personas modalidad taxi, siempre y cuando hayan solicitado dicho permiso con base en la publicación del **Consejo de Transporte Público** en cumplimiento de lo establecido en la Ley N.º 8833, Adición de un Transitorio X a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículo en la Modalidad de Taxi, de 10 de mayo de 2010.

Además, se autoriza para que otorgue permisos a todos aquellos permisionarios que aportaron documentos probatorios de su permiso, entre otros revisión técnica vehicular, pago de seguros, renovación del permiso, certificación de permiso, pago de cánones y que prestaron el servicio de hecho con expediente administrativo aun sin acuerdo de comisión técnica y no resultaron adjudicados, siempre y cuando hayan solicitado dicho permiso con base en la publicación del **Consejo de Transporte Público** en cumplimiento de lo establecido en la Ley N.º 8833.

Estos permisos se otorgarán en las condiciones operativas originalmente establecidas, por una única vez y hasta por un plazo de doce meses, o mientras se procede a la correspondiente adjudicación mediante licitación pública.”

En este orden de ideas, al pretender la iniciativa la eliminación del CTP, debe de eliminarse toda mención a este órgano de la normativa legal vigente, en aras de evitar lagunas y roces con el principio de seguridad jurídica.

Se presentan a continuación una serie de normas que deberán ser reformadas tomando en cuenta lo anteriormente mencionado:

Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. Ley N.º 3503 del 10 de mayo de 1965.

“Artículo 25.- Los permisos para explotar el servicio terrestre de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, modalidad autobús, buseta o microbús serán otorgados y regulados por **el Consejo de Transporte Público.** Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento. Los permisos serán revocables por incumplir las condiciones incluidas en ellos o por disposición justificada del **Consejo de Transporte Público,** previo debido proceso y derecho de la defensa. Por su carácter precario, se entenderá

que los permisos no conceden derecho subjetivo al titular, ni pueden perpetuarse en el tiempo. Los permisos se prolongarán por un plazo de tres años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige, todo mediante acuerdo razonado **del Consejo de Transporte Público**, debidamente fundamentado en el reglamento de esta disposición.”

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Ley N.º 7331 del 13 de abril de 1993.

“**ARTÍCULO 30.- El Consejo de Transporte Público** podrá expedir permisos especiales, para el transporte de trabajadores en actividades agropecuarias, bajo la responsabilidad exclusiva del solicitante, previo cumplimiento de los requisitos reglamentarios.”

“**ARTÍCULO 32.-** Todos los vehículos con motor o sin él, de propiedad privada o pública, que se autoricen para circular conforme al artículo 1 de la presente Ley, deberán cumplir, obligatoriamente, los siguientes requisitos referentes a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, así como todas las medidas de seguridad: (...)

g) Cuando el vehículo esté provisto de luces para la neblina, deberán colocarse a una altura que no será superior a setenta y cinco (75) centímetros respecto de la vía. No se permitirá el uso de más de cuatro (4) luces de neblina amarillas o blancas. Por medio del permiso dado **por el Consejo de Transporte Público**, a los vehículos de carga y al equipo especial o de emergencia se les podrá colocar otro tipo de luces especiales; asimismo, a aquellos otros estipulados en el Reglamento de esta Ley, podrán colocárseles luces especiales de otro tipo, diferentes de las indicadas en este mismo artículo; lo anterior respetando la naturaleza constructiva del fabricante.
(...)

Además de los requisitos contenidos en el inciso 1) de este artículo, que le sean acordes según su naturaleza constructiva, los vehículos de transporte público de personas deberán cumplir lo siguiente:
(...)

b) Todo autobús dedicado al servicio del transporte público de personas debe llevar un cartel visible, autorizado por el **Consejo de Transporte Público**, en el que se indique, claramente, el número de pasajeros que puedan viajar en él, el nombre y el número de la ruta, así como la tarifa autorizada.

c) Los autobuses que transporten estudiantes deben portar la autorización del **Consejo de Transporte Público**, en la que se indique el número de estudiantes permitidos en el vehículo y la ruta aprobada al efecto. Deben llevar un rótulo en la parte exterior del vehículo, con la inscripción "Transporte de Estudiantes", cuyo tamaño se fijará en el Reglamento de esta Ley.

(...)

l) La aplicación al transporte público remunerado de personas, de las disposiciones contenidas en el presente artículo, inciso 1, apartados e), g), n), o), r), así como lo referente a la rotulación y la información al usuario que deben portar estas unidades en los parabrisas y las ventanas, se realizará de conformidad con lo que defina el Reglamento que emitirá el Poder Ejecutivo, con **la participación del Consejo de Transporte Público**, que será fiscalizado por medio de la revisión técnica vehicular. Se hace la salvedad de que la disposición contenida en el apartado g) del inciso 1 de este artículo será de acatamiento obligatorio, únicamente para las rutas interurbanas.”

“**ARTÍCULO 98.-** Los vehículos de transporte público de personas se rigen por las siguientes indicaciones:

a) Los de las modalidades microbús, buseta y autobús:

1) Deben poseer la autorización extendida por el **Consejo de Transporte Público** y cumplir estrictamente las paradas y los horarios.

2) **El Consejo de Transporte Público** determinará la capacidad de pasajeros sentados y de pie en las unidades de transporte público. La capacidad debe ser fijada en función del tipo de la ruta, la distancia del recorrido y la relación peso/potencia del motor de la unidad; la densidad de pasajeros de pie, en caso de ser procedente, no puede exceder de tres (3) personas por metro cuadrado.

En las áreas de entrada y salida de la unidad no debe viajar ningún pasajero. La capacidad máxima de pasajeros debe mostrarse en cada unidad, en un lugar visible, mediante un rótulo autorizado **por el Consejo de Transporte Público**; en las áreas de entrada y salida debe marcarse, con una franja amarilla, de por lo menos diez (10) centímetros de ancho, el límite de la zona en la que no pueden viajar los pasajeros.

(...)

b) Los de modalidad taxi:

1) Deben poseer la autorización extendida por el **Consejo de Transporte Público** y cumplir, estrictamente, las paradas, las zonas de operación, los horarios y las demás regulaciones que dicte dicho órgano.

2) No pueden operar en demanda de pasajeros, en otras zonas que no sean las indicadas por **el Consejo de Transporte Público**, el cual puede aplicar las sanciones correspondientes, si ello se incumple.

(...)

4) Deben llevar en el vehículo, en un lugar visible al usuario de este servicio, el carné de identificación del conductor, expedido **por el Consejo de Transporte Público.**

5) Los vehículos que se dediquen a esta actividad deben ser del color que el **Consejo de Transporte Público** determine, de acuerdo con el Reglamento de la presente Ley, y llevar en ambas puertas delanteras un triángulo de treinta (30) centímetros de base por treinta (30) centímetros de altura y de un color contrastante definido por el reglamento, con las siglas y los números de las placas que le correspondan. Debajo del número, debe llevar impreso el lugar de operación del vehículo dado en concesión.

(...)

En caso de empleo indebido de la concesión o de infracciones reiteradas contra esta Ley y su Reglamento, **el Consejo** suspenderá o cancelará la concesión.”

“**ARTÍCULO 100.-** Para los vehículos que presten el transporte o acarreo de vehículos mediante la modalidad grúa, rigen las siguientes disposiciones especiales:

(...)

c) Los vehículos que se dediquen a esta actividad, deben estar registrados y portar el libro de registro, numerado y sellado por **el Consejo de Transporte Público.** (...)

El libro de registro puede ser exigido, en cualquier momento, por las autoridades de tránsito. El no portarlo traerá, como efecto, la cancelación de la autorización dada, sin perjuicio de la multa que establece el inciso i) del artículo 131 de esta Ley. Cuando el libro esté lleno, se entregará y archivará en **el Consejo de Transporte Público,** para poder retirar el siguiente.”

“**ARTÍCULO 114.-** (...). Todo lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto por el **Consejo de Transporte Público,** en relación con la rotulación e información al usuario que deberán portar las unidades de transporte remunerado de personas y de transporte de estudiantes.”

ARTÍCULO 140.- Cuando proceda el retiro de la circulación de un vehículo, este será llevado a los lugares destinados para tales efectos.

Los vehículos retirados de la circulación, así como las placas decomisadas, solo serán devueltos por el Cosevi, cuando se hayan pagado los conceptos siguientes:

(...)

Antes de la devolución del vehículo, su propietario o el interesado que acredite su legitimación deberá pagar a nombre del Cosevi, por cada día que permanezca el vehículo en el depósito respectivo, una tasa diaria igual a la fijada para los

estacionamientos públicos del área central de San José, más el costo del acarreo por fijar por kilómetro recorrido, más un cincuenta (50%) por ciento de recargo, según las tarifas autorizadas por **el Consejo de Transporte Público**, para los servicios de grúa.”

Reforma la Ley N° 3284 "Código de Comercio ", del 30 de abril de 1964, y la Ley N° 7969 "Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi " del 22 de diciembre de 1999. Ley N° 8955 del 16 de junio de 2011.

“**TRANSITORIO I.**- Las personas físicas o jurídicas que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren dedicadas a la actividad del porteo de personas modalidad automóvil y que hayan operado según lo establecido en el artículo 323 del Código de Comercio, sin itinerario fijo, y cuyos servicios se contraten por viaje, tiempo o en ambas formas, y se encuentren ejerciendo de manera activa el porteo de personas, de conformidad con los requisitos indicados en el presente transitorio al momento de la publicación de esta ley, deberán acreditar su condición **ante el Consejo de Transporte Público**; para ello, deberán presentar los requisitos que se indican a continuación:

(...)

Mediante dichas probanzas y cualquier otra adicional que la persona petente estime conveniente y necesario aportar, deberá quedar comprobado, de manera fehaciente y a satisfacción del **Consejo de Transporte Público**, que el servicio respectivo era susceptible de ser prestado al amparo del artículo 323 del Código de Comercio, y que desde su inicio no compartió la naturaleza jurídica o los elementos puntuales que caracterizan la actividad del servicio público de taxi.

La totalidad de estos requisitos deberán ser presentados ante **el Consejo de Transporte Público** dentro del plazo perentorio de un mes, contado a partir de la publicación de esta ley; en caso contrario, dichas personas no podrán seguir prestando el servicio.

A las personas cuyas peticiones resulten procedentes, el **Consejo de Transporte Público** les extenderá un permiso especial estable de taxi por un plazo de tres años, prorrogable por plazos iguales a solicitud de la persona interesada, a la que se le aplicarán las estipulaciones establecidas en el presente transitorio y en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, en lo que resulte aplicable. **El Consejo de Transporte Público** contará con un plazo de dos meses para resolver las solicitudes referidas en el presente transitorio. No será aplicable a estas solicitudes el silencio positivo.

(...)

El titular del vehículo podrá ser desafiliado de la empresa que lo acreditó **y el Consejo de Transporte Público** procederá a la reposición del código a la persona jurídica que lo acredite, siempre que la nueva solicitud referida al nuevo vehículo cumpla todos los requisitos para la reposición del código, lo cual deberá gestionar ante el **Consejo de Transporte Público**.

Habiendo cumplido en tiempo con la presentación de estos requisitos, se le otorgará el documento que lo acredita como permisionario especial estable de taxi autorizado por parte del **Consejo de Transporte Público**; podrá operar hasta por el plazo de tres años, prorrogable por períodos iguales, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente transitorio, y en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, esta última en lo que resulte aplicable, respetando la naturaleza jurídica y operativa del servicio al que se refiere el presente transitorio. De todo lo anterior, **el Consejo de Transporte Público** y la Policía de Tránsito ejercerán las labores de fiscalización y control, a efectos de verificar las condiciones operativas de la prestación del servicio.

(...)

El incumplimiento de cualquiera de las siguientes obligaciones será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el **Consejo de Transporte Público** pueda cancelar el permiso o el código otorgado en los siguientes casos:

1.- Se cancelará el permiso:

a) Cuando se compruebe la falsedad o inexactitud en la documentación presentada ante **el Consejo de Transporte Público**.

b) En caso de traspaso o cesión del permiso a favor de un tercero, sin autorización previa **del Consejo.**”

“**TRANSITORIO II.-** Por tratarse el servicio especial estable de taxi de un servicio de carácter residual y limitado, en razón de que la prestación del servicio está dirigido a un grupo cerrado de personas, sin que existan estudios técnicos actualizados que permitan establecer o cuantificar la necesidad actual de este servicio especial, corresponderá al **Consejo de Transporte Público**, en razón de los principios de razonabilidad, proporcionabilidad, oportunidad y necesidad, lo siguiente:

(...)

c) De esta valoración dependerá el número de permisos especiales que podrá otorgar el Consejo de Transporte Público, el cual será, para esta única vez, del treinta por ciento (30%) a nivel nacional de las concesiones autorizadas de taxis por el **Consejo de Transporte Público**.

d) Para los efectos correspondientes, **el Consejo de Transporte Público** llevará un registro de control de todos los permisos autorizados.”

“**TRANSITORIO III.-** Las personas físicas o jurídicas que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren dedicadas a la actividad del porteo de personas en vehículos modalidad microbús, sin itinerario fijo, cuyos servicios se contraten por viaje, tiempo o en ambas formas, que hayan operado según lo establecido en el artículo 323 del Código de Comercio y que, de conformidad con la presente ley, deben operar en adelante al amparo de un permiso especial, deberán acreditar su condición ante el **Consejo de Transporte Público**.

(...)

Mediante dichas probanzas y cualquier otra adicional que la persona petente estime conveniente y necesario aportar, deberá quedar comprobado, de manera fehaciente y a satisfacción **del Consejo de Transporte Público**, que el servicio respectivo era susceptible de ser prestado al amparo del artículo 323 del Código de Comercio, y que desde su inicio no compartió la naturaleza jurídica o los elementos puntuales que caracterizan las actividades que ha venido regulando la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, como servicio público.

La totalidad de estos requisitos deberá ser presentada ante **el Consejo de Transporte Público** dentro del plazo perentorio de un mes, contado a partir de la publicación de esta ley; en caso contrario, dichas personas no podrán seguir prestando el servicio. **El Consejo de Transporte Público** emitirá una constancia sobre el recibido de todos estos requisitos, la cual portarán los vehículos respectivos durante el plazo que más adelante se señalará, para que **el Consejo** dicte su resolución. Esta constancia no prejuzga sobre la procedencia de la solicitud.

El Consejo de Transporte Público deberá analizar con detenimiento cada solicitud, con el fin de corroborar que cumple todo lo requerido y de garantizar, a la luz del interés público involucrado, que no se está ante la prestación ilegal del servicio público o ante un caso de fraude de ley; para ello, podrá solicitar a la persona petente documentos o aclaraciones adicionales e incluso ordenar prueba para mejor resolver.

A las personas cuyas peticiones resulten procedentes, **el Consejo de Transporte Público** les extenderá un permiso de operación especial por un plazo hasta de tres años prorrogables, dentro del cual **el Consejo de Transporte Público** y la Policía de Tránsito ejercerán las labores de fiscalización y control, a efectos de verificar las condiciones operativas de la prestación del servicio.

En adelante se le aplicarán las estipulaciones establecidas por la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, y sus reformas, y el reglamento para la explotación de servicios especiales de transporte automotor remunerado de personas, Decreto

Ejecutivo N.º 15203 - MOPT, de 31 de enero de 1984, y sus reformas, o cualquiera que en un futuro lo sustituya, en lo que resulten aplicables y acordes con la naturaleza del servicio de que se trate, a juicio de dicho **Consejo**. Igualmente, deberán estar al día en sus obligaciones con la CCSS y en el pago de infracciones derivadas de la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. El número de vehículos por cada permiso será fijado de acuerdo con criterios técnicos y no podrá ser ampliado durante la vigencia del permiso.

A las personas cuya solicitud no cumpla los requisitos establecidos, o bien resulte improcedente por otros motivos previstos por el ordenamiento jurídico, se les declarará sin derecho al trámite y, por tanto, deberán cesar en sus operaciones en forma inmediata a partir del momento en que sean notificadas del rechazo de su solicitud. Igual consecuencia ocurrirá con las personas a las que **el Consejo** determine que han venido prestando ilegalmente el servicio público, cuando no haya quedado demostrado debidamente que la actividad referida no se encuentra enmarcada como servicio público, o bien, que se trata de un caso de fraude de ley. En estos supuestos y sin perjuicio del deber de abstenerse de prestar servicio, la persona podrá optar por transformar su solicitud en una petición formal de otorgamiento de un permiso especial; para ello, deberá cumplir los requisitos procedentes de conformidad con la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, y la demás normativa aplicable, gestión que se tramitará de manera usual hasta que **el Consejo** decida lo procedente, conforme a sus competencias.

El Consejo de Transporte Público contará con un plazo de dos meses para resolver las solicitudes referidas en el presente transitorio, el cual podrá prorrogarse por un mes adicional en casos cuya complejidad así lo amerite, debiendo motivarse adecuadamente la procedencia de esta medida. No será aplicable a estas solicitudes el silencio positivo. En caso de prórroga, esta se consignará en la constancia que deben portar los vehículos, si así lo solicita la persona interesada.”

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Ley N.º 9078 del 04 de octubre de 2012.

“**ARTÍCULO 2.-** Definiciones. Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:

36. CTP: Consejo de Transporte Público.”

103. Ruta: trayecto que recorren, entre dos puntos llamados terminales, los vehículos de transporte público de personas que han sido autorizados por el **Consejo de Transporte Público**, únicamente en las modalidades de buseta y autobús.

110. Servicio especial: el que se presta de forma temporal dentro de la explotación del transporte automotor remunerado de personas, con autobuses, busetas y microbuses, sin tener itinerario fijo y el cual se contrata por viaje, por tiempo o en ambas formas, no se realiza en una línea establecida y debe contar con autorización previa del **Consejo de Transporte Público.”**

“ARTÍCULO 49.- Servicio de transporte público en servicios especiales. (...) El permiso para transporte público en servicios especiales en todos los casos se extenderá de forma temporal, por un plazo hasta de dos años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige; todo mediante acuerdo razonado **del Consejo de Transporte Público**, debidamente fundamentado en los reglamentos que se dicten en la materia.”

“ARTÍCULO 122.- Prohibiciones para la circulación de vehículos. No podrán circular vehículos:
(...)

d) Que los parabrisas cuenten con polarizado tipo espejo o limosina, salvo polarización de fábrica que permita la visibilidad de adentro hacia afuera y viceversa del ciento por ciento (100%), o que se trate de viseras cuyas medidas serán establecidas mediante reglamento. Esta disposición no aplica para lo dispuesto por el **Consejo de Transporte Público**, en relación con la rotulación e información al usuario que deberán portar las unidades de transporte remunerado de personas.”

“ARTÍCULO 196- Cancelación de obligaciones para realizar trámites. (...) Los propietarios de vehículos destinados al transporte público cancelarán las infracciones que pesen sobre el automotor, cuando se trate de gestiones referentes a concesiones, permisos, exoneración de impuestos o trámites ante el **Consejo de Transporte Público (CTP)**.”

Regulación de los sistemas electrónicos de administración de nicotina (SEAN), sistemas similares sin nicotina (SSSN) y dispositivos electrónicos que utilizan tabaco calentado y tecnologías similares. Ley N.º 10066 del 14 de diciembre de 2021.

“ARTÍCULO 3- Sitios prohibidos para el uso de Sistemas Electrónicos de Administración de Nicotina (SEAN), Sistemas Similares sin Nicotina (SSSN) y dispositivos electrónicos que utilizan tabaco calentado y tecnologías similares. (...) p) Paradas de bus y taxi, así como de cualquier otro medio de transporte remunerado de personas que estén debidamente autorizadas por **el Consejo de Transporte Público** del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).”

Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores. Ley N° 3503 del 10 de mayo de 1965.

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

en el tiempo. Los permisos se prolongarán por un plazo de tres años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige, todo mediante acuerdo razonado del **Consejo de Transporte Público**, debidamente fundamentado en el reglamento de esta disposición.”

4. Artículo 4. Reformas a la Ley N° 6324, Ley de Administración Vial del 24 de mayo de 1979 y sus reformas.

Artículo 3. La reforma pretendida dispone que la Administración Vial estará constituida por **el Ministerio de Obras Públicas y Transportes**, la Dirección General de Educación Vial, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y la Dirección General de la Policía de Tránsito.

En la normativa actual se hace mención al COSEVI, en lugar del MOPT, lo cual resulta lógico, al ser todos los integrantes de la Administración Vial, órganos del ministerio; pero al pretender el presente proyecto el cambio de uno por el otro, resulta en un sin sentido, en razón de que se nombra al MOPT como integrante de la administración vial junto con tres dependencias del mismo ministerio.

En aras de una mejor técnica legislativa, se recomienda que el proyecto disponga, en lugar del COSEVI, como integrante de la administración vial, un órgano o dependencia del MOPT y no directamente al ministerio.

Artículo 5. En el mismo sentido del análisis de las reformas al artículo 6 de la ley N° 7762, se llama la atención a que la reforma a este artículo presenta varios roces con el principio de seguridad jurídica, presentándose el primero al establecer que el “consejo consultivo” contribuirá con voz, pero sin voto, pero no se especifica en que órgano colegiado podrá ejercer este derecho a voz.

El artículo también resulta omiso en disponer la integración del consejo consultivo, limitándose a una mera mención de que los integrantes serán representantes de la sociedad civil, pero no especifica quienes elegirán a estos representantes.

Tampoco especifica el articulado, la duración del consejo, ya que se señala que se establecerá, cuando el ministro lo considere oportuno. De esta manera no queda claro si una vez resuelto el asunto para el cual se conformó el consejo, este se disolverá, o si una vez convocado, permanecerá en labores indefinidamente, como ente consultivo.

Artículo 8. La reforma a este artículo solamente cambia la mención al COSEVI por el MOPT, dejando sin reformas el resto del texto. De esta forma el párrafo segundo dispone: “*El **sueldo del director ejecutivo** se equiparará de acuerdo con el salario de los gerentes, aprobado por la Autoridad Presupuestaria para ese tipo de cargos*”. La normativa actual se refiere en este párrafo al director ejecutivo del COSEVI, pero la reforma pretendida elimina dicho consejo, por lo que no modificar esta mención

a su director ejecutivo crearía una laguna jurídica, presentando roces con el principio de seguridad jurídica.

Artículo 9. La reforma a este artículo dispone: *“El MOPT tendrá las siguientes atribuciones en materia de administración vial: a) Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, (...) para identificar problemas de seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.”*

En sentido parecido al análisis del artículo anterior, en la normativa actual es el COSEVI quien debe realizar las recomendaciones que estime pertinentes al MOPT, pero la reforma pretendida da esta atribución directamente al MOPT quien sería el ente rector en la materia, por lo que el ministerio no estaría en obligación de hacer recomendaciones a sí mismo, sino realizar las acciones que estime pertinentes.

Igual análisis merece el enunciado del inciso c) el cual dispone: *“Proponer la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos y carga en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción”*. En el caso de la normativa actual resulta claro que el COSEVI no puede hacer reglamentos a ninguna ley, en razón que dicha potestad recae en el Poder Ejecutivo (Presidencia de la Republica o Ministro del ramo), por lo que su atribución se limita a proponer dicha reglamentación. Pero con la reforma pretendida esta sería una atribución directa del MOPT, razón por la cual no es necesario que se proponga la reglamentación, sino que el MOPT como ente rector en la materia deberá realizar la reglamentación necesaria.

Artículos 11, 12, 16, 17, 19, 20 y 21. Todos estos artículos se presentan como reformas en el presente proyecto, pero al cotejar el texto del proyecto con el texto actual de la norma, no existe ninguna modificación en ninguno de ellos, siendo el texto del proyecto, copia exacta del texto normativo actual.

Artículo 14. Dispone el artículo: *“La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá las siguientes funciones (...) g) Preparar y presentar junto con el visto bueno del Ministro del MOPT los presupuestos de ingresos y egresos relativos al Fondo contemplado en el artículo 10 de la presente ley”*.

En este sentido el artículo 10 dispone que para el cumplimiento de sus funciones en materia de administración vial el MOPT contará con los recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial. De este modo los recursos del fondo, pasarían a ser parte del presupuesto del MOPT, por lo que la Dirección de Ingeniería de Tránsito no estaría facultada para presentar los presupuestos de ingresos y egresos relativos al Fondo, los cuales deberán ir dentro del anteproyecto de presupuesto que el MOPT entrega para ser incluido dentro del presupuesto nacional.

Transitorio I. Dispone la norma transitoria: *“Para este fin, prepararan y entregaran un informe de derechos y obligaciones al MOPT y al Ministerio de Hacienda con el fin de garantizar el contenido presupuestario que corresponda.”*

En aras de una adecuada técnica legislativa, debe establecerse un lapso de tiempo para que los órganos que se pretende eliminar entreguen el informe a que hace mención el transitorio. Este lapso debe establecerse teniendo en cuenta el principio de razonabilidad.

En otro orden de ideas, se llama la atención al hecho de que el proyecto es omiso en reformar la mención al COSEVI, su Junta Directiva, Dirección Ejecutiva o Director Ejecutivo, de varios artículos de la ley de marras, situación que debe resolverse para evitar roces con el principio de seguridad jurídica.

A continuación, se muestran dichas omisiones:

“Artículo 22.- El Cosevi tendrá, como parte de su estructura orgánica, una **Dirección Ejecutiva subordinada a la Junta Directiva y que estará a cargo de un director ejecutivo, quien será el funcionario de mayor jerarquía para efectos de su dirección y administración.**

El director ejecutivo del Cosevi será nombrado por la **Junta Directiva** y su cargo expirará con el nuevo nombramiento que efectúe aquella.”

“Artículo 23.- La Dirección Ejecutiva del Cosevi tendrá las siguientes atribuciones:

- 1) Ejecutar los acuerdos y las demás resoluciones de **la Junta Directiva**, así como velar por el cumplimiento de sus resoluciones por parte de los demás funcionarios.
- 2) Organizar lo administrativo y financiero y, además, fungir como superior jerárquico en materia laboral, de los funcionarios **del Cosevi**, conforme a esta Ley, los reglamentos y las normas conexas; en consecuencia, ordenará la apertura y tramitación de los procedimientos administrativos disciplinarios.
- 3) Informar a la **Junta Directiva** de los asuntos de interés para la Institución y proponer los acuerdos que considere convenientes.
- 4) Proponer al presidente, atendiendo las peticiones de los demás miembros de la **Junta Directiva del Cosevi**, el orden del día para las sesiones de ese órgano.
- 5) **Presentar, a la Junta Directiva**, los proyectos de presupuesto ordinarios y extraordinarios para el período fiscal correspondiente, así como las modificaciones respectivas y, una vez aprobados, vigilar su correcta aplicación.
- 6) Ejecutar los acuerdos y las demás resoluciones de la **Junta Directiva del Cosevi** y asistir a sus sesiones con voz, pero sin voto.
- (...)
- 8) Firmar todo tipo de contratos que este órgano deba suscribir, salvo que, por disposición legal le corresponda al presidente **de la Junta Directiva** o a otros órganos.

9) Elaborar los planes operativos anuales y el presupuesto de la Institución y presentarlos a la **Junta Directiva del Cosevi**, para su aprobación.

10) Someter a la aprobación de la **Junta Directiva del Consejo**, los programas de trabajo internos.

11) Presentar, ante la **Junta Directiva del Cosevi** informes trimestrales como mínimo, sobre el desarrollo de la ejecución de los programas, proyectos y presupuestos.

12) Conocer los recursos de revocatoria que se interpongan contra actuaciones de la Dirección que no correspondan a la ejecución de actos específicos de la **Junta Directiva del Cosevi**.

13) Ejecutar cualquier otra gestión, expresamente encomendada por la **Junta Directiva del Cosevi o su presidente**.

“**Artículo 24.-** Para **ser director ejecutivo del Cosevi** se requiere:

(...)

c) No tener lazos de consanguinidad ni de afinidad, incluso hasta el tercer grado con los ministros, los viceministros y el oficial mayor del MOPT, ni con los miembros de **la Junta Directiva del Cosevi**.

(...)

f) Poseer un título profesional, en un área afín a los objetivos **del Cosevi**.

(...)

El nombramiento **del director ejecutivo** le corresponderá a **la Junta Directiva**, por el plazo que este órgano establezca y no podrá ser superior al máximo equivalente al nombramiento del presidente de la República. Sin embargo, expirado ese período, podrá ser nuevamente nombrado.

Para los efectos del nombramiento y la remoción, **el director ejecutivo** será considerado un funcionario de confianza.”

“**Artículo 25.-** Contra las resoluciones o los acuerdos de **la Junta Directiva del Cosevi**, cabrán los recursos ordinarios previstos en el título octavo del capítulo primero del libro segundo de la Ley general de la Administración Pública, N.º 6227, de conformidad con los plazos y las condiciones establecidas en dicha Ley.

Los recursos de revocatoria serán conocidos **por la Junta Directiva del Cosevi** y la apelación subsidiariamente interpuesta, será conocida por el ministro o la ministra del MOPT, quien dará por agotada la vía administrativa.”

“Artículo 26.- Los integrantes de la Junta Directiva del Cosevi, únicamente podrán recibir dietas en los términos señalados en el artículo 17 de la Ley contra la corrupción y el enriquecimiento ilícito en la función pública, N.º 8422, de 6 de octubre de año 2004, y su Reglamento.”

“Transitorio II.- Los programas de prevención de accidentes de la circulación con cargo al fondo creado por el Artículo 118 de la Ley de Tránsito (número 5930 del 13 de setiembre de 1976), que administra el Instituto Nacional de Seguros, serán concluidos por éste en coordinación con el Consejo de Seguridad Vial durante el año 1979 y hasta el término de los mismos. De igual manera las licitaciones publicadas en La Gaceta, hasta antes de la vigencia de esta ley, continuarán su trámite normal.”

En este orden de ideas, al pretender la iniciativa la eliminación del COSEVI, debe de eliminarse toda mención a este órgano de la normativa legal vigente, en aras de evitar lagunas y roces con el principio de seguridad jurídica.

Se presentan a continuación una serie de normas que deberán ser reformadas tomando en cuenta lo anteriormente mencionado:

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Ley N.º 7331 del 13 de abril de 1993.

“ARTÍCULO 5.- (...) De ser necesario realizar gestiones para la devolución de las placas o vehículos detenidos, ya sea ante la Dirección General de Tránsito, el Consejo de Seguridad Vial, (Cosevi) o las autoridades judiciales, los trámites deberán ser realizados únicamente por el propietario registral del bien por retirar o por quien demuestre ser mandatario legítimo del propietario por medio de poder especial otorgado en escritura pública”

“ARTÍCULO 19.- Solo se autorizará la circulación de los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, las de seguridad y las de emisiones contaminantes, así como los demás requisitos que determinen esta Ley y su Reglamento. El MOPT comprobará estos requisitos, mediante la revisión técnica de vehículos, que estará bajo la supervisión del Cosevi. La comprobación se realizará, de conformidad con los incisos a), b) y c) del presente artículo.

(...) Para este efecto, las revisiones se realizarán en los centros de servicio de revisión técnica integral de vehículos de las empresas que el MOPT adjudique por medio del Cosevi, mediante concurso público, de conformidad con la Ley de contratación administrativa.”

“ARTÍCULO 20.- El MOPT dictará el Reglamento que contenga los requisitos y las condiciones mecánicas de la revisión técnica vehicular, previo dictamen técnico del Cosevi.

Le corresponderá, además, al Cosevi lo siguiente:

(...)

7) De acuerdo con el principio de solidaridad, el Cosevi deberá establecer una sectorización del país, para determinar cuáles zonas o regiones resultan rentables y cuáles no, con el fin de que cualquier prestatario del servicio tenga que establecer centros de revisión, tanto en unas como en otras, y se garantice que el servicio será accesible para todas las regiones del país.

“**Artículo 71 bis.** - (...) Si la boleta de citación que motivó la cancelación de la acreditación por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados y/o disponibles no fue impugnada, el Cosevi le comunicará esa consecuencia al interesado, en el lugar que debió indicar para recibir notificaciones en el momento de haber sido levantada la boleta y que se incorporará en el expediente del conductor.

(...) El Cosevi adoptará las medidas oportunas para facilitarles, a los titulares de licencias, el acceso a su saldo de puntos, mediante la existencia de un expediente por cada conductor autorizado para la operación de los vehículos automotores definidos en esta Ley, en el que se contabilizarán los puntos de manera precisa y actualizada; todo lo anterior sin perjuicio de las sanciones penales o civiles que puedan ser aplicables a las sanciones descritas en este artículo.”

“**Artículo 71 ter.** (...) En cada caso, la actividad por cumplir, así como su duración y su contenido, serán determinados por el Cosevi, de acuerdo con la conducta del infractor.

Los cursos y programas antes indicados deberán ser impartidos por entes acreditados por el Cosevi. (...)

La sanción de prestación del servicio de utilidad pública consiste en que la persona sancionada preste gratuitamente, servicio en los lugares y horarios que determine el Cosevi a favor de un establecimiento público o de utilidad comunitaria y con control de las autoridades de dichos establecimientos, en forma tal que no resulte violatorio de los derechos humanos del conductor, no perturbe su actividad laboral, no ponga en riesgo a terceras personas ni afecte la calidad del servicio que se brinda en la institución respectiva.

(...) Para el caso de una suspensión de licencia por causa penal se estará a lo dispuesto por la autoridad jurisdiccional correspondiente. Adicionalmente, la persona podrá obtener de nuevo la acreditación para conducir una vez que haya transcurrido el plazo de suspensión al que fue sentenciado y que haya aprobado el curso o programa asignado por el Cosevi, en aplicación del párrafo cuarto de este artículo. Esa nueva acreditación de licencia comportará una asignación base de treinta (30) puntos. (...) Cuando al conductor condenado en sede penal le haya sido sustituida la pena de prisión por la prestación del servicio de utilidad pública y

pretenda obtener de nuevo la acreditación de la licencia, **el Cosevi** no podrá imponerle el requisito señalado en el inciso d) del presente artículo.”

“**Artículo. - 71 quáter.** (...) La utilización de dispositivos especiales que habiliten a las personas con discapacidad para la conducción de vehículos, deberá ser autorizada **por el Cosevi** o, en su defecto, por el órgano competente del MOPT.”

“**ARTÍCULO 126.-** (...) No obstante, el **Consejo de Seguridad Vial**, por medio de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y previa realización de los estudios del caso, queda facultado para clausurar las vías cuyo cierre se determine conveniente para los intereses públicos.”

ARTÍCULO 140.- Los vehículos retirados de la circulación, así como las placas decomisadas, solo serán devueltos **por el Cosevi**, cuando se hayan pagado los conceptos siguientes:

(...) b) Los costos por el acarreo y la custodia del vehículo en el depósito; salvo que haya mediado apelación y los cargos hayan sido desvirtuados, caso en el cual, de inmediato, el MOPT **y el Cosevi** quedan facultados para contratar, acorde con lo dispuesto en la Ley de contratación administrativa, los servicios de acarreo de vehículos y de inmuebles, para el depósito y la custodia de los vehículos detenidos. Antes de la devolución del vehículo, su propietario o el interesado que acredite su legitimación deberá pagar a nombre **del Cosevi**, por cada día que permanezca el vehículo en el depósito respectivo, (...)”

“**Artículo 140 bis.** - (...) El oficial de tránsito que conozca la situación deberá retirarle las placas, las cuales remitirá a la Unidad de Placas **del Consejo de Seguridad Vial**, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles.”

“**ARTÍCULO 151.-** La boleta de citación, debidamente levantada, será trasladada al **Cosevi** para su anotación provisional en el asiento de la licencia de conducir del infractor. “

“**ARTÍCULO 152.-** El supuesto infractor podrá recurrir ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de **Citación del Cosevi** o ante los funcionarios acreditados de dicha Unidad, en las delegaciones que corresponda, de acuerdo con la competencia territorial en que se levantó la boleta de citación y dentro del plazo improrrogable de diez (10) días hábiles, contado a partir del día hábil siguiente a la confección de la boleta.”

“**ARTÍCULO 153.-** Recibido el recurso por la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación **del Cosevi**, de inmediato se solicitará la documentación original y, una vez recibida, procederá a levantar la información sumaria correspondiente; en caso de no haber ofrecido prueba testimonial que evacuar o si se trata de asuntos de

naturaleza documental, se resolverá en un plazo de diez (10) días hábiles como máximo.

(...) La resolución de fondo del asunto, dictada por la **Unidad de Impugnación de Boletas de Citación del Cosevi**, pondrá fin al procedimiento administrativo y se ejecutará de inmediato.”

“**ARTÍCULO 154.-** (...) De igual manera se comunicará al ente recaudador del seguro obligatorio de vehículos autorizado por ley, el número de placa del vehículo, así como el monto de la multa, el número de boleta de citación y los artículos infringidos, sin perjuicio de las acciones cobratorias que pueda efectuar **el Cosevi**.”

“**ARTÍCULO 155.-** (...) El infractor podrá interponer recurso en contra de esa determinación, ante la Unidad de Impugnación de **Boletas de Citación del Cosevi** o en cualquiera de las oficinas que se abran al efecto en las delegaciones regionales, exponiendo las razones de su inconformidad y ofreciendo la prueba pertinente, mediante el procedimiento definido en esta Ley.

(...) el afectado con la determinación podrá acudir ante la Unidad de Impugnación de **Boletas de Citación del Cosevi** o a las oficinas regionales que existan al efecto, (...)”

“**Artículo 155 bis. -** (...). El supuesto infractor podrá recurrir la boleta de citación, en el tiempo y la forma definidos en esta Ley, ante la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación o ante las oficinas regionales que **el Cosevi** determine para tal efecto.”

“**ARTÍCULO 159.-** La información levantada en el parte oficial de tránsito, junto con el plano y los originales de las boletas de citación, serán remitidos inmediatamente al juzgado correspondiente. Además, se deberá enviar una copia al **Consejo de Seguridad Vial**, por los medios disponibles.”

“**ARTÍCULO 165 bis.-** Cuando la multa impuesta por el oficial actuante a una persona menor de edad no sea debidamente apelada ante la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación **del Consejo de Seguridad Vial**, esta quedará en firme; la Unidad de Impugnación está en la obligación de modificarla, imponiendo una sanción administrativa de asistencia a charlas o prestación de servicios a la comunidad, la cual será registrada únicamente en el expediente de la persona menor de edad, con el propósito de verificar el cumplimiento de la sanción administrativa impuesta; (...)

En caso de apelación de la boleta, los miembros de la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación **del Consejo de Seguridad Vial**, conocerán de las infracciones apeladas por la persona menor de edad o su representante y aplicarán, para tal efecto, los procedimientos para el conocimiento de las infracciones, de acuerdo con los artículos 152, 153, 162 y siguientes de esta Ley. (...)

Cuando la sanción impuesta por el oficial sea una suma pecuniaria, en su lugar podrán imponerle a la persona menor de edad una medida alternativa distinta; para ello, aplicarán todas las existentes dentro del marco de la Ley penal juvenil, la cual podrá ejecutarse bajo la supervisión **del Cosevi**, los miembros del Patronato Nacional de la Infancia (PANI) y podrá consistir en asistencia a charlas socioeducativas sobre el tema o en la prestación de servicios a la comunidad; esta medida no podrá ser superior a un total de quince (15) horas. (...)

Dictada una medida alternativa por los miembros de la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación **del Cosevi**, a una persona menor de edad, y si el infractor no está de acuerdo, deberá atender, para tal efecto, lo dispuesto en el artículo 153 de esta Ley.”

“**ARTÍCULO 183.-** Las multas que se impongan a consecuencia de la infracción contra esta Ley, se cancelarán en cualquier banco del Sistema Bancario Nacional o en cualquier otra dependencia pública o privada con las que el **Consejo de Seguridad Vial (Cosevi)** establezca convenios. En su defecto, el **Cosevi**, en su condición de administrador del Fondo de Seguridad Vial, queda facultado para que se establezcan, vía reglamento, los medios de cobro de las multas; lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en este artículo, así como en los artículos 186 y 221 de esta Ley.”

“**ARTÍCULO 185.-** Los bancos y las dependencias públicas o privadas estarán obligados a enviar una copia del comprobante de pago **al Consejo de Seguridad Vial**, el cual, por los medios electrónicos disponibles, remitirá la información al Registro Público de la Propiedad Mueble y a la Dirección General de Educación Vial.”

“**ARTÍCULO 186.-** Las multas que deban pagarse conforme a la presente Ley y los respectivos intereses podrán ser enviados a cobro judicial por **el Cosevi**, el cual posee la personería jurídica y las facultades suficientes para tal efecto, si transcurridos quince días hábiles, a partir de su firmeza, el infractor no las cancela. (...)

Para los efectos indicados, **el Consejo de Seguridad Vial**, por medio de sus órganos financieros, certificará el adeudo, a fin de que se establezca el proceso de ejecución en la vía judicial, en los términos dispuestos en el Código Procesal Civil. Además de lo establecido en el numeral 6 del artículo 439 y en el artículo 630, ambos del Código Procesal Civil, las certificaciones emitidas por el **Consejo de Seguridad Vial**, relativas a adeudos por concepto de multas por infracción contra

la presente Ley, constituirán título ejecutivo y, en el proceso judicial correspondiente, solo podrán oponerse las excepciones de pago o de prescripción.”

“**ARTÍCULO 198.-** Para el mejor desempeño de sus labores, la Dirección General de la Policía de Tránsito podrá contar con un cuerpo de inspectores ad honórem, cuyos miembros deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
(...)

d) Aprobar el examen psicométrico, que realice ante un funcionario **del Consejo de Seguridad Vial**, especializado en Psicología.”

“**ARTÍCULO 211.-** El Cosevi llevará a cabo campañas, programas y cursos de educación vial, destinados a dar a conocer la información relacionada con la seguridad vial, con el objeto de disminuir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito y mejorar la circulación de los vehículos.”

“**ARTÍCULO 216.-** Créase el Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, **a cargo del Cosevi.**”

“**ARTÍCULO 223.-** En todo remate de vehículos, se seguirá el siguiente orden de prioridad de pago:

(...) El sobrante del producto de la subasta, una vez cumplidos los pagos señalados en este artículo, pasará a formar parte del Fondo de Seguridad Vial **del Consejo de Seguridad Vial.**”

“**ARTÍCULO 224.-** (...) Dicho fondo estará constituido por:

a) El diez por ciento (10%) de las sumas recaudadas por el **Consejo de Seguridad Vial**, por concepto de multas.”

“**ARTÍCULO 227.-** Se autoriza al Poder Ejecutivo para que, mediante decreto y previamente a los estudios técnicos realizados por **el Consejo de Seguridad Vial**, fije las tarifas por pagar por concepto de derechos de licencias de conducir, matrícula de cursos de educación vial, exámenes prácticos y otros servicios que preste ese ente.”

“**ARTÍCULO 231.-** De las sumas recaudadas por el concepto de multas por infracciones, que señala el inciso d) del artículo 10 de la Ley No. 6324, **el Consejo de Seguridad Vial** realizará, semestralmente, las siguientes transferencias:

(...) Los entes y las asociaciones que reciban las anteriores transferencias, anualmente presentarán un informe de liquidación presupuestaria de esos fondos ante el **Consejo de Seguridad Vial.**”

“**ARTÍCULO 232.- El Consejo de Seguridad Vial** está exonerado del pago de toda clase de tributos, directos o indirectos, para la adquisición de los vehículos para patrullaje.”

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. Ley No. 9078 del 04 de octubre de 2012.

“**ARTÍCULO 2.** Definiciones. Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:

(...)

37. Cosevi: Consejo de Seguridad Vial.”

“**ARTÍCULO 151.-** Inmovilización del vehículo por retiro de placas. El retiro de las placas de matrícula por parte de la autoridad de tránsito significará la inmovilización del vehículo y solamente serán devueltas por **el Consejo de Seguridad Vial.** Cuando se trate de placas retenidas por accidente de tránsito y se encuentren a la orden del juzgado de tránsito o del Ministerio Público, se requerirá previamente un oficio de autorización de devolución por escrito, dirigido al **Consejo de Seguridad Vial** y suscrito por el despacho que conoce la causa.”

“**ARTÍCULO 158.-** Boleta de citación. (...) Para la notificación de estas boletas impersonales, **el Consejo de Seguridad Vial** determinará el procedimiento vía reglamento, siempre respetando el debido proceso al afectado.”

“**ARTÍCULO 208.-** Control sobre la presencia de alcohol u otras drogas. (...) **El Consejo de Seguridad Vial** deberá cancelar el costo de esta prueba al laboratorio público o privado autorizado. En caso de que la prueba de sangre contradiga los resultados que dieron base a la sanción, el costo de la toma de la muestra, del análisis y de la obtención del resultado será cubierto por el **Consejo de Seguridad Vial.** En caso de ratificar la multa impuesta, **el Consejo de Seguridad Vial** cobrará este costo al conductor, quien deberá pagarlo con el pago de la multa respectiva.”

“**ARTÍCULO 214.-** Inspectores municipales de tránsito. (...) Las boletas de infracción que se confeccionen fuera de dicho ámbito de competencia territorial carecerán de validez y serán anuladas de oficio por **el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi).**”

“**ARTÍCULO 217.-** Obligatoriedad de la educación vial. (...) Corresponde al Ministerio de Educación Pública (MEP) coordinar la elaboración del contenido de la

materia que se impartirá en la educación vial en el sistema educativo costarricense; a la Dirección General de Educación Vial y **al Consejo de Seguridad Vial (Cosevi)** brindar la colaboración necesaria al personal docente del Ministerio de Educación Pública, en cuanto a la capacitación y el asesoramiento en materia de seguridad vial y todos los componentes de dicho sistema.”

Finalmente se llama la atención sobre la Ley de Movilidad peatonal. Ley N° 9976 del 09 de abril de 2021, la cual hace referencia en varias ocasiones al MOPT y “sus consejos”.

Con vista a la página web del MOPT, los consejos que forman parte de su estructura son: **Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)**. **Consejo de Transporte Público (CTP)**. **Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)**. **Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC)** y **Consejo Nacional de Concesiones (CNC)**

En este orden de ideas, la iniciativa pretende la eliminación de 4 de los 5 Consejos del MOPT, siendo el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) el único que no es derogado. Resulta obvio que dicho Consejo no guarda relación con la regulación de la infraestructura peatonal ni con la construcción y mantenimiento de aceras, por lo que la mención a los “consejos” del MOPT en los artículos que a continuación se presentan deberá ser reformada:

ARTÍCULO 1- Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **y sus consejos.**

ARTÍCULO 2- Fines. Son fines de esta ley:

(...)

b) Atribuir, como competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **y sus consejos,** la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional.

ARTÍCULO 3- Declaratoria de interés público. Se declara de interés público la movilidad peatonal integral, incluyendo sus traslapes con otros tipos de movilidad. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria como de la presente ley, estarán a cargo de las municipalidades y contarán con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), **del Consejo Nacional de Transporte Público (CTP), del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), del Consejo Nacional de Seguridad Vial (Cosevi),** del Colegio Federado de Ingenieros y

Arquitectos de Costa Rica (CFIA), del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), de la Asociación de Alcaldes e Intendentes (ANAI), del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (Mivah), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), de las compañías prestadoras de servicios de electricidad, de las compañías de suministro de agua potable, de las compañías de telecomunicaciones e infraestructura de redes, del Instituto de Desarrollo Rural (Inder), de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (Dinadeco), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (Conapdis), del Ministerio de Salud, del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplán) y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y de las Asociaciones de Desarrollo Integral.

ARTÍCULO 15- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **y sus consejos** y las corporaciones municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios establecidos en esta ley, en busca del bien común.

ARTÍCULO 17- Las corporaciones municipales y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **y sus consejos** podrán eliminar cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal.

CONCLUSIONES DERIVADAS DEL INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS

- Las reformas pretendidas por la iniciativa, en razón de que supondrían una reestructuración organizacional del MOPT, deben ser aprobadas por el MIDEPLAN, como órgano supervisor de toda reorganización ministerial, como se trató en las consideraciones de fondo.
- Se recomienda que el proyecto elimine de forma explícita los Consejos, en aras de una mayor seguridad jurídica.
- Se llama la atención de que dentro de las reformas al artículo 61 de la ley N° 7762, se incorpora la insolvencia como justificante para la solicitud de suspensión de pago por parte del concesionario, sin que medie justificación técnica para ello.
- Se deben reformar todas las leyes en que se haga mención a los órganos que se pretenden eliminar, justamente en el sentido de eliminar estas menciones, la técnica legislativa dicta que las reformas se planteen utilizando numerales separados que dispongan puntualmente la reforma de cada una de las leyes que se desean modificar. Esa práctica sirve para garantizar el principio de seguridad jurídica y de publicidad en la aplicación del procedimiento legislativo.
- En el caso de las reformas a la ley N° 6324, se deben eliminar las reformas a los artículos 11, 12, 16, 17, 19, 20 y 21, ya que como se mencionó en el análisis

del articulado, estos artículos son copia exacta de los artículos vigentes en la norma, sin que se produzca ningún cambio en ellos.

ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA

Artículo 1.

Dispone el artículo: Modifíquese la Ley N° 7762, Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos **del 22 de mayo de 1968** y sus reformas. Debe de corregirse la fecha de la ley N° 7762, siendo la correcta el **14 de abril de 1998**.

Se debe derogar del Capítulo II, el título ***“SECCIÓN II Consejo Nacional de Concesiones”***

Dentro de las reformas al artículo 14 de la ley 7762, debe agregarse un “1” antes de: “El Fondo tendrá las siguientes fuentes de financiamiento” para que exista coherencia con el resto del articulado.

Artículo 2.

Dispone el artículo: *“Modifíquese el título de la Ley N° 7798, Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), y sus reformas.”* Debe incluirse la fecha de la norma la cual es **30 de abril de 1998**.

Se debe derogar el título del capítulo dos **“CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD”**

En la reforma al artículo 16 debe eliminarse el “Para” que aparece al principio del articulado: ***“Para Corresponderá al Poder Ejecutivo determinar”***

IV.CONSIDERACIONES FINALES

A lo largo del proceso de estudio y análisis de la presente iniciativa de ley, luego de revisar cada una de las consultas recibidas y las audiencias, así como reuniones de trabajo con asesorías y personeros destacados del MOPT, se decide construir un texto sustitutivo dada las siguientes consideraciones, que a continuación se detallan de forma acuciosa:

El texto incorpora las observaciones recibidas durante las audiencias celebradas en la comisión de Reforma del Estado, así como en los criterios remitidos a la Comisión por los distintos entes que fueron consultados.

Con esta propuesta, se eliminan los Consejos Directivos, pero sin concentrar en el Ministro y la alta jerarquía política del Ministerio, evitando así conflictos de intereses que se presentan actualmente al ser en algunos de los consejos, los regulados juez y parte.

Sobre este particular en el oficio DFOE-CIU-0441 remitido por la Contraloría General, se indica lo siguiente con relación al texto base:

Al eliminar los cuerpos colegiados y darle su rol jerárquico al ministro del MOPT, se estaría dando una importante concentración de funciones y de poder en un solo órgano, de ahí la necesidad de fortalecer el sistema de control interno a fin de robustecer, con mecanismos apropiados, la correcta gestión y evitar posibles riesgos de pérdida, errores, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal (artículo 8 de la Ley Nro. 8292), dada la gran cantidad de responsabilidades, la complejidad y especialidad técnica de los diferentes servicios o actividades públicas que asumiría tanto el Ministro como los funcionarios designados con alto grado de dirección en las diferentes áreas. Se requiere de un sistema de control interno que brinde los pesos y contrapesos para garantizar el cumplimiento de los objetivos institucionales de forma razonable.

Es tomando en consideración este aspecto, así como lo señalado en las audiencias del Programa Estado de la Nación y el MIDEPLAN que se opta en el texto sustitutivo por no limitar en forma exclusiva a sustituir a cada uno de los órganos desconcentrados por la figura del Ministro, sino en crear Divisiones a lo interno del Ministerio las cuales **funcionarán como órganos de desconcentración mínima con personería jurídica instrumental**, además se plantean una serie de reformas para mejorar la gestión, planificación, rectoría, toma de decisiones, el control interno y la rendición de cuentas de parte de los responsables de las diferentes áreas del Ministerio.

Esto de igual forma, tomando en consideración lo señalado por el ente contralor en su criterio el cual indica lo siguiente:

En función de lo anterior se deriva que el sector requiere de ajustes o bien de un cambio de modelo, orientado a solventar las problemáticas estructurales que adolece, bajo un enfoque sistémico de gestión para resultados, anclado en pilares de una gestión pública moderna, transformación digital, gobernanza y gobierno corporativo, entre otros.

Esta propuesta conserva el fin del texto original, pero atiende observaciones y criterios con el propósito de presentar una propuesta más robusta desde un punto de vista jurídico, para la cual se consideraron, analizaron y estudiaron criterios de varios actores relevantes en esta discusión, desde la Contraloría General de la

República, el criterio emitido por el Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa, entre otros.

Las atribuciones y competencias otorgadas a **COSEVI** (Ley 6324 de 1979), al **CONAVI** (Ley 7798 de 1998) y al **CTP** (Ley 7969 de 1999), serán asumidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual las ejercerá a través de:

- División de **Movilidad y Seguridad Vial**
- División Nacional de **Vialidad**
- División de **Transporte Público Terrestre**

Estas serán Divisiones a lo interno del Ministerio, las cuales **funcionarán como órganos de desconcentración mínima con personería jurídica instrumental**, lo anterior tomando en consideración las diferentes opiniones y criterios que se han obtenido del proceso de discusión del presente expediente legislativo, ya que si bien es evidente la necesidad de realizar una reingeniería en el sector, y tal cual se indicó en el criterio remitido mediante oficio DM-2022-4153 del 02 de septiembre del 2022, no debemos volver a un modelo que acumule todas las competencias en una sola autoridad y que ya ha fracasado en el pasado, tal cual se ha señalado fue señalado durante las diferentes audiencias realizadas por la Comisión Especial de Modernización y Reforma del Estado.

Cada una de estas Divisiones contara con un Director (a) y subdirector (a) los cuales serán nombrados por el Ministro o Ministra de turno y responderá personalmente por su gestión. La propuesta de texto sustitutivo que se está presentando incluye el perfil con el que deben cumplir estos funcionarios, sus funciones, obligaciones y las prohibiciones sobre las cuales estará sujeto según corresponda.

Se propone que estos puestos sean de confianza, de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y su cargo expirará cuando así sea solicitado por el Ministro o se nombre un nuevo Director.

Durante la audiencia de la Señora contralora se enfatizó mucho en la necesidad de fortalecer rectoría y no jerarquía, es por eso que en el texto sustitutivo se incluyen modificaciones las cuales permitirán ejercer al Ministro de una mejor manera su rectoría, ya que será MOPT, y el Ministro, a través de las distintas Divisiones y sus Directores, quienes se encargarán 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.

Es importante señalar lo expuesto por el propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el criterio brindado a esta comisión de que la reforma no es un tema aislado y forma parte de un proceso; el cual incluye una serie de iniciativas adicionales, que se están trabajando a lo interno del Ministerio como lo es el Plan Estratégico Institucional, el cual se encuentra vigente y ha sido desarrollado para mejorar el tema de gestión a lo interno del Ministerio y el cual incluye una forma de

dirigir y administrar la organización basada en la gestión por procesos tomando en consideración como eje fundamental la gestión por resultados e indicadores.

También, es importante indicar que el texto sustitutivo excluye al Consejo Nacional de Concesiones, el cual formaba parte de la propuesta original, con relación a este particular dentro de las razones dadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se indica lo siguiente:

En cuanto a la incorporación del CNC en el Proyecto de Ley N° 23114, se ha decidido extraer a este Consejo de la propuesta de reforma mediante el texto sustitutivo aquí presentado, principalmente por el grado de especialización que requiere, además en línea con lo manifestado por el propio CNC, por la naturaleza del mismo no se considera conveniente que el mismo este bajo la subordinación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, porque aunque muchos de los proyectos a ejecutar bajo el modelo de concesión son del sector transporte, su proyección es mucho más amplia y puede considerar todo tipo de infraestructura por ejemplo infraestructura hospitalaria, cárceles, desarrollos habitacionales o inclusive infraestructura educativa, actualmente tenemos el ejemplo del proyecto Ciudad Gobierno.

Es por lo anterior que actualmente se está gestionando apoyo con organismos multilaterales especializados para una reformulación de ley de concesiones y de la figura que requiere para poder contar en el país con un ente encargado para la promoción y gestión de iniciativas bajo el modelo de concesión de obra pública de los tipos de infraestructura que pueden ser sujetos de ejecución mediante una APP, más allá de la infraestructura de transporte como tradicionalmente se ha visto al estar bajo el alero del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de modo que se incluyan las mejores prácticas actuales en la materia y así poder contar con un modelo de funcionamiento acorde lo que el desarrollo de infraestructura mediante Asociaciones Público Privada demanda actualmente.

Durante reunión de asesores de la subcomisión celebrada el 27 de octubre del presente año y en la cual se cuenta con la participación de personeros del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se indica que este tema ha ido avanzando, ya se han tenido los primeros acercamientos con los organismos multilaterales y se espera presentar una propuesta en los próximos meses.

División Nacional de Vialidad

Se crea la División Nacional de Vialidad (DINAV) como un órgano de desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La División tendrá personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Nacional de Infraestructura.

En el artículo 1 se actualizan las definiciones de las actividades de conservación, rehabilitación y construcción, lo anterior tomando en consideración la actualización de normativa y manuales técnicos, esto según lo señalado por el propio MOPT como

aspectos que también han sido mencionados por el ente contralor como parte de las distintas labores que realizan con relación al quehacer ministerial.

De igual forma en el texto sustitutivo se modifican todas las referencias al “Consejo”, “Consejo Nacional de Vialidad” o “CONAVI” para que se refieran a la “División Nacional de Vialidad” o al MOPT.

Se plantea que la División está encargada únicamente de la conservación vial y las obras nuevas serán desarrolladas a través de la División de Obras Públicas del Ministerio a través de Unidades Ejecutoras, por lo que la estructura dependerá también de la cantidad de proyectos que se estén desarrollando.

Dentro del artículo 4, se actualizan los objetivos de la DINAV y se adecuan de cara a la realidad actual, incluyendo objetivos que se pueden considerar novedosos como el “Desarrollar infraestructura que considere el impacto funcional del crecimiento urbano”. De igual forma el texto sustitutivo ya incorpora los aspectos señalados en el informe del Departamento de Servicios Técnicos específicamente sobre este particular. Además, aspectos relacionados con cambio climático, gestión de activos viales, entre otros que fueron señalados por la señora contralora durante la audiencia celebrada en Comisión de Reforma del Estado.

Por otra parte, en el texto sustitutivo se deroga el artículo 5 lo cual también viene a subsanar las observaciones dadas por el MINAE sobre el particular y en especial por el Departamento de Servicios Técnicos; a su vez en el articulado se incluyen los objetivos de la DINAV específicamente en el artículo 4 y en el artículo 13 las funciones de la de la División y el Director.

En el artículo 6 se incluye la posibilidad de realizar contratos a 8 años, esto para poder utilizar otro tipo de contratos de conservación vial, por ejemplo, conservación por niveles de servicio, para los cuales el plazo de 5 años resulta ser una limitante. En nuestro país se han utilizado los contratos denominados por “Precio Unitario” para atender las labores de conservación de la red vial nacional. No obstante, existen otras modalidades de contratación utilizadas a nivel internacional que han demostrado brindar mayores beneficios, por ejemplo los contratos por niveles de servicio, donde se cuantifica no son las cantidades de trabajo realizado ni las cantidades de materiales empleadas, sino el resultado final y la calidad de esas obras, estableciendo indicadores de calidad, la necesidad de migrar a este tipo de contratos inclusive ha sido un tema abordado por la contraloría general en su momento y responde a mejores prácticas internacionales.

En el artículo 7 se plantea para esta División al igual que para las otras un **Consejo Consultivo con voz, pero sin voto y de manera ad honorem**, que contribuya en la toma de decisiones, su función será brindar criterio ante las materias, programas, iniciativas o proyectos que sean sometidos a su análisis por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Para cada Consejo Consultivo, la propuesta es específica en cuanto la integración que deberá tener, los requisitos para ocupar dichos puestos y las reglas para su funcionamiento.

Sobre este particular la Contraloría General había señalado lo siguiente respecto al texto base:

Por otra parte, el Proyecto de ley crea consejos consultivos como instancias asesoras de creación facultativa por parte del ministro, no obstante, no se establecen mayores regulaciones en torno al objetivo concreto que esos órganos deberán cumplir, no se detalla cuáles son los sectores que representan, cuál es el criterio y el mecanismo de determinación de esa representación, ni define un número de integrantes y la forma de control sobre sus actuaciones. Por lo señalado, resulta fundamental el control debido al alto grado de discrecionalidad dado a un solo funcionario sobre la determinación de la conformación de esos órganos y del alcance de sus funciones, todo lo cual genera riesgos de eventuales injerencias indebidas, de conflictos de intereses y de falta de transparencia, con lo cual resulta necesario que se determine si dichas instancias colaboran con una mejor gobernanza de cada una de las áreas del sector y además, se analicen qué aspectos deberán quedar definidos desde la ley y cuáles deberán ser establecidos mediante normas reglamentarias y los plazos para emitir esa reglamentación como requerimiento previo a la implementación de esas estructuras.

Consideramos con que la propuesta que se incluye en el texto sustitutivo se subsanan los aspectos mencionados por el ente contralor. Además, es importante destacar que dentro de los requisitos para formar parte del mismo se encuentra el de no tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la construcción o conservación de carreteras, puentes o con el transporte de personas o bienes. Además, dentro del artículo 15 se incluye como requisito, durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios afines a la División; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas”.

En el artículo 13 se detallan las atribuciones de la División las cuales serán ejercidas por un Director o Directora, aspecto que a su vez subsana lo señalado en el criterio que la Dirección de Ingeniería de Tránsito, remitió en su momento a la Comisión con relación al texto base, ya que este no incluía las funciones de la Dirección, ni los requisitos para ocupar el puesto, aspecto que ya se incluye dentro del texto sustitutivo.

Dentro de estas funciones se incorpora la obligación de que los peajes sean actualizados al menos una vez año, considerando como mínimo el índice de inflación, el cual se calculará de acuerdo con el índice oficial de precios al consumidor del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

En el texto sustitutivo se incluye un artículo 13 bis el cual incorpora la figura de la Subdirección cuyo titular será nombrado por el Ministro o Ministra, el cual a sido una

de las debilidades que históricamente fueron señaladas al CONAVI, ya que el Director Ejecutivo, debido a la gran cantidad de temas administrativos propios de la institución, no podía dedicar todo el tiempo a las labores realmente sustantivas. Esta figura se incluye también para las otras dos divisiones que se estaría creando con el presente proyecto de ley.

En el artículo 16 se acoge la recomendación dada por Servicios Técnicos en su informe el cual indicaba lo siguiente:

Artículo 16. Dispone la reforma pretendida: “Corresponderá al Poder Ejecutivo determinar la organización interna del Ministerio, una vez asumidas las competencias dadas por la presente ley.” La anterior disposición presentaría roces con lo establecido en la Ley General de la Administración Pública. Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978, que en su artículo 28 establece:

“Artículo 28.- 1. El Ministro será el órgano jerárquico superior del respectivo Ministerio. 2. Corresponderá exclusivamente a los Ministros:
a) Dirigir y coordinar todos los servicios del Ministerio”

Resulta claro que la LGAP establece que la organización interna de cada ministerio corresponde al ministro del ramo quien será el órgano jerárquico superior, razón por la cual, lo dispuesto en la reforma resulta en una antinomia con esta normativa.

Es con base en lo anterior que el artículo 16 del texto sustitutivo queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 16.- Corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes determinar la organización interna del Ministerio, una vez asumidas las competencias dadas por la presente ley, misma que deberá ser presentada ante el Mideplan según la normativa vigente.

Se crea el Fondo Nacional de Infraestructura, para el cual se incluyen como novedad los las multas por infracciones confeccionadas por los inspectores de pesos y dimensiones, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, número 9078 del 04 de octubre de 2012 y sus reformas.

Además, para el artículo 22 se incluye la obligatoriedad de conformar una cuenta de preinversión en la cual depositará anualmente el monto equivalente a un 2%, como mínimo, de los ingresos de las fuentes definidas en los incisos a), b) y c) del artículo anterior, que podrá utilizar únicamente para las actividades indicadas en los incisos a) y b) del presente de creación del Fondo, y en concordancia con los planes institucionales (estratégicos, quinquenales y operativos), cuyo contenido mínimo será definido por el MOPT, lo anterior para asegurar una adecuada planificación y cumplimiento de los ciclos de preinversión de los proyectos.

De igual forma, para el fortalecimiento de las competencias del MOPT en materia de estudios preliminares y control de calidad de los materiales utilizados en la obra pública, se incluye una reserva de un 0,2% del Fondo Nacional de Vialidad para la operación del Laboratorio de Materiales del MOPT.

Todo esto es fundamental y toma en consideración lo expuesto por la Contraloría General en el criterio remitido a la comisión con relación a este proyecto, el cual indicaba que:

La reforma que necesita el sector, no puede reducirse a la concentración o desconcentración de funciones a partir del cambio de sus jerarquías, requiere un abordaje, articulado e integral del sector, considerando la interrelación de los diferentes ámbitos que en la actualidad están asignados a cada uno de los Consejos y que resultan especialmente complejos por las materias a que refieren, por la especialización de cada una de las funciones asignadas, los servicios públicos contenidos, los actores involucrados y la afectación directa a los usuarios.

Con relación a este es fundamental poder contar con recursos para desarrollar los estudios de preinversión que se requieren para el desarrollo de los proyectos, una de las falencias históricamente señaladas en los proyectos de infraestructura es que el desarrollo de los mismos inicia sin haber cumplido con el ciclo de preinversión con lo cual iniciamos a ejecutar obra sin que los proyectos estén suficientemente maduros ni cuenten con toda la información requerida para un desarrollo adecuado de los mismos.

Además, se incluye dentro del artículo 24, para cumplir con la responsabilidad de intervenir la red vial nacional, se incluye la obligatoriedad de elaborar planes estratégicos de largo plazo (20 años) mediante un Sistema de Gestión de Activos Viales que permita determinar planes quinquenales de inversión y de ahí derivar planes operativos institucionales (anuales) de inversión, los cuales definirán al menos, los progresos durante estos períodos mediante indicadores de condición superficial y capacidad estructural de los pavimentos, así como los respectivos indicadores de condición para los puentes. En este sentido, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá acatar las políticas y los lineamientos del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en materia de pre-inversión y coordinará esta labor con las unidades correspondientes.

Para la implementación y funcionamiento del SAAV, la División destinará al menos un 0.5% de los ingresos de las fuentes definidas en los incisos a), b) y c) del artículo referente al Fondo.

Además, la DINAV implementará un sistema de gestión de calidad alineado con las buenas prácticas y estándares internacionales para procesar los hallazgos de las auditorías tanto internas como externas, de forma que se minimice la ocurrencia de las debilidades evidenciadas en las diferentes áreas de su gestión.

Todos estos aspectos están orientados a mejorar la gestión propia de la infraestructura tomando en consideración las mejores prácticas internacionales.

Finalmente, tomando en consideración lo señalado en el informe del proyecto elaborado por el departamento de Servicios Técnicos, en el texto sustitutivo se incluye la modificación a toda la normativa en la cual se menciona al Consejo Nacional de Vialidad (artículos 2,3,4,5,6,7 y 8 del sustitutivo) y se corrigen algunas omisiones con relación a menciones al CONAVI que se incluían dentro del texto base.

DIVISIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Se crea la División de Movilidad y Seguridad Vial como un órgano del MOPT, que tendrá el objetivo de promover el abordaje de la seguridad vial, procurando soluciones integrales desde el punto de vista de la salud pública e integradas a otros campos como el sistema de transporte y movilidad.

La inclusión de la movilidad es uno de los cambios fundamentales dentro de la propuesta la cual históricamente ha sido un tema poco abordado por las autoridades.

En el texto sustitutivo se incluye dentro de las derogaciones los incisos ch) y f) del artículo 14 lo anterior al no ser funciones que tengan que ver con la Dirección de Ingeniería de Tránsito, tomando en cuenta también el criterio sobre el proyecto de ley remitido por ellos a la Comisión.

En el artículo 3 se indica que la División estará conformada por la triada propuesta en la Ley No. 6324:

- La Dirección General de Educación Vial
- La Dirección General de Ingeniería de Tránsito
- La Dirección General de la Policía de Tránsito

Esto subsana lo señalado en el informe de Servicios Técnicos con relación a la incongruencia de la inclusión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el texto base.

En el texto sustitutivo se modifican todas las referencias a “Consejo”, “Consejo de Seguridad Vial” o “COSEVI” para que se refieran a la “División de Movilidad y Seguridad Vial o al MOPT”, aspecto que también fue señalado en el informe de servicios técnicos como uno de los temas a mejorar con relación al texto base.

Con relación al artículo 5 se propone para cada uno de estos órganos, un **Consejo Consultivo con voz, pero sin voto y de manera ad honorem**, que contribuya en la toma de decisiones, su función será brindar criterio ante las materias, programas, iniciativas o proyectos que sean sometidos a su análisis por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Para cada Consejo Consultivo, la propuesta es específica en cuanto a la integración que deberá tener, los requisitos para ocupar dichos puestos, prohibiciones y las reglas para su funcionamiento., lo anterior tomando en Consideración observaciones realizadas por en el informe de Servicios Técnicos y en el criterio DFOE-CIU-0441 remitido por la CGR.

En el artículo 8 las funciones se actualizan y adecuan para responder las necesidades de la actualidad, sobre este tema es muy importante la inclusión del tema movilidad sobre esta nueva división. De igual forma con la nueva redacción propuesta las observaciones realizadas en el informe de Servicios Técnicos ya no aplican, debido a que ya no serían funciones del MOPT, si no de la División de Movilidad y Seguridad Vial.

Además, tomando en consideración lo señalado en el Informe de Servicios Técnicos el texto sustitutivo elimina aquellos artículos que venían en la propuesta base pero que no presentan ninguna modificación, siendo el texto, una copia exacta de la normativa vigente.

Finalmente, tomando en consideración lo señalado en el informe del proyecto elaborado por el departamento de Servicios Técnicos, se incluye la modificación a toda la normativa en la cual se menciona al COSEVI y se corrigen algunas omisiones con relación a menciones al COSEVI, Junta Directiva, Director Ejecutivo o Consejo que se incluían dentro del texto base y se realizan todas las modificaciones en la normativa legal vigente que hace referencia al Consejo de Seguridad Vial, lo anterior siguiendo la recomendación dada por el informe del Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa.

DIVISIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE

Mediante se modifican todas las referencias a “Consejo”, “Consejo de Transporte Público” o “CTP” para que se refieran a la “División de Transporte Público Terrestre o al MOPT”.

En el artículo 1 referente a las definiciones y de acuerdo con oficios DAJ-0382-2022 y DM-367-2022; ambos del MINAE se propone una mejora a las definiciones de “Tecnologías limpias” y “Combustibles limpios”.

En el artículo 5 mediante el cual se crea la División de Transporte Público Terrestre como un órgano de desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que tendrá el objetivo de promover el desarrollo de un sistema nacional de transporte público terrestre que sea eficiente y moderno, para satisfacer las necesidades de transporte de los usuarios y el país. El área de competencia de la División incluirá a todos los servicios de transporte terrestre remunerado de personas. La División contará con personalidad jurídica instrumental para administrar el canon de transporte público y en general para el cumplimiento de sus funciones.

El Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes será el responsable de gestionar y procurar que la División cuente con los recursos humanos, financieros y materiales que se requieran para el cumplimiento de sus fines.

La División tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.”

Con esto se está solventando lo señalado en el informe de Servicios Técnicos con relación a este particular en la redacción del texto base.

En el artículo 7, mediante el texto sustitutivo se actualizan las funciones que debe realizar este ente y se adecuan a las necesidades actuales, de igual forma es importante indicar que al ser funciones de la división, por lo que así se solventa también lo señalado en el informe de Servicios técnicos con relación a este artículo.

En el artículo 8, tal y como se indicó para las Divisiones previamente abordadas, se propone para cada uno de estos órganos, un **Consejo Consultivo con voz, pero sin voto y de manera ad honorem**, que contribuya en la toma de decisiones, su función será brindar criterio ante las materias, programas, iniciativas o proyectos que sean sometidos a su análisis por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Para cada Consejo Consultivo, la propuesta es específica en cuanto la integración que deberá tener, los requisitos para ocupar dichos puestos, prohibiciones y las reglas para su funcionamiento., lo anterior tomando en Consideración observaciones realizadas por en el informe de Servicios Técnicos y en el criterio DFOE-CIU-0441 remitido por la CGR.

En el artículo 12 se detallan las atribuciones del Director y en el 13 el perfil que debe tener esa persona dentro de los requisitos se destaca el: Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias, permisionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios afines a la División; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas, lo cual había sido expuesto por distintos actores durante las audiencias celebradas en la Comisión y señalado por Ingeniería de Tránsito dentro del criterio remitido sobre el texto base.

El artículo 26 referente a la inembargabilidad de los recursos, el informe de ST indicaba con relación al texto base lo siguiente:

Artículo 26. La reforma pretende únicamente cambiar la mención del CTP por el MOPT, quedando el artículo de la siguiente forma: “El patrimonio general **del MOPT y del Tribunal** será inembargable y de ningún modo podrá ser traspasado al Gobierno central ni a sus instituciones; tampoco podrá ser usado por ellos.” En este sentido se llama la atención al hecho de que el

MOPT es parte del Gobierno Central, por lo que carecería de sentido una norma que pretenda aislar el patrimonio del MOPT del resto del patrimonio del Gobierno Central, haciéndolo inembargable y no permitiendo su traspaso hacia otras instituciones del Gobierno Central.

Esta disposición tiene su lógica en la normativa actual, ya que lo que pretende es separar el patrimonio del CTP, al ser este un órgano desconcentrado con personalidad jurídica instrumental para la administración de su patrimonio, del resto del patrimonio del MOPT u otro ente estatal; pero la reforma planteada separaría el patrimonio total del MOPT. Si la intención del legislador es mantener la resguarda sobre el patrimonio actual del CTP, el cual pasaría a ser parte del patrimonio del MOPT, se recomienda mejorar la redacción del proyecto en ese sentido.

Tomando en consideración lo anterior se realiza la modificación para que en el articulado se refiera únicamente al Tribunal Administrativo de Transportes.

Se realizan importantes modificaciones referentes a la participación de los usuarios, en el artículo 54 se señala que los usuarios tendrán a su disposición las siguientes vías para presentar quejas, denuncias o propuestas:

1. Las asociaciones de desarrollo creadas al amparo de la Ley 3859 del 7 de abril de 1967, Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad y sus reformas, podrán recibir las quejas denuncias y propuestas que formulen los usuarios, lo anterior a efecto de que éstas, sean canalizadas a la Dirección de Transporte Público a través de las confederaciones de asociaciones de desarrollo o directamente.

2. Además, la Dirección de Transporte Público deberá recibir y darle trámite a las propuestas, denuncias o quejas que planteen los usuarios en forma escrita, mediante las plataformas digitales y tecnológicas existentes o en forma verbal, en este último caso, un funcionario y funcionaria levantará un acta indicando el número de identificación del denunciante y el medio para recibir notificaciones.

En los supuestos señalados en el presente artículo, la División de Transporte Público Terrestre contará con un plazo máximo de treinta días naturales contado a partir de la recepción de la denuncia, para notificar la respectiva resolución al denunciante.

La División se obliga a mantener una oficina contralora de servicio por provincia, una en la zona norte y otra en la zona sur, para darle trámite a las quejas, denuncias y propuestas que planteen los usuarios, las cuales deberán canalizarse de acuerdo con esta ley. En los cantones o sectores de transporte donde existan o se creen los comités de control de transporte, las quejas y denuncias por acciones en detrimento directo de los usuarios, se canalizarán en estos comités.

Adicionalmente, la División de Transporte Público Terrestre deberá contar con una plataforma electrónica que permita a los usuarios de los servicios de transporte remunerado de personas evaluar la calidad del servicio brindado. El

promedio de la calificación otorgada por los usuarios deberá ser considerado para efectos de una eventual renovación de la concesión. El Poder Ejecutivo establecerá mediante reglamento el porcentaje de calificación que se le dará a las evaluaciones de los usuarios realizadas por plataformas electrónicas, lo cual, será uno de los aspectos que deberá considerarse para la eventual renovación de los permisos o concesiones”.

En materia de transporte público el MOPT, a través de la División 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, lo cual es sumamente importante desde el punto de vista del ejercicio de la rectoría por parte del Ministro.

Además, se plantea una modificación al artículo 4 de la Ley N°7798 el cual incluye la infraestructura necesaria para la operación eficiente de los servicios de transporte remunerado de personas en carretera, como uno de los objetivos del MOPT y la DINAV.

Finalmente, el texto sustitutivo incluye todas las modificaciones en la normativa legal vigente que hace referencia al Consejo de Transporte Público, lo anterior siguiendo la recomendación dada por el informe del Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa.

DISPOSICIONES FINALES

Se incluye una sección de disposiciones finales la cual incluye lo siguiente:

ARTÍCULO 19.- Que, con base en lo dispuesto en esta ley las atribuciones y competencias otorgadas al Consejo de Seguridad Vial según la Ley 6324 del 24 de mayo de 1979, al Consejo Nacional de Vialidad mediante Ley 7798 del 230 de abril de 1998 y al Consejo de Transporte Público, según Ley 7969, del 22 de diciembre de 1999, serán asumidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual las ejercerá a través de la División de Movilidad y Seguridad Vial, la División Nacional de Vialidad y a la División de Transporte Público Terrestre, creadas por la presente ley.

ARTÍCULO 20.- Téngase por legalmente disueltos y extintos el Consejo de Seguridad Vial, el Consejo Nacional de Vialidad y el Consejo de Transporte Público.

Lo anterior tomando en consideración la recomendación dada por Servicios Técnicos en su Informe AL-DEST-IJU-259-2022, la cual indicaba lo siguiente:

“De este modo tenemos que la iniciativa dispone lo siguiente: “Concéntrense en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en adelante “El Ministerio”, las competencias desconcentradas mediante ley N° 7762 en el Consejo

Nacional de Concesiones.”; “Concéntrese en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias conferidas por la ley N° 7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi” al Consejo de Transporte Público.”; “Concéntrese en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias conferidas por la ley N° 6324 “Ley de Administración Vial” al Consejo de Seguridad Vial.”

En este mismo sentido, si bien se están derogando los artículos de las diferentes normas en los cuales se crean los Consejos que se pretenden eliminar, ninguna de las reformas dispone explícitamente la eliminación de dichos órganos, lo cual resulta en una derogación tácita de los mismos. Se recomienda, en aras de una adecuada técnica legislativa y una mayor seguridad jurídica, que se incluya dentro del articulado de manera expresa la eliminación de los diferentes consejos.”

Finalmente, para el Transitorio I., el informe de Servicios Técnicos indica que “En aras de una adecuada técnica legislativa, debe establecerse un lapso de tiempo para que los órganos que se pretende eliminar entreguen el informe a que hace mención el transitorio. Este lapso debe establecerse teniendo en cuenta el principio de razonabilidad.”, es por ello que se incluye un plazo de seis meses para esta tarea.

Es de suma importancia también que en el texto sustitutivo se plantea un TRANSITORIO VII, para que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes adecue su estructura organizacional para el ejercicio eficiente de las competencias asumidas mediante esta ley, en el plazo de dieciocho meses contados a partir de la fecha de su vigencia.

Sobre este particular el MOPT mediante criterio remitido a la Comisión indica que actualmente se encuentra coordinando con MIDEPLAN y trabajando en el proyecto de reorganización administrativa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, bajo el enfoque por procesos (identificación, diseño y rediseño) y las diferentes propuestas para migrar a una estructura organizacional moderna, incorporando buenas prácticas internacionales en materia de gestión de proyectos y procesos, con el propósito de atender de una forma eficiente las necesidades y demandas de la población en los temas que son responsabilidad de este Ministerio.

IV. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN FINAL.

De conformidad con los motivos anteriormente expuestos, la Comisión Especial n.º23.167 resuelve la rendición del presente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA** sobre el proyecto de Ley contenido en el expediente legislativo 23114.

El texto del proyecto es el siguiente:

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

**CAPÍTULO I
DE LA DIVISIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

ARTÍCULO 1.- Se reforma el título de la Ley n.º 7798, Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), de 30 de abril de 1998 y sus reformas para que, en adelante, se lea: “Ley de Creación de la División Nacional de Vialidad (DINAV)”.

ARTÍCULO 2.- Se modifican los siguientes conceptos contenidos en el artículo 1 de la ley n.º7798, Creación del Consejo Nacional de Vialidad, de 30 de abril de 1998: “red vial nacional”, “conservación vial” y “rehabilitación. El texto es el siguiente:

“Artículo 1.- La presente ley regula la conservación y construcción de las carreteras, las calles de travesía y los puentes de la red vial nacional. Para los efectos de esta ley se definen los siguientes conceptos:

Red vial nacional: conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con sustento en los estudios técnicos respectivos.

[...]

Conservación vial: conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías y los puentes, incluyendo sistema de drenajes, obras de canalización y obras de retención de taludes, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende todo lo que no alcanza a ser construcción de obras nuevas o variación sustancial de estándar de las existentes. Tampoco comprende las obras de restauración que se requieren a causa de emergencias, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción. Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo, rehabilitación y mejoramientos puntuales.

[...]

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la

construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso.

Para el caso de los puentes, donde la rehabilitación se refiere a la intervención de elementos que garanticen la integridad estructural, esta se considerará un mejoramiento que escapa a la simple conservación, por la necesidad de desarrollar ingeniería y especificaciones de diseño para tales trabajos.”

ARTÍCULO 3.- Se reforman los artículos 3, 4, 6, 7, 13, 15, 16, 17, 20; 21, 22, 23, 24, el inciso b) y párrafo final del artículo 24 bis, 26, 27, 29, 30 y 31 y, adiciónense un artículo 22 bis. Se adiciona un capítulo VI antes del artículo 20, cuyo título será “Capítulo VI EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA” y se corre la numeración de los siguientes capítulos. Todo lo anterior en la ley n.º 7798, Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), de 30 de abril de 1998, y sus reformas, cuyos textos dirán:

“Artículo 3.-

Se crea la División Nacional de Vialidad (DINAV) como un órgano con desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, contará con personalidad jurídica instrumental para realizar las competencias previstas en esta ley. En su calidad de órgano técnico, gozará de independencia de criterio en el desempeño de sus atribuciones de ley.

El Director de la DINAV será el responsable directo ante el ministro y el viceministro de Obras Públicas y Transportes, en los asuntos que le competen; esta relación jerárquica directa no podrá ser debilitada ni limitada por ninguna disposición organizativa ni administrativa.

Serán funciones del Director la dirección, coordinación, implementación, supervisión y evaluación de las actividades técnicas, científicas y administrativas que se ejecuten en el cumplimiento de esta ley, y que se desarrollarán vía Reglamento.

La Dirección tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 4.- Serán competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la División Nacional de Vialidad, las siguientes:

- a. Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación de la Red Vial Nacional, incluyendo la infraestructura necesaria para la operación eficiente de los servicios de transporte remunerado de personas en carretera, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación Sectorial (DPS).
- b. Ejecutar, mediante contratos o convenios las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación de la totalidad de la Red Vial Nacional.
- c. Desarrollar infraestructuras resilientes al cambio climático a través de la incorporación de esta variable en cada una de las etapas del ciclo de vida de los proyectos que desarrolle.
- d. Desarrollar infraestructura que considere el impacto funcional del crecimiento urbano.
- e. Desarrollar infraestructura que considere los trabajos remediales para contrarrestar deficiencias en seguridad vial.
- f. Procurar el uso racional y conservación de los recursos naturales, para lo cual deberá atender estándares ambientales en materia de gestión, protección, conservación, así como la mitigación y compensación del impacto en la flora y la fauna en el desarrollo de obras.
- g. Promover procesos de información y consulta a los involucrados en la gestión de la infraestructura a su cargo, así como dar pronta consideración y respuesta a los resultados de dichos procesos, implementando aquellos aspectos pertinentes en el diseño de sus proyectos.
- h. Implementar los principios de administración de activos definidos en la presente ley, promoviendo para ello la coordinación permanente con la Dirección de

Planificación Sectorial y la transparencia con los usuarios y contribuyentes.

- i. Asegurar la adecuada gestión de la infraestructura a su cargo, acorde con las normas técnicas, las buenas prácticas más actualizadas, la razonabilidad y proporcionalidad de los costos.
- j. Las demás competencias que señalen las leyes.”

“Artículo 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, el ministro de obras públicas y transportes está expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En casos donde se persiga obtener el máximo beneficio del modelo de gestión contractual elegido, se podrá contratar por periodos de hasta ocho años. En ambos casos, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario según la planificación plurianual y sus ajustes. El Ministerio de Hacienda, antes de aprobarlo, velará porque se reserven los recursos financieros en cada período presupuestal.

Artículo 7.- El ministro de obras públicas y transportes podrá conformar un órgano consultivo técnico y asesor, ad honórem, en materia de construcción y conservación de la red vial nacional, cuyo criterio no será vinculante. La organización y funcionamiento serán definidos vía reglamento.

El Ministro o su representante será quien coordine dicho órgano consultivo y estará además integrado al menos, por los siguientes miembros:

1. Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía designado por el Ministro o Ministra de esa cartera.
2. Un representante del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME UCR)
3. Un representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.
4. Un representante del sector privado.

Para ser miembro del consejo consultivo se requiere:

- a) Ser profesional con título académico, debidamente incorporado al colegio respectivo, de preferencia con experiencia en sistemas de gestión de carreteras o en ingeniería de transportes, gestión de proyectos, desarrollo de infraestructura, geotécnica, diseño de vías o puentes, contratación administrativa o áreas afines.

- b) No tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la construcción o conservación de carreteras, puentes o con el transporte de personas o bienes.
- c) Cualquier otra condición que señale el reglamento.”

“Artículo 13.- Las atribuciones de la División serán ejercidas por un Director o Directora, quien tendrá las siguientes funciones:

- a) Proponer ante el jerarca, los planes y presupuestos de la División, de conformidad con los planes estratégicos y políticas generales.
- b) Desarrollar estudios tendientes a establecer las condiciones aceptables en que convenga mantener la red vial nacional.
- c) Proponer al jerarca la integración de vías a la red vial nacional, de conformidad con lo que establece el ordenamiento jurídico.
- d) Proponer ante el ministro, las tarifas de las vías que operan mediante el sistema de peaje, para la posterior aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).
- e) Establecer las normas relativas a pesos y dimensiones máximos que deben tener los vehículos que circulen en la red vial nacional.
- f) Fiscalizar la ejecución correcta de los contratos y convenios suscritos con terceros.
- g) Promover la suscripción de contratos y empréstitos con entidades de crédito nacionales o internacionales orientados al cumplimiento de los objetivos indicados en la presente ley, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.
- h) Suscribir los contratos de obra, suministros y servicios.
- i) Ejercer la fiscalización que proceda sobre aquellos asuntos que le sean delegados por el Ministro.
- j) Propiciar la capacitación del personal.
- k) Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la conservación y construcción vial con instituciones y organizaciones nacionales o internacionales.
- l) Establecer mecanismos de comunicación con las personas usuarias.
- m) Emitir criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial en coordinación con la Dirección de Planificación Sectorial.

- n) Contratar una auditoría externa para que audite en forma periódica el Fondo Nacional de Infraestructura, cuyo informe final se remitirá al jerarca y a la Contraloría General de la República para lo que corresponda.
- o) Ejecutar cualquier otra gestión expresamente encomendada por el Ministro.
- p) Las demás que establezca el ordenamiento jurídico.”

“Artículo 15.- La persona directora tendrá a su cargo la DINAV, será nombrada por el Ministro o Ministra, responderá personalmente por su gestión y será la máxima autoridad administrativa del órgano; lo representará judicial y extrajudicialmente, con poder generalísimo sin límite de suma y será el superior inmediato del personal del órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Poseer un título profesional a nivel universitario afín a los objetivos de la División.
- b) Estar incorporado en el colegio profesional respectivo.
- c) Poseer experiencia comprobada en materia de infraestructura, por un período no menor de diez años.
- d) No tener lazos de consanguinidad ni afinidad con los jefes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios afines a la división; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas. Para acreditar lo anterior se emitirá declaración jurada.

El puesto del Director es de confianza, será de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y estará sujeto al régimen de prohibición para el ejercicio liberal de la profesión conforme a lo establecido en la ley n.º5867, Ley de compensación por pago de Prohibición de 15 de diciembre de 1975.

Dentro de la estructura de la DINAV podrá existir una persona Sub Directora, quien será designada por el Ministro y deberá cumplir los mismos requisitos que la persona Directora. Ejercerá las atribuciones que le asigne la Dirección de la División y le sustituirá en sus ausencias temporales.

Artículo 16.- Para cumplir lo establecido en esta Ley, la DINAV contará con los funcionarios necesarios para el cumplimiento de sus funciones. La estructura técnica y administrativa del DINAV será definida vía reglamento, de acuerdo con la legislación vigente.

Artículo 17.- La auditoría del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá sus funciones sobre la DINAV de conformidad con lo estipulado en las normas vigentes y las disposiciones que para el efecto dicte la Contraloría General de la República.

La DINAV implementará un sistema de gestión de calidad alineado con las buenas prácticas y estándares internacionales para procesar los hallazgos de las auditorías tanto internas como externas, de forma que se minimice la ocurrencia de las debilidades evidenciadas en las diferentes áreas de su gestión.

Cada año y adicionalmente a su labor normal de auditoría técnica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes contratará estudios independientes para valorar el grado de mejoría de la red, la situación prevaleciente y otros logros alcanzados mediante los programas de construcción y conservación, realizados durante los dos años recién transcurridos.”

“CAPÍTULO VI

EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 20.- Se crea el Fondo Nacional de Infraestructura Vial (en adelante el Fondo), que estará constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes:

- a) El monto correspondiente a los ingresos recaudados por el impuesto único a los combustibles, previsto en el artículo 5 de la n.º8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y sus reformas del 04 de julio del 2001.
- b) El monto correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la ley n.º7088, Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero CA y sus reformas del 30 de noviembre de 1987.

- c) Las multas por infracciones confeccionadas por los inspectores de pesos y dimensiones, de acuerdo con lo dispuesto en la ley n.º9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial y sus reformas, del 04 de octubre de 2012.
- d) El producto de los peajes, cánones, tarifas y otros equivalentes obtenidos por la prestación de servicios en la infraestructura a cargo de la División.
- e) En el caso de los peajes, estos deberán ser utilizados prioritariamente en la carretera que generó el monto respectivo hasta alcanzar las condiciones mínimas aceptables, pudiéndose utilizar en otras rutas de la región al cumplirse estas. Serán actualizados una vez al año, considerando el índice de precios a la construcción del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) se encargará de la aprobación de las tarifas correspondientes a los peajes.

- f) Las transferencias y donaciones que realicen instituciones públicas o privadas.
- g) El monto análogo a las tasas del impuesto único a los combustibles indicado en el inciso a) que lleguen a aplicar en la carga de los vehículos eléctricos que utilicen la Red Vial Nacional y Cantonal, posterior a la vigencia de los incentivos aprobados mediante la ley n.º10.209, Ley de Incentivos al Transporte Verde del 5 de mayo de 2022.

Artículo 21.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes queda facultado para constituir fideicomisos con los bancos comerciales del Estado para el cumplimiento de los fines de esta ley. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias.

Artículo 22.- Los montos incorporados al Fondo de las fuentes definidas en los incisos a), b), c) y e) del artículo 20 sólo podrán ser destinados a las siguientes actividades:

- a) Planificación y medición de desempeño.
- b) Estudios básicos, anteproyectos, diseños, estructuración técnico-financiera de proyectos, expropiación y reubicación de servicios públicos, incluyendo para actividades de construcción.
- c) Conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura vial.
- d) Construcción de obras menores.
- e) Operación de la División.
- f) Investigación y transferencia de conocimiento.
- g) Elaboración de propuestas de normalización técnica.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la DINAV, deberá conformar una cuenta de pre inversión en la cual depositará anualmente el monto equivalente a al menos un 2%, como mínimo, de los ingresos de las fuentes definidas en los incisos a), b) y c) del artículo 20, que podrá utilizar únicamente para las actividades indicadas en los incisos a) y b) del presente artículo, y en concordancia con los planes institucionales (estratégicos, quinquenales y operativos), cuyo contenido mínimo será definido por el MOPT.

Para el fortalecimiento de las competencias del MOPT en materia de estudios preliminares y control de calidad de los materiales utilizados en la obra pública, se reservará al menos un 0,2% del Fondo Nacional de Vialidad para reforzar la operación del Laboratorio de Materiales del MOPT.

Para la implementación y funcionamiento del Sistema de Gestión de Activos Viales al que refiere el artículo 23 la División, destinará al menos un 0.5% de los ingresos de las fuentes definidas en los incisos a), b) y c) del artículo 20.

Artículo 22 bis. - La DINAV está autorizada para utilizar sus recursos presupuestarios y gestionar la creación de plazas temporales para el apoyo de su gestión en los ámbitos de su competencia, previa autorización de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda. Esta autorización tiene el objetivo de promover la eficiencia en la gestión de la infraestructura a su cargo y la transferencia de conocimiento a la Administración. Los contratos de estas plazas podrán tener un plazo máximo de cinco años.

Artículo 23.- El MOPT deberá elaborar planes estratégicos de largo plazo (20 años) mediante un Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV), que incorpore su conservación, rehabilitación y reconstrucción, cuando así se requiera.

A partir de ellos, deberá generar planes quinquenales y anuales de inversión con indicadores técnicos de desempeño. Para ello, deberá acatar los lineamientos y políticas del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en materia de pre-inversión. En estos planes se definirán al menos, los progresos durante estos períodos mediante indicadores de condición superficial y capacidad estructural de los pavimentos, así como los respectivos indicadores de condición para los puentes.

La gestión de infraestructura deberá enfocarse prioritariamente hacia la preservación en buen estado de los activos que no se encuentran en estado avanzado de deterioro, para favorecer el uso más eficiente de los recursos.

Además, se deberán gestionar bajo los principios de competitividad y transparencia en los procesos de contratación y promoviendo la disponibilidad de información resumida, clara, concisa, gratuita y gráfica para toda la población, para lo cual se deberá utilizar las herramientas tecnológicas disponibles que permitan una adecuada aplicación de dichos principios. Dicha información deberá cubrir todas las actividades de gestión, y será proporcionada de forma tanto proactiva como reactiva y en un formato estandarizado.

Estos planes deberán estar disponibles y actualizados en el sitio web del MOPT.

Cuando por motivos imprevisibles la red vial nacional haya sido afectada por fenómenos naturales, la DINAV podrá actuar bajo excepción de los planes del Sistema de Gestión de Activos Viales en procura de la satisfacción del interés público, con el fin de retomar la red a su estado funcional, evitar cierres parciales o totales de vías o reducción de carga en puentes.

Artículo 24.-

En todas las labores de planificación, diseño, conservación, mantenimiento rutinario y manteniendo periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional o cantonal, que realicen el Ministerio de Obras Públicas y

Transportes y las municipalidades, de acuerdo con sus respectivas competencias, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial en el diseño y verificar su debida implementación durante su construcción, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria y en forma coordinada entre órganos y entes.

Como parte de la seguridad vial deberán incorporarse prevenciones para el paso seguro de peatones, incluidos aquellos a nivel y a desnivel, la protección para el tránsito seguro de peatones longitudinal a la vía, las bahías para las paradas de transporte público, las ciclorutas, en los casos que corresponda, y la adecuada visibilidad de las vías, incluida la eliminación de obstáculos en ellas y en el derecho de vía de estas y cualquier otro que se disponga vía reglamento.

Para salvaguardar la seguridad vial, deberá tomarse en consideración el entorno urbano que atraviesen las vías, los planes reguladores, las directrices del Ministerio de la Vivienda, del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y la Ley N.º 7600, las condiciones para vías con accesos restringidos o no restringidos, así como todos los otros elementos, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos que garanticen la mejor seguridad vial de los peatones y conductores.

Asimismo, es obligación del Estado mantener la infraestructura vial nacional en buen estado; para tal fin, deberá invertir anualmente los recursos necesarios y deberá realizar las gestiones necesarias para reestablecer el funcionamiento de la red ferroviaria nacional, procurando en esta forma, detener el deterioro que sobre la red vial nacional ocasiona el flujo de vehículos de carga pesada.

Artículo 24 bis. - La DINAV está autorizada a intervenir rutas cantonales únicamente en los siguientes casos:

[...]

b) Cuando, producto de la ejecución de un proyecto en una ruta nacional se vean afectadas las condiciones operativas de las rutas cantonales circundantes. En estos casos, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá realizar los trabajos preparatorios en la ruta cantonal tendientes a mejorar su capacidad estructural y operativa que garanticen una mejor integración entre las redes a partir de la planificación y diseño; una vez finalizada la ejecución de las obras, se deberá evaluar el estado en que queda la ruta cantonal y se deberá definir si se requiere una intervención

adicional para efectos de restituir la ruta cantonal a las condiciones iniciales previas a la ejecución del proyecto en la red vial nacional o mejorarlas.

Las anteriores intervenciones en la red vial cantonal podrán ser autorizadas por el Ministro, previa notificación y coordinación con la municipalidad respectiva y, para este tipo de intervenciones, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá elaborar un procedimiento que garantice la eficiencia y eficacia de esta intervención.”

“Artículo 26.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes incluirá en sus presupuestos las partidas necesarias para financiar programas de divulgación, promoción y comunicación con los usuarios de vías y puentes, así como para formar y capacitar personal, tanto del sector público como privado, con miras a fortalecer los programas de desarrollo en el campo de la conservación vial, la gestión de carreteras y la transferencia de tecnología.

Artículo 27.- Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes hará del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva.

Asimismo, cada seis meses dará a conocer los programas de trabajo, el monto de las inversiones propuestas, los logros alcanzados y otros índices de interés público, tales como costos de mantenimiento por kilómetro, el estado actual de la red o el costo de las nuevas obras, entre otros.”

“Artículo 29.- Las personas funcionarias de la DINAV estarán dentro del Régimen del Estatuto del Servicio Civil, serán funcionarios del MOPT y les aplicará la ley n.º10.159, Ley Marco de Empleo Público de 08 de marzo de 2022 y normativa conexas.

Artículo 30.- La aplicación de las sanciones administrativas será ejercida por el superior jerárquico del Ministerio de Obras Públicas y Transportes sin distinciones de ninguna naturaleza, de oficio o a solicitud de parte. La resolución correspondiente deberá notificarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que los hechos llegaron a su conocimiento.

Artículo 31.- El funcionario público deberá denunciar la comisión de los hechos tipificados en el Código Penal en un plazo máximo de treinta días hábiles desde que la conoció; caso contrario, incurrirá en el delito de incumplimiento de deberes, previsto en el Código Penal.”

ARTÍCULO 4.- Se derogan los artículos 5, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 25 y 28 de la ley n.º7798, Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) de 30 de abril de 1998.

ARTÍCULO 5.- Se reforman el inciso a) del artículo 5 y el párrafo primero del artículo 6, ambos de la ley n.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias del 4 de julio del 2001, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 5º-Destino de los recursos

Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

- a. Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la atención de la red vial nacional.

[...]

Artículo 6.- Fiscalización para garantizar la calidad de la red vial nacional. Para lograr la eficiencia de la inversión pública, la Universidad de Costa Rica podrá celebrar convenios con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por intermedio de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME UCR), las siguientes tareas:

[...]”

ARTÍCULO 6.- Se reforman los artículos 49, 213 y el inciso d) del artículo 234 de la ley n.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial de 4 de octubre de 2012, y sus reformas para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 49.- Servicio de transporte público en servicios especiales

Los vehículos que presten servicio de transportes especiales deberán estar rotulados con la leyenda que indique la modalidad de servicio especial que se brinda. Las dimensiones y la ubicación de la rotulación se harán de conformidad con lo establecido en las disposiciones reglamentarias. No podrán realizar otras actividades diferentes de las autorizadas. El permiso para transporte público en servicios especiales en todos los casos se extenderá de forma temporal, por un plazo hasta de dos años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige; mediante acto administrativo motivado del Director de la División de Transporte Público Terrestre, debidamente fundamentado en los reglamentos que se dicten en la materia.”

“ARTÍCULO 213.- Inspectores institucionales de tránsito

La Dirección General de la Policía de Tránsito, a solicitud de instituciones públicas y privadas, podrán investir inspectores de tránsito para velar por el cumplimiento de las señales de tránsito, particularmente, las zonas de paso o de seguridad, circundantes a la respectiva institución.

Estos deben portar, en el ejercicio de sus funciones, la respectiva identificación que para tal efecto determinará la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Quienes así sean investidos están autorizados únicamente para hacer partes o boletas de citación, para efectos del inciso d) del artículo 144, el inciso s) del artículo 145 y los incisos b) y c) del artículo 146 de esta ley.

En el caso de las universidades públicas podrán contar con un cuerpo especial de inspectores de tránsito que tendrá las atribuciones y competencias que esta ley otorga para ejercer el control y la vigilancia vehicular dentro de sus instalaciones. Fuera de las instalaciones, estas competencias se establecerán mediante convenio de cada universidad pública con la División General de la Policía de Tránsito.

Sin perjuicio de las labores ordinarias de la Policía de Tránsito, la Dirección de Policía de Tránsito podrá investir a funcionarios de la División de Nacional de vialidad como inspectores de pesos y dimensiones, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por dicha Dirección para la designación.

Los inspectores de pesos y dimensiones deberán cumplir las disposiciones, las obligaciones y los protocolos definidos por la

Dirección de Policía de Tránsito, así como con la reglamentación respectiva. Podrán ejercer sus funciones en instalaciones de controles permanentes o temporales. El avituallamiento de este cuerpo policial corresponderá al DINAV.

Los inspectores de pesos y dimensiones podrán confeccionar boletas por las infracciones contempladas en los siguientes incisos a), b) y c) del artículo 145 de esta ley.”

“ARTÍCULO 234.- Destinos específicos de las multas

(...)

d) Un setenta por ciento (70%) del monto de las multas que hubieran sido confeccionadas por los inspectores municipales de tránsito, producto de las infracciones definidas en esta ley, será transferido a la municipalidad donde se confeccionó la boleta. Estos montos se destinarán a inversión de capital en el fortalecimiento de la seguridad vial y el financiamiento del programa de los inspectores de tránsito municipal.

En el caso de las multas que hubiesen sido confeccionadas por los inspectores de pesos y dimensiones, el cuarenta por ciento (40%) será transferido a la División Nacional de Vialidad para el financiamiento de los procesos de control de pesos y dimensiones.”

ARTÍCULO 7.- Se reforma el inciso a) del artículo 2 de la Ley n.º3155 Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, del 05 de agosto de 1963, como se indica:

“Artículo 2º.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

- a. Planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar, con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional.

[...]"

ARTÍCULO 8.- Se reforma el párrafo primero del artículo único de la ley n.º 9983 Ley de Exoneración de pago para dar publicidad en el diario oficial La Gaceta a documentos relacionados con expropiaciones para la ejecución de proyectos de obra pública a realizar por parte del Ministerio y Obras Públicas y Transportes y sus Consejos, del 19 de mayo de 2021, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“ARTÍCULO ÚNICO- Exoneración.

Se exonera al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y al Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) del pago en las publicaciones requeridas en el diario oficial La Gaceta, para el trámite de expropiación, específicamente en lo que respecta a la declaratoria de interés público, fe de erratas, resoluciones de pago por indemnizaciones y cualquier modificación posterior a la declaratoria de interés público de las siguientes obras:

[...]"

ARTÍCULO 9.- Se reforma el artículo 7 de la Ley n.º 9899 Aprueba Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del Programa de infraestructura vial y movilidad urbana y del contrato de préstamo N°4864/OC-CR que financia Programa de Infraestructura vial de Asociaciones Público Privadas de 10 de setiembre de 2020, para que en adelante se lea:

“ARTÍCULO 7- Autorización para cobro de peajes.

Se autoriza de manera facultativa al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para que establezcan en las rutas nacionales el cobro de un peaje en los proyectos a realizar con esta ley, que permita garantizar un adecuado mantenimiento de la vía en todos sus componentes, dentro de los principios de racionalidad, proporcionalidad, oportunidad y conveniencia local y nacional.

Para lo anterior, deberá existir un estudio previo de viabilidad técnica que analice todos los aspectos relacionados con la medida de colocar un peaje. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) se encargará de la aprobación de las tarifas correspondientes.”

ARTÍCULO 10.- Se reforma el párrafo primero del artículo 1 y el artículo 3 de la ley n.º8505, Ampliación y Mejoramiento de la Ruta de Acceso Terrestre a la Ciudad de

Puntarenas, de 28 de abril de 2006, y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 1- Se autoriza al Estado, por medio de la División Nacional de División Nacional de Vialidad (DINAV) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para que construya, mejore y conserve, a través de proyectos de infraestructura vial, aquellas obras necesarias que complementen el acceso terrestre a la ciudad de Puntarenas, en los terrenos del tramo del ferrocarril al Pacífico, comprendidos entre el Liceo de Chacarita y la antigua Capitanía de Puerto de la ciudad de Puntarenas, incluyendo los terrenos correspondientes al actual derecho de vía a favor del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), que se extiende por siete metros con sesenta y dos centímetros (7,62 m), a partir del centro de la actual vía férrea a ambos lados en terreno plano, y a cinco metros (5 m) en los terrenos con corte o relleno a ambos lados de la vía, a partir de la cima de los cortes o del pie del talud correspondiente, así como los demás terrenos de dominio público adyacentes.

[...]

“Artículo 3- El Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la División Nacional de Vialidad (DINAV) y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), establecerá los mecanismos de coordinación, señalización y determinación de los horarios correspondientes para la utilización de forma conjunta de la nueva carretera panorámica de acceso a Puntarenas y del ferrocarril, a efectos de garantizar la seguridad vial de los usuarios.”

ARTÍCULO 11.- Se reforma el párrafo final del artículo 76 de la Ley n.º6043, Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre, de 02 de marzo de 1977, cuyo texto dirá:

“Artículo 76.-

[...]

Igualmente, reservará una zona no menor de cincuenta metros de ancho (50 m) a partir de la pleamar ordinaria, que dedicará a la construcción de la sección de la carretera panorámica comprendida entre "La Vuelta", ubicada en el distrito doce, Chacarita, y las inmediaciones del "Yacht Club", en el distrito primero, Puntarenas; la cual, por tratarse de una ruta de la red vial nacional estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y su conservación vial a cargo de la División Nacional de Vialidad (DINAV).”

CAPÍTULO II

DE LA DIVISIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 12.- Se reforman los artículos 3, 4, 5, 8, 9, el párrafo primero del artículo 10, 11, el inciso g) del artículo 14, 15, 16, 17, 20, 22 y 23 de la ley n.º6324, Ley de Administración Vial de 24 de mayo de 1979, para que, en adelante, se lean de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 3.- La Administración Vial estará constituida por:

- 1) La División de Movilidad y Seguridad Vial.
- 2) La Dirección General de Educación Vial.
- 3) La Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- 4) La Dirección General de la Policía de Tránsito.

ARTÍCULO 4.- Se crea la División de Movilidad y Seguridad Vial (DIMOSEVI) como un órgano con desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, contará con personalidad jurídica instrumental para realizar las competencias previstas en esta ley. En su calidad de órgano técnico, gozará de independencia de criterio en el desempeño de sus atribuciones de ley.

El Director de la DIMOSEVI será el responsable directo ante el ministro y el viceministro de Obras Públicas y Transportes, en los asuntos que le competen; esta relación jerárquica directa no podrá ser debilitada ni limitada por ninguna disposición organizativa ni administrativa.

Serán funciones del Director, la dirección, coordinación, implementación, supervisión y evaluación de las actividades técnicas, científicas y administrativas que se ejecuten en el cumplimiento de esta ley y que se desarrollarán vía reglamento.

La Dirección tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.”

“Artículo 5.- El ministro de obras públicas y transportes podrá conformar un órgano consultivo técnico y asesor, ad honórem, en materia de seguridad y administración vial nacional, cuyo criterio no será vinculante. La organización y funcionamiento serán definidos en vía reglamento.

El Ministro o su representante será quien coordine dicho órgano consultivo y estará además integrado, al menos, por los siguientes miembros:

1. Un representante del Ministerio de Educación Pública, designado por el Ministro o Ministra de esa cartera.
2. Un representante del Ministerio de Salud, designado por el Ministro o Ministra de esa cartera.
3. Un representante del Instituto Nacional de Seguros, designado por la Junta Directiva.
4. Un representante de los Gobiernos Locales que será elegido mediante los mecanismos que establezca el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM).

Para ser miembro del consejo consultivo se requiere:

- a) Ser profesional con título académico, debidamente incorporado al colegio respectivo, de preferencia con experiencia en seguridad vial y/o transportes o áreas afines.
- b) No tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la División.
- c) Cualquier otra condición que señale el reglamento.”

“Artículo 8.- El Director de la División de Movilidad y Seguridad Vial conocerá y resolverá los asuntos de su competencia, de conformidad con la ley, previo estudio e informe de los directores de sus áreas técnicas.

Artículo 9.- Serán competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la División de Movilidad y Seguridad Vial, las siguientes:

- a) Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, incluyendo las evaluaciones del nivel de protección que las carreteras y caminos ofrecen a peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos, así como los datos de accidentabilidad históricos para identificar problemas de movilidad, seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.
- b) Conocer y aprobar orientaciones y prioridades, recomendar proyectos para programas de movilidad multimodal, funcional de tránsito y promoción proactiva de la seguridad vial.
- c) Proponer ante el Ministro de Obras Públicas y Transportes la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos,

bienes y carga en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.

- d) Recomendar al Ministro de Obras Públicas y Transportes, los montos de los resarcimientos, cobros, permisos, certificaciones, daños en señales viales, escoltas especiales, cursos, materiales de estudio, traslados originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito.
- e) Administrar el Fondo de Movilidad y Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la movilidad y seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, y la Policía de Tránsito.
- f) Promover y regular los estudios de movilidad multimodal, estudios funcionales de tránsito y seguridad vial de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente en la red vial nacional y cantonal.
- g) Promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, además de los principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras, todo de conformidad con la ley n.º9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística de 24 de febrero de 2019.”
- h) Desarrollar, avalar e implementar planes, programas, proyectos, estudios técnicos, auditorías integrales, evaluaciones, asesorías, capacitaciones e investigaciones en movilidad y seguridad vial; así como generar intervenciones de prevención y promoción en la materia, que permitan mejorar el desplazamiento seguro de los diferentes usuarios motorizados y no motorizados en el sistema de movilidad y transporte.
- i) Atender las siguientes funciones establecidas en la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial:
 - i. Anotación de la boleta de citación confeccionada por el oficial de tránsito (artículo 162),
 - ii. Trámite de la impugnación a las boletas de citación (artículo 163 y siguientes)
 - iii. Pago y cobro de multas (artículos 192 y siguientes).
 - iv. Custodia de los vehículos detenidos (artículo 150),
 - v. La devolución de placas y vehículos detenidos (artículos 151 y 152)

- vi. La disposición de vehículos no reclamos (artículo 155).
- vii. Todo lo relacionado al Capítulo IV denominado Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, (artículo 223)

“Artículo 10.- Para el cumplimiento de las funciones de la División, el MOPT contará con los siguientes recursos que formarán el Fondo de Movilidad y Seguridad Vial:

[...]

“Artículo 11.- La División de Movilidad y Seguridad Vial, contará con una Dirección de Ingeniería de Tránsito como parte de su estructura organizacional y subordinada a ella, tendrá a su cargo el estudio de los problemas de tránsito y de sus consecuencias ambientales y sociales, así como el diseño y la ejecución de medidas y propuestas de normas técnicas para controlarlas. Para tales fines tendrá a su cargo el señalamiento vial.”

“Artículo 14.-La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá las siguientes funciones:

[...]

- g. Preparar y presentar al Director de la DIMOSEVI los presupuestos de ingresos y egresos relativos al Fondo contemplado en el artículo 10 de la presente ley; y

[...]

Artículo 15.- La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá una Oficina Coordinadora y de Asistencia Técnica para asesorar a las municipalidades sobre estudios funcionales y de seguridad vial, estudios de ingeniería, planificación y regulación del tránsito. Los programas, planes y diseños para proyectos relacionados con el tránsito en los cantones deberán ser revisados y aprobados en un plazo hasta de treinta días hábiles por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, antes de ser ejecutados por la respectiva

municipalidad; vencido este plazo sin haberse emitido un criterio, se tendrán por aprobados.

Artículo 16.- La División de Movilidad y Seguridad Vial, contará con una Dirección de la Policía de Tránsito que tendrá plena responsabilidad sobre el control y vigilancia de las operaciones de tránsito en todo el país. Para el cumplimiento de sus funciones deberá acatar las disposiciones formuladas por las División de Transporte Público Terrestre y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, en cuanto a los aspectos técnicos, operacionales y legales del tránsito.

Artículo 17.- La Dirección de la Policía de Tránsito contará con las dependencias que indique el respectivo reglamento. Su personal administrativo estará sujeto al Régimen de Servicio Civil y su personal operativo al Régimen Policía, quien tendrá investidura de autoridad para todos los efectos legales correspondientes y les aplicará la ley n.º10.159, Ley Marco de Empleo Público de 08 de marzo de 2022 y normativa conexas.”

“Artículo 20.- La División de Movilidad y Seguridad Vial, contará con una Dirección General de Educación Vial, la cual será la responsable de todo el Sistema Nacional de Acreditación de Conductores, que incluye el proceso de formación de conductores y la expedición de las licencias de conducir.”

“Artículo 22- La persona directora tendrá a su cargo la DIMOSEVI, será nombrada por el Ministro o Ministra, responderá personalmente por su gestión y será la máxima autoridad administrativa del órgano; lo representará judicial y extrajudicialmente, con poder generalísimo sin límite de suma y será el superior inmediato del personal del órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Poseer un título profesional a nivel universitario afín a los objetivos de la División.
- b) Estar incorporado en el colegio profesional respectivo.
- c) Poseer experiencia comprobada en materia de seguridad vial y/o transportes, por un período no menor de diez años.
- d) No tener lazos de consanguinidad ni afinidad con los jefes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la

prestación de servicios afines a la división; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas. Para acreditar lo anterior se emitirá declaración jurada.

El puesto del Director es de confianza, será de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y estará sujeto al régimen de prohibición para el ejercicio liberal de la profesión conforme a lo establecido en la ley n.º5867, Ley de compensación por pago de Prohibición de 15 de diciembre de 1975.

Dentro de la estructura de la DIMOSEVI podrá existir una persona Sub Directora, quien será designada por el Ministro y deberá cumplir los mismos requisitos que la persona Directora. Ejercerá las atribuciones que le asigne la Dirección de la División y le sustituirá en sus ausencias temporales.

Artículo 23- El director de división tendrá las siguientes funciones:

- a) Ejecutar las resoluciones que tome en el ejercicio de sus funciones.
- b) Organizar lo administrativo y fungir como superior jerárquico en materia laboral de los funcionarios y funcionarias del órgano, conforme a esta ley, sus reglamentos y las normas conexas.
- c) Definir los programas de trabajo internos.
- d) Presentar ante el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes los informes que le sean requeridos.
- e) Ejecutar cualquier gestión encomendada por el Ministro y Ministra de Obras Públicas y Transportes, afín con los objetivos, competencias y grado de desconcentración de la División.
- f) Suministrar, en caso de impugnaciones en sede administrativa, toda la información que se requiera en alzada, so pena de que su incumplimiento se considere falta grave.
- g) Las demás que establezca el ordenamiento jurídico.”

ARTÍCULO 13.- Se derogan los artículos 6 y 7; los incisos f) y ch) del artículo 14 y los artículos 24, 25 y 26 de la Ley n.º6324, Ley de Administración Vial, del 24 de mayo de 1979.

ARTÍCULO 14.- A partir de la publicación de esta ley, toda referencia al “Consejo”, “Consejo de Seguridad Vial” o “COSEVI”, en la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre del 2012, léase en su lugar: “División de Movilidad y Seguridad Vial”.

ARTÍCULO 15.- Se deroga el inciso 37 del artículo 2 y el artículo 248 de la ley n.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre del 2012.

ARTÍCULO 16.- Se reforma el artículo 1, el inciso b) del artículo 2 y los artículos 3, 15 y 17 de la ley N° 9976 Movilidad peatonal del 09 de abril de 2021, para que, en adelante, se lean de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 1- Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).”

ARTÍCULO 2- Fines. Son fines de esta ley:

[...]

b) Atribuir como competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional.

[...]

ARTÍCULO 3- Declaratoria de interés público. Se declara de interés público la movilidad peatonal integral, incluyendo sus traslapes con otros tipos de movilidad. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria, como de la presente ley, estarán a cargo de las municipalidades y contarán con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA), del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), de la Asociación de Alcaldes e Intendentes (ANAI), del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), prestadores de servicios de electricidad, suministro de agua potable, telecomunicaciones e infraestructura de redes, del Instituto de Desarrollo Rural (INDER), de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), del Ministerio de Salud, del Ministerio de

Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y de las Asociaciones de Desarrollo Integral.”

“ARTÍCULO 15- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y las corporaciones municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios establecidos en esta ley, en busca del bien común.”

“ARTÍCULO 17- Las corporaciones municipales y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) podrán eliminar cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal.”

CAPÍTULO III

DE LA DIVISIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE

ARTÍCULO 17.- Refórmense el artículos 1, 2 y 3, el párrafo primero del artículo 4, los artículos 5, 6, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 18, 22, los incisos a), c) y d) del artículo 25, los artículos 26, 27, 28, los incisos a) y b) del punto 1, así como el inciso c) del punto 2 y, el párrafo final del artículo 29, el artículo 30, los incisos b), c) y sus sub incisos del 1 al 5, así como los incisos d), e), f) y g), todos del artículo 32, el artículo 33, el párrafo penúltimo del artículo 35, el párrafo primero del artículo 36, el artículo 36 bis, 39, el párrafo primero y el inciso c) del artículo 40, 41, 42, el párrafo primero del artículo 42 bis, el artículo 47, el encabezado del primer párrafo del artículo 49, los artículos 50, 51, 54, 55, el título y párrafo primero del artículo 56, el artículo 57, el título y párrafo primero del artículo 59 y el artículo 61, todos de la ley n.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, y sus reformas, del 22 de diciembre de 1999, para que, en adelante, se lean de la siguiente manera:

“Artículo 1.- Definiciones

Para efectos de la aplicación y hermenéutica de la presente ley, se definen los siguientes términos:

- a) Autoridad: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- b) Base de operación: Zona o área geográfica del territorio costarricense donde el MOPT autoriza la operación del servicio de un taxi autorizado.

El MOPT, por reglamento, garantizará que exista al menos una base de operación en cada distrito territorial del país.

- c) Base de operación especial: Zona o área geográfica en los puertos, aeropuertos y otros sitios con fines de interés turístico, donde el MOPT autoriza la operación de taxis sujetos a reglamentación especial.
- d) Concesión administrativa: Derecho de explotación que se formaliza mediante un contrato por plazo determinado que se otorga a un particular para prestar el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.
- e) División: División de Transporte Público Terrestre.
- f) Ministerio: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- g) Servicio: Servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi.
- h) Tarifa: Retribución económica fijada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- i) Tribunal: Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- j) Tecnologías limpias: Cualquier proceso, producto o servicio que en su transcurso no posee o aminora un impacto negativo continuo sobre el medio ambiente, a través de mejoras significativas en la eficiencia energética, el uso sostenible de los recursos naturales o actividades de protección ambiental.
- k) Combustibles limpios: Son combustibles alternativos con una huella de carbono neta cero, que da cuenta tanto de su producción como de su combustión.
- l) Servicio especial estable de taxi: servicio público de transporte remunerado de personas, dirigido a un grupo cerrado de personas usuarias y que satisface una demanda limitada, residual, exclusiva y estable.

Los permisos para el transporte remunerado de personas mediante microbuses, busetas y autobuses se regirán por lo dispuesto en la ley n.º3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y sus reformas, de 10 de mayo de 1965, o cualquier otra que la sustituya en el futuro.

Artículo 2.- Naturaleza de la prestación del servicio.

Para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión

administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento, o del permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi, de conformidad con lo establecido en el inciso a) del artículo 7 de esta ley.

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 en general, a personas usuarias o a 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.

Será necesaria concesión:

Para explorar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi, en las bases de operación debidamente autorizadas, de conformidad con lo establecido en los incisos b) y c) del artículo 1 de esta ley. Esta modalidad también incluye la prestación del servicio al domicilio o lugar donde se encuentre la persona usuaria, en respuesta a la solicitud expresa de este al prestador del servicio regular de taxi, por alguno de los medios con que éste cuenta para tales efectos.

Se requerirá permiso:

Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad servicio especial estable de taxi, en los casos en que el servicio se brinde de puerta a puerta, para satisfacer una necesidad de servicio limitado, residual y dirigido a un grupo cerrado de personas diferente del que se presta, de conformidad con el párrafo anterior.

Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en la modalidad servicio especial estable de taxi, serán expedidos por el División de Transporte Público Terrestre del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previa presentación de la copia certificada del contrato o los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio. A cada persona física solo se le otorgará un permiso; estas personas podrán agruparse en una persona jurídica, adquiriendo responsabilidad solidaria. El vehículo amparado al permiso deberá ser propio o arrendado mediante leasing financiero. De incumplirse las condiciones en que originariamente se

otorgó el permiso, este se podrá revocar por disposición justificada de la División.

Sin perjuicio de otras sanciones previstas por el ordenamiento jurídico, se cancelará el permiso, previo debido proceso y derecho a la defensa, por las siguientes causas:

a) Cuando se incumplan las obligaciones, los deberes y las prohibiciones fijados en la ley.

b) Cuando se compruebe la falsedad e inexactitud en la documentación presentada ante el MOPT.

c) En caso de traspaso o cesión del permiso a favor de un tercero, sin autorización previa del MOPT.

d) Por prestación ilegal del servicio fuera del área que autorizó el permiso, salvo en los casos en que el origen del servicio sea el área autorizada y el destino fuera de ella.

e) Cuando por acto o resolución firme se cancele o revoque la patente autorizada del área geográfica correspondiente a la persona permisionaria, en vía administrativa o judicial. Asimismo, será razón para cancelar el permiso cuando la persona permisionaria renuncie a la patente otorgada.

f) Cuando el vehículo con que se preste el servicio especial estable de taxi tenga las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión, violando lo establecido al respecto en el artículo 29 de la presente ley.

g) Cuando la persona permisionaria no cuente con las pólizas al día, tal y como lo establece el artículo 29 de la presente ley.

h) Se cancelará el permiso al vehículo autorizado para la prestación del servicio especial estable de taxi, cuando el vehículo autorizado circule por las vías públicas en demanda de pasajeros.

Los permisos no conceden derechos subjetivos al titular y se prolongarán por un plazo hasta de tres años, si se ajustan a los requisitos que se establezcan al efecto.

El MOPT deberá publicar, una vez al año, en el diario oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional, las listas de las personas físicas

o jurídicas que se encuentren debidamente acreditadas para la prestación del servicio especial estable de taxi.

“Artículo 3.- Ámbito De Aplicación

a. El MOPT, regula y controla en todo el territorio nacional el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.

b. Para la prestación del servicio de taxi, se requerirá obtener del MOPT, el otorgamiento de una concesión o permiso administrativa, la cual se adjudicará por medio del procedimiento especial abreviado dispuesto en la presente ley.

No obstante, lo anterior, se respetarán en todos los casos, los principios generales que informan la contratación administrativa.

Artículo 4.- Principios generales de operación

Principios generales de operación: La organización y el funcionamiento del sistema de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, la Administración Pública, en general, el MOPT, en particular y los permisionarios o concesionarios se regirán por los principios generales del servicio público, así como por los siguientes:

[...]

Artículo 5.- Se crea la División de Transporte Público Terrestre (DITRANS) como un órgano con desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, contará con personalidad jurídica instrumental para realizar las competencias previstas en esta ley. En su calidad de órgano técnico, gozará de independencia de criterio en el desempeño de sus atribuciones de ley.

El Director de la DITRANS será el responsable directo ante el ministro y el viceministro de Obras Públicas y Transportes, en los asuntos que le competen; esta relación jerárquica directa no podrá ser debilitada ni limitada por ninguna disposición organizativa ni administrativa.

Serán funciones del Director, la dirección, coordinación, implementación, supervisión y evaluación de las actividades técnicas, científicas y administrativas que se ejecuten en el cumplimiento de esta ley y que se desarrollarán vía reglamento.

La Dirección tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 6.-

En materia de transporte público, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes 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.

El MOPT establecerá en los principales centros de población del país, las oficinas que considere necesarias para facilitar los trámites administrativos referentes a la aplicación de esta ley. Para cumplir sus fines, podrá celebrar toda clase de actos, contratos y convenios con entidades y personas tanto públicas como privadas.”

Artículo 7.- Serán competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de División de Transporte Público Terrestre, las siguientes:

- a) Asesorar al Ministro o Ministra en la rectoría del transporte público y en la formulación de las políticas de transporte público a ser incluidas en la planificación estratégica del transporte.
- b) Ejecutar y coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones o permisos.
- c) Conocer, tramitar y resolver en primera instancia, los asuntos relativos al otorgamiento, prórrogas, suspensiones, caducidad, revocatoria, modificación o cancelación de las concesiones o permisos de servicios público de transportes por autobuses o taxis. Asimismo, la regulación de otros permisos que legalmente procedan.
- d) Tramitar, estudiar y adjudicar las licitaciones sobre concesiones de servicio público en materia de transporte.

- e) Implementar la modernización del transporte remunerado de personas mediante planes y proyectos que sean eficientes para la satisfacción de las necesidades de movilidad de los usuarios y la racionalización del sistema de transporte.
- f) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, inspección técnica vehicular en el transporte remunerado de personas, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.
- g) Facilitar la coordinación interinstitucional entre las organizaciones del sector de transporte público, el sector empresarial, los usuarios de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas cuya gestión se relacione con los servicios de transporte público.
- h) Implementar en coordinación con los órganos correspondientes, las acciones que contribuyan a la reducción de la congestión en las redes viales para transportes público, dentro de sus competencias.
- i) Estudiar y recomendar al Ministro o Ministra 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.
- j) Requerir que la actividad del transporte público, su planeamiento, la inspección técnica vehicular en el transporte remunerado de personas, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos para mejorar la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional e internacional, procurando que este componente esté incorporado a la planificación estratégica.

- k) Conocer, tramitar y resolver en primera instancia, de oficio o a petición de parte, las denuncias referentes a las acciones u omisiones que infrinjan la normativa del transporte público o amenacen con infringirla.
- l) Promover el desarrollo y la capacitación del recurso humano involucrado en las actividades reguladas en esta ley, en concordancia con los requerimientos de un sistema moderno de transporte público.
- m) Autorizar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios de transporte público remunerado de personas, incluyendo las ferroviarias en coordinación con el INCOFER, para asegurar su concordancia con la planificación estratégica del transporte y la consideración de los requerimientos del sistema. Para los servicios de transporte público que se pretendan establecer en vías de administración municipal, la División deberá consultar previamente a la municipalidad respectiva la ubicación de las paradas y terminales. Si el pronunciamiento municipal fuese acompañado de un criterio técnico especializado, será vinculante, siempre y cuando sea emitido dentro del plazo de diez días hábiles a partir de recibida la consulta.
- n) Implementar el Sistema Integrado de Transporte Público con base en la intermodalidad, donde las paradas y terminales se establezcan en función de garantizar el intercambio eficiente y seguro de pasajeros entre los diversos modos y medios de transporte, así como recomendar las obras de infraestructura física necesarias para ello.
- o) Otorgar permisos por un plazo hasta de 2 años para la prestación del servicio público en la modalidad de taxi, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada mediante un estudio técnico.
- p) Solicitar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos los reajustes de tarifas de los servicios de transporte público remunerado de personas modalidad taxi, autobús en ruta regular y servicios especiales.

- q) Aplicar las sanciones que defina la normativa y los contratos de concesión a los operadores de los servicios regulados por la División por incumplimientos originados en la deficiencia en la prestación del servicio público.
- r) Elaborar el plan operativo anual y ejecutarlo previa aprobación del Ministro o Ministra.
- s) Colaborar en la formulación del Plan Estratégico del Ministerio.
- t) Cumplir con las órdenes, instrucciones y circulares emitidas por el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes en el marco de sus competencias.
- u) Proponer al Ministerio de Obras Públicas y Transportes sus presupuestos anuales.
- v) Mantener actualizado el expediente digital completo y unificado, que comprenda los términos en los que fue otorgada la concesión o permiso y su respectivas modificaciones o adiciones. Dicho expediente será de acceso público y se pondrá a disposición a través de las plataformas digitales que corresponda.
- w) Convocar a audiencia pública los asuntos relativos a la renovación de concesiones del servicio de transporte público de autobuses. El procedimiento aplicable será definido mediante reglamento.”

Artículo 8.- El ministro de obras públicas y transportes podrá conformar un órgano consultivo técnico y asesor, ad honórem, en materia de el planteamiento estratégico y modernización del transporte público, cuyo criterio no será vinculante. Su integración y atribuciones serán definidos vía reglamento.

La organización y funcionamiento serán definidos vía reglamento.

El Ministro o su representante será quien coordine dicho órgano consultivo y estará además integrado, al menos, por los siguientes miembros:

1. El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, o su representante.

2. El Director o Directora de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.
3. Un representante del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal designado por el Presidente o Presidenta Ejecutiva.
4. Un representante de los usuarios, cuyas calidades serán definidas vía reglamento.

Para ser miembro del consejo consultivo se requiere:

- a) Ser profesional con título académico, debidamente incorporado al colegio respectivo, de preferencia con experiencia en áreas afines al quehacer de la División.
- b) No tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la construcción o conservación de carreteras, puentes o con el transporte de personas o bienes.
- c) Cualquier otra condición que se señale vía reglamento.”

“Artículo 12.- Las atribuciones de la Dirección serán ejercidas por el Director o directora de Transporte Público Terrestre, quien tendrá además las siguientes funciones:

- a) Proponer ante el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes los contratos de concesión o permisos para su aprobación y refrendo.
- b) Ejecutar las resoluciones que tome en el ejercicio de sus funciones.
- c) Definir los programas de trabajo internos de la División.
- d) Presentar ante el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes los informes que le sean requeridos.
- e) Ejecutar cualquier gestión encomendada por el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes, afín con los objetivos, competencias y grado de desconcentración de la División.
- f) Suministrar, en caso de impugnaciones, en sede administrativa, toda la información que se requiera en alzada, so pena de que su incumplimiento se considere falta grave.
- g) Las demás que establezca el ordenamiento jurídico.”

Artículo 13.- La persona directora tendrá a su cargo la DITRANS, será nombrada por el Ministro o Ministra, responderá personalmente por su gestión y será la máxima autoridad administrativa del órgano; lo representará, judicial y extrajudicialmente, con poder generalísimo

sin límite de suma y será el superior inmediato del personal del órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Poseer un título profesional a nivel universitario afín a los objetivos de la División.
- b) Estar incorporado en el colegio profesional respectivo.
- c) Poseer experiencia comprobada en materia de transportes por un período no menor de diez años.
- d) No tener lazos de consanguinidad ni afinidad con los jerarcas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios afines a la división; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas. Para acreditar lo anterior se emitirá declaración jurada.

El puesto del Director es de confianza, será de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y estará sujeto al régimen de prohibición para el ejercicio liberal de la profesión conforme a lo establecido en la ley n.º5867, Ley de compensación por pago de Prohibición de 15 de diciembre de 1975.

Dentro de la estructura de la DITRANS podrá existir una persona Sub Directora, quien será designada por el Ministro y deberá cumplir los mismos requisitos que la persona Directora. Ejercerá las atribuciones que le asigne la Dirección de la División y le sustituirá en sus ausencias temporales.”

“ARTÍCULO 16.- Creación del Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Créase el Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con sede en San José y competencia en todo el territorio nacional, como órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Sus atribuciones serán exclusivas y contará con independencia funcional, administrativa y financiera. Sus fallos agotarán la vía administrativa y sus resoluciones serán de acatamiento estricto y obligatorio.

El tribunal y las instancias técnicas necesarias para resolver, serán financiados con dineros provenientes del canon de regulación de transporte público y el fondo de administración vial. El Ministerio, hará la distribución calculará el presupuesto según el principio de servicio al costo y con base en un sistema de costeo apropiado para esta actividad.

Artículo 17.- Integración del Tribunal

El Tribunal estará integrado por tres miembros propietarios y tres suplentes, designados por el Poder Ejecutivo, por un período de seis años.

Podrán ser reelegidos, previo concurso de antecedentes que promoverá el Ministro o Ministra y deberán ser juramentados por el Presidente de la República. Las formalidades y disposiciones sustantivas fijadas en el ordenamiento se observarán igualmente para removerlos.

La retribución de los integrantes del Tribunal deberá ser equivalente al sueldo de los miembros de los tribunales superiores del Poder Judicial; la del resto del personal deberá equipararse, según el caso, a la de los cargos afines del personal de esos tribunales o de otros órganos del Poder Judicial donde se desempeñen cargos iguales o similares.

Artículo 18.- Requisitos de los miembros

Para ser miembro del Tribunal, se requiere ser profesional con experiencia en materia de transporte público, seguridad vial u obra pública. Los miembros propietarios y sus suplentes deberán ser abogados. Los propietarios deben trabajar tiempo completo y ser personas que, por sus antecedentes, títulos profesionales y reconocida competencia en la materia, sean garantía de imparcialidad y acierto en el desempeño de sus funciones.

Anualmente, este Tribunal elegirá de su seno a un presidente, un vicepresidente y un secretario. Un reglamento interno regulará los elementos necesarios para el desempeño adecuado y eficiente de sus labores.”

“Artículo 22.- Competencia del Tribunal

El Tribunal será competente para lo siguiente:

- a) Conocer y resolver en sede administrativa, los recursos de apelación que interpongan contra los actos administrativos emitidos por las Divisiones que conforman el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según se establezca vía reglamento.
- b) Las resoluciones del Tribunal no tendrán más recursos y darán por agotada la vía administrativa.”

“Artículo 25.- Cálculos del canon

Por cada actividad regulada, el MOPT cobrará un canon consistente en un cobro anual que se dispondrá de la siguiente manera:

a) El MOPT calculará el canon de cada actividad según el principio de servicio al costo y deberá establecer un sistema de costeo apropiado para cada actividad regulada.

[...]

c) En el mes de junio de cada año, el MOPT presentará ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, para su aprobación, el proyecto de cánones para el año siguiente, con su justificación técnica. Recibido el proyecto, la Autoridad Reguladora dará audiencia, por un plazo de diez días hábiles, a las empresas reguladas para que expongan sus observaciones al proyecto de cánones. Transcurrido el plazo, se aplicará el silencio positivo.

d) El proyecto de cánones deberá aprobarse a más tardar el último día hábil de agosto del mismo año. Vencido este término sin el pronunciamiento de la Autoridad Reguladora, el proyecto se incluirá dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se tendrá por aprobado. El MOPT determinará los medios y los procedimientos adecuados para recaudar los cánones referidos en esta Ley.

Artículo 26.- Inembargabilidad de recursos

El patrimonio del Tribunal será inembargable y de ningún modo podrá ser traspasado al Gobierno central ni a sus instituciones; tampoco podrá ser usado por ellos.

Artículo 27.- Administración de recursos

Todos los recursos financieros a que hace mención esta ley ingresarán a la Tesorería Nacional. Por medio del Presupuesto de la República el Ministerio de Hacienda destinará la totalidad de los ingresos provenientes de esta ley en favor del MOPT y del Tribunal, para cubrir los gastos correspondientes a la ejecución de las funciones que les han sido asignadas.

Artículo 28.- Fiscalización

La administración de los recursos estará sometida a la fiscalización de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno dispuestos vía reglamento o acordados por el MOPT y el Tribunal.

Artículo 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi

1- Para la prestación del servicio de taxi se requiere obtener de previo una concesión administrativa otorgada por el MOPT, sujeta a las siguientes condiciones:

a) Las concesiones administrativas de servicio remunerado de personas en la modalidad de taxi estarán subordinadas a los estudios técnicos de oferta y demanda aprobados por el MOPT.

b) Las concesiones se otorgarán por base de operación, según los criterios técnicos correspondientes, por plazos prorrogables de diez años a solicitud de la persona concesionaria, previo cumplimiento de la licencia C-1 al día. El MOPT podrá autorizar la existencia de bases de operación especiales con fines turísticos, dependiendo de las características de la zona o del área geográfica, las cuales se determinarán mediante un reglamento especial, de acuerdo con los principios fundamentales de esta ley.

[...]

2- Para la prestación del servicio especial estable de taxi, a que se refiere el artículo 2 de esta ley, se requiere obtener un permiso otorgado por el MOPT, sujeto a las siguientes condiciones:

[...]

c) Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio público modalidad especial estable de taxi, no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión para prestar el servicio en una determinada base de operación autorizada por el MOPT, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, tal como lo defina el reglamento de rigor, así como cualquier otro distintivo que pueda inducir a error a las personas usuarias del servicio de taxi. Además, deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas. Estos automotores no

podrán tener una antigüedad superior a los diez años, contados desde su año de fabricación.

[...]

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley n.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Ministerio de Obras Públicas pueda cancelar el permiso.”

Artículo 30.- Convocatoria a concurso

Aprobados los estudios de oferta y demanda que determinen el número de concesiones que se otorgarán por base de operación en el territorio nacional, el MOPT publicará en La Gaceta y los diarios de mayor circulación nacional, un concurso público para calificar a los futuros concesionarios del servicio de taxi.”

“Artículo 32.- Requisitos de las ofertas

Las ofertas deberán cumplir los siguientes requisitos:

[...]

b) Presentar la oferta en sobre cerrado dirigido al MOPT y especificar el objeto del concurso y la base de operación donde se pretende prestar el servicio.

c) Adjuntar la declaración jurada rendida ante notario público, en la cual conste:

1- Que no lo alcanza ninguna de las prohibiciones contenidas en esta ley, ni en la ley n.º9986, Ley General de Contratación Pública de 27 de mayo de 2021 y su reglamento.

2- Que se compromete a respetar la base de operación que se le asigne.

3- Que se compromete a mantener vigente, durante todo el período de la concesión, el seguro del vehículo que utilizará para prestar el servicio de taxi.

4- Que se compromete a cobrar solo las tarifas autorizadas oficialmente.

5- Que no es miembro de una persona jurídica concesionaria de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.

d) Demostrar que está al día en el pago de los impuestos nacionales.

e) Aportar copia de la cédula de identidad.

f) Aportar certificación del MOPT que acredite haber cancelado las obligaciones citadas en la Ley de tránsito por vías públicas y terrestres, No. 7331, de 13 de abril de 1993.

g) Rendir garantía de participación equivalente a un salario base establecido en el artículo 2 de la Ley No. 7337, de 5 de mayo de 1993, a favor del MOPT, en la forma mencionada en el Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. El propósito es garantizar la seriedad de la oferta mediante la cual concursa.

Artículo 33.- Tabla de evaluación de ofertas

Todo concurso que se publique deberá contener una tabla de evaluación en la que se califiquen los siguientes puntos:

a) Experiencia en la prestación del servicio público: Se acreditará hasta el cuarenta por ciento (40%) del total de puntos por evaluar en la siguiente forma: cuatro puntos por cada año de poseer la licencia tipo C-1, para conducir taxi.

b) Habitualidad en la prestación del servicio público: Se acreditará hasta un cuarenta por ciento (40%) del total de puntos por evaluar, de la siguiente manera: cuatro puntos por cada año que aparezca registrado en la Caja Costarricense de Seguro Social, en calidad de empleador o de empleado en el servicio público en la modalidad de taxi, o de cotizante del seguro voluntario. Para lo anterior, se tomarán en cuenta únicamente los últimos diez años.

c) Experiencia en la administración de una unidad de servicio público en la modalidad de taxi: Se acreditarán hasta diez puntos del total de puntos por evaluar, un punto por cada año, a quienes presenten una certificación en la que se indique su inscripción como empresario, de taxis (concesionarios) debidamente inscritos en las oficinas

respectivas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Para lo anterior, se tomarán en cuenta únicamente los últimos diez años.

d) Profesionalismo en la prestación del servicio: Se acreditarán diez puntos del total de puntos por evaluar, a quienes demuestren, mediante una certificación del MOPT y otra de la instancia que reciba denuncias de los usuarios, que no han incurrido en faltas mientras prestaban el servicio público de taxi. Para lo anterior, se tomarán en cuenta únicamente los últimos cinco años. Los incisos anteriores se aplicarán sin detrimento de los requisitos que la presente ley u otras establezcan como obligatorios para la operación de un servicio público en la modalidad de taxi.”

“Artículo 35.- Forma de adjudicación

[...]

El MOPT resolverá la asignación dentro de los tres días hábiles siguientes a la calificación.

[...]

Artículo 36.- Procedimiento aleatorio

La adjudicación por sorteo se celebrará en audiencia pública del MOPT, con la participación de la Notaría del Estado. La fecha, la hora y el lugar de esta audiencia serán notificados a los oferentes de cada base de operación y se publicarán en uno de los medios escritos de comunicación colectiva de mayor circulación, al menos con cinco días de anticipación.

[...]

Artículo 36 bis. - Realizada la adjudicación de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 35 y 36 de esta Ley, si no ha sido posible asignar la totalidad de las concesiones administrativas dispuestas en el concurso, el MOPT, por medio de acto motivado, podrá adjudicar, mediante concesión, las declaradas desiertas, entre los oferentes que califiquen como elegibles, cumplan los requisitos de ley para la prestación de servicio público y no hayan resultado adjudicatarios.

El MOPT, mediante estudio de oferta y demanda, redistribuirá las concesiones declaradas desiertas por falta de oferentes, en las bases de operación donde se determine una mayor necesidad de oferta del servicio público; el proceso de adjudicación señalado en el párrafo anterior lo realizará entre los oferentes de esas bases de operación, siempre y cuando se encuentren dentro de la misma provincia.”

“Artículo 39.- Registro de contratos de concesión

Una vez firmado el contrato de concesión entre el MOPT y el concesionario, el contrato se inscribirá en el Registro de Concesiones de la División. Este Registro contendrá el número y nombre exactos de los concesionarios de taxis según la base de operación asignada, así como las cesiones, las modificaciones y la terminación que ocurran en las concesiones.

“Artículo 40.- Extinción de la concesión

El MOPT podrá cancelar la concesión administrativamente, de conformidad con las siguientes causales:

[...]

c) Ceder el permiso a favor de un tercero, sin autorización del Ministerio.

[...]

Artículo 41.- Modificación del contrato de concesión

En cualquier momento, el MOPT podrá modificar el contenido del contrato de concesión, en resguardo del interés público o por una situación de carácter imprevisible.

Artículo 42.- Cesión del contrato de concesión

Previa autorización de la División, la concesión para prestar el servicio podrá cederse mediante escritura pública y se inscribirá en el Registro de Concesiones correspondiente.

Los procedimientos, las regulaciones y los requisitos para ceder el contrato serán fijados vía reglamento.

En ningún caso, la División, autorizará la cesión si no han transcurrido tres años desde el inicio del contrato de concesión”

Artículo 42 bis. - Traspaso de beneficio de la concesión en el servicio público de taxi por muerte de la persona concesionaria.

Todo concesionario o concesionaria del servicio público del transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi podrá designar libremente e incluirse en el Registro de Concesiones del

MOPT una persona beneficiaria titular y una suplente, para el caso de muerte.

[...]"

"Artículo 47.- Requisitos

Los vehículos dedicados al servicio de taxi deberán cumplir con los requisitos fijados respecto del color, los distintivos internos y externos, las características de seguridad y el equipo necesario para asegurar la aplicación del régimen tarifario, que el MOPT determine mediante reglamento."

"Artículo 49.- Excepciones a requisitos subjetivos

Por medio de acto administrativo motivado, el MOPT podrá exonerar a los concesionarios del cumplimiento de las condiciones referidas en el inciso e) del artículo anterior, o de algunos de los requisitos mencionados en ese artículo, a las personas enumeradas a continuación:

[...]

"Artículo 50.- Capacitación

Para conducir los vehículos del transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, se requerirá estar capacitado y cumplir los requisitos fijados en la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial de 04 de octubre de 2012 y sus reformas. Un reglamento definirá los contenidos de la capacitación que se requiere en este artículo.

ARTÍCULO 51.- Características. Los vehículos destinados a prestar el servicio de taxi deberán poseer las características y condiciones que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes determine mediante reglamento. Por ese medio, regulará al menos el color y los demás distintivos externos o internos, así como las características técnicas de funcionamiento, el modelo y la modalidad de equipo que asegure al usuario la aplicación debida del régimen tarifario vigente."

"Artículo 54- Participación de los usuarios

Los usuarios tendrán a su disposición, de manera permanente, mecanismos para presentar quejas, denuncias o propuestas, los cuales incluirán medios tecnológicos. Vía reglamento se determinará el procedimiento para su presentación, que deberá ser fácil, simple y accesible.

Adicionalmente, la División de Transporte Público Terrestre deberá contar con una plataforma electrónica que permita a los usuarios de los servicios de transporte remunerado de personas evaluar la calidad del servicio brindado. El promedio de la calificación otorgada por los usuarios deberá ser considerado para efectos de una eventual renovación de la concesión.

El Poder Ejecutivo establecerá mediante reglamento el porcentaje de calificación que se le dará a las evaluaciones de los usuarios realizadas por plataformas electrónicas, lo cual, será uno de los aspectos que deberá considerarse para la eventual renovación de los permisos o concesiones.

Artículo 55.- Promoción de asociaciones de usuarios

El MOPT fomentará la constitución y el desarrollo de asociaciones de usuarios, para que participen, en la planificación y gestión del sistema de transporte.

Artículo 56.- Obligaciones del ministerio

El MOPT mantendrá informados a los usuarios del servicio de taxi respecto de lo siguiente:

[...]

Artículo 57.- Fijación y aprobación de tarifas

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

“Artículo 59.- Control de tarifas para permisionarios de servicio público de taxi

Sin excepción, todo concesionario del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, deberá proveer el vehículo con el que presta tal servicio de un sistema de medición en perfecto estado de funcionamiento, que le permita al usuario saber con exactitud la suma por pagar según la distancia reconocida. Este sistema deberá ser autorizado por la División de Transporte Público

Terrestre y revisado periódicamente por él para verificar que se acaten las tarifas fijadas por la Autoridad.

[...]"

"Artículo 61- Las personas funcionarias de la DITRANS estarán dentro del Régimen del Estatuto del Servicio Civil, serán funcionarios del MOPT y les aplicará la ley n.º10.159, Ley Marco de Empleo Público de 08 de marzo de 2022 y normativa conexas.

El Tribunal queda autorizado para contratar directamente tanto al personal como los servicios que requieran."

ARTÍCULO 18.- Se adiciona un inciso e) al artículo 24 de la ley n.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi del 22 de diciembre de 1999, y sus reformas, cuyos textos dirán:

"Artículo 24.- Fuentes de financiamiento

El MOPT y el Tribunal tendrán el siguiente financiamiento:

[...]

e) El Fondo de Administración Vial."

ARTÍCULO 19.- Se derogan los artículos 9, 10, 11, 14, 15 de la ley n.º7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

ARTÍCULO 20.- Se adiciona, al final del artículo 1 de la ley N° 3503 Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965, y sus reformas, la siguiente definición:

"Artículo 1.-

[...]

Ministerio: Ministerio de Obras Públicas y Transportes."

ARTÍCULO 21.- Se modifican todas las referencias al "Departamento de Transporte Automotor", a la "Dirección General de Transporte Automotor", al "Consejo de Transporte Público", al "órgano competente" o al "Ministerio de Transportes" en la ley n.º3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965, y sus reformas, para que se refieran, en adelante, a "la División de Transporte Público Terrestre".

ARTÍCULO 22.- Se reforma el párrafo segundo del artículo 3, los artículos 9, 12, 15, el inciso a) del artículo 17 y el artículo 24 de la ley n.º3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, del 10 de mayo de 1965 para aplicar las siguientes modificaciones en la forma que se indica:

“Artículo 3º-

[...]

La referida autorización podrá consistir en una concesión o en un permiso, el otorgamiento de los cuales estará sujeto a las necesidades de planeamiento del tránsito y de los transportes en el territorio de la República, de acuerdo con los estudios que al efecto lleve a cabo la División de Transporte Público Terrestre o que presenten los interesados de acuerdo con los parámetros y condiciones que se fijen mediante resolución administrativa motivada.

[...]”

“Artículo 9º. - Declárase de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades o del Ministerio en coordinación con éstas, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Estas terminales podrán ser construidas en alianza con el sector privado.”

“Artículo 12.- La concesión se formalizará mediante contrato que suscriba el Director o Directora de la División de Transporte Público Terrestre. El Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes refrendará dicho contrato y ordenará al Director o Directora de la División de Transporte Público Terrestre la inscripción de los contratos en el Registro de Concesiones y Permisos, dicho registro deberá mantenerse actualizado y disponible al público en forma física y digital.

La Contraloría General de la República fiscalizará cualquier aspecto vinculado con el ejercicio del refrendo que realice el Ministro o Ministra, incluidos los esquemas de control interno que se apliquen. Para esos efectos, la Contraloría General de la República requerirá toda la información necesaria al Ministro o Ministra, quien tendrá la obligación de proporcionarla en el plazo que se indique. Para los efectos de la fiscalización en esta materia, la Contraloría General de la República deberá emitir lineamientos que regulen los aspectos mínimos del refrendo, tales como categorías contractuales, montos, modalidades, objetos, el alcance del análisis de legalidad de los contratos, entre otros”.

“Artículo 15.- El escrito inicial en las gestiones de solicitud de ruta, extensión, ampliación, cancelación, horarios de servicio y autorización de otros servicios de transporte bajo concesión, deberá presentarse debidamente autenticado por abogado cuando no lo presenta directamente el interesado. Asimismo, el interesado deberá cancelar el valor del estudio con base en el cálculo que la División haga sobre el costo, lo cual se determinará vía reglamento.”

“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.

[...]

“Artículo 24.- El Director o Directora de la División de Transporte Público Terrestre podrá cancelar cualquier concesión, por deficiencias graves y debidamente comprobadas en el servicio, o por incumplimiento de las condiciones que sustentaron la operación del servicio. Salvo que se acrediten causas eximentes de responsabilidad administrativa, la cancelación será declarada administrativamente, de conformidad con el procedimiento ordinario establecido en la ley n.º6227, Ley General de la Administración Pública.”

ARTÍCULO 23.- Se derogan los artículos 22, 23, 26, 28, 29, 30 y 39 de la ley n.º3503 Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965 y sus reformas.

ARTÍCULO 24.- Se deroga la definición contenida en el inciso 36 del artículo 2 de la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial del 4 de octubre de 2012 y sus reformas.

ARTÍCULO 25.- Se reforma la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial del 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que todas las referencias al “CTP” y al “Consejo de Transporte Público”, se sustituyan por “la División de Transporte Público Terrestre”.

ARTÍCULO 26.- Se reforman las leyes n.º3284, Código de Comercio de 30 de abril de 1964 y, n.º 7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi de 22 de diciembre de 1999, para que toda referencia al “Consejo de Transporte Público” o “CTP”, en adelante se refieran a “la División de Transporte Público Terrestre”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.- Todos los derechos y las obligaciones contraídos por el Consejo Nacional de Vialidad, Consejo de Seguridad Vial y Consejo de Transporte Público, derivados de contratos de obra, suministros y servicios y cualquier otro, vinculados con los objetivos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pasarán a ser parte de su patrimonio. Para este fin, prepararán y entregarán un informe de derechos y obligaciones al MOPT y al Ministerio de Hacienda con el fin de garantizar el contenido presupuestario que corresponda en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de la vigencia de esta ley.

TRANSITORIO II.- Los activos, pasivos y contratos que tuviesen los órganos desconcentrados contemplados en esta ley antes de la entrada en vigor, deberán ser trasladados al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

TRANSITORIO III.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá adecuar, dentro de su estructura, las unidades administrativas contempladas en esta ley, para lo cual, coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, en un plazo máximo de dieciocho meses contados a partir de la publicación de esta ley.

El personal de las instituciones cubiertas por esta ley deberá ser trasladado a aquellos que asuman las competencias y funciones que ejecutaban con anterioridad. Todo lo anterior sin perjuicio alguno de los derechos laborales adquiridos por los trabajadores.

TRANSITORIO IV.- Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por un plazo de hasta un año a partir de la vigencia de esta ley a trasladar funcionarios de la cartera a otras instituciones del sector público, donde se requiera suplir necesidades de personal. Todo lo anterior sin perjuicio alguno de los derechos laborales adquiridos por los trabajadores.

TRANSITORIO V.- El Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes asume los fondos, bienes, activos y pasivos del Tribunal Administrativo de Transporte, así como las competencias y prerrogativas que le hayan sido asignadas a este, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

TRANSITORIO VI. - El Poder Ejecutivo dictará los reglamentos a los que refiere esta ley, en un plazo de doce meses a partir de su publicación.

Rige a partir de su publicación.

**DADO EN LA COMISIÓN ESPECIAL DE REFORMA DEL ESTADO. SAN JOSÉ, AL DÍA
1° DE DICIEMBRE DE 2022**

Eliécer Feinzaig Mintz
PRESIDENTE

Andrea Álvarez Marín
SECRETARIA

Rodrigo Arias Sánchez

Danny Vargas Serrano

Pilar Cisneros Gallo

Paola Nájera Abarca

Vanessa de Paul Castro Mora

Carlos Felipe García Molina

Jorge Dengo Rosabal

Olga Lidia Morera Arrieta

Rocío Alfaro Molina
DIPUTADOS (AS)