

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes*  
*Despacho del Ministro*

San José, 13 de octubre de 2022

Al contestar refiérase al número:  
**DM-2022-4898**

Señora  
Vanessa De Paul Castro Mora  
**Comisión de Asuntos Económicos**  
**Asamblea Legislativa**

Estimada señora

Le escribo con relación al proyecto de ley "LEY PARA LA PROTECCIÓN DEL SECTOR AUTOBUSERO NACIONAL ANTE LA CRISIS SANITARIA, SOCIAL Y ECONÓMICA PROVOCADA POR EL COVID-19", expediente legislativo N° 22530, para el cual quisiera presentar la posición del Ministerio respecto a dicho proyecto.

Si bien la pandemia provocada por el Covid 19 ha causado una gran afectación económica a los operadores de ruta regular en especial a los pequeños operadores en zona rurales, creemos conveniente señalar lo siguiente,

La propuesta de ampliar en forma permanente la antigüedad de las unidades de transporte público en ruta regular hasta los 20 años consideramos puede llegar a ser inconveniente y por tanto no recomendable ni para la seguridad, vida e integridad de los usuarios del servicio, ni para la adecuada prestación del servicio de transporte remunerado de personas. De acuerdo con el artículo 25 del Decreto Ejecutivo 28337-MOPT "Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas Por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente" se indica "*Asociadas a las tareas de reorganización de las rutas de transporte público, se impulsará un proceso paulatino de renovación de flota, preferentemente con unidades nuevas y estandarizadas de acuerdo a las recomendaciones de los estudios técnicos y previamente autorizados por el MOPT*", con lo cual se refleja que

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes*  
*Despacho del Ministro*

la renovación de unidades es un proceso fundamental para contar con un sistema de Transporte Público Moderno, por lo que permitir el envejecimiento de la flota de autobuses de Ruta regular, sería un retroceso en las políticas de Modernización del Transporte Público del país.

En ese tiempo las unidades han sufrido por el uso normal del servicio con el desgaste y fatiga de sus materiales estructurales y componentes, lo cual **podría hacer inseguro permitir la circulación de buses tan antiguos**. Sumado a ello, se debe indicar que la **eficiencia de los motores de combustión se ve afectada** no sólo por el cambio tecnológico sino por el uso.

Si bien, somos conscientes de la afectación que tuvo la pandemia en la operación de los servicios de ruta regular, cuyos efectos aún impactan en mayor o menor grado al sector, es previsible que la demanda crezca en los próximos meses ante el levantamiento de la emergencia sanitaria, lo que ha implicado, a modo de ejemplo, que muchas empresas privadas e instituciones públicas hayan retomado en forma total o parcial la presencialidad en sus labores.

Así las cosas, se propone no aprobar la modificación del Artículo 46 bis de la Ley 7600 y en su defecto, se sugiere, establecer una norma transitoria para que por una única vez puedan seguir operando en ruta regular autobuses con un máximo de 17 años de antigüedad, esto es, hasta el 31 de diciembre del 2024.

Esta medida, se considera más adecuada, por cuanto, no le da vocación de permanencia a una situación excepcional como son los efectos económicos y operativos ocasionados por la pandemia del COVID-19 y permite, mediante el plazo que se propone, facilitar la recuperación económica del sector autobusero, y la estabilización de la demanda del servicio.

Es importante recordar que el sector de ruta regular se encuentra inmerso en un proceso de sectorización y modernización del transporte, que implica no sólo la racionalización del parque operativo con el cual se brinda el servicio, sino, la sustitución de unidades antiguas por otras de tecnologías más amigables con el medio ambiente, motivo por el cual, el plazo

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes*  
*Despacho del Ministro*

propuesto, consideramos, resulta conveniente para permitir la transición y salida de las unidades antiguas, de forma tal, que permite estabilizar la demanda del servicio y la economía de las empresas, pero no hace permanente el aumento de la antigüedad de las unidades, tal y como lo propone el proyecto.

A manera de ejemplo, según el SPS-2022-714 remitido por la Secretaría de Planificación Sectorial al viceministerio de transportes, el elevar la vida útil de unidades de transporte público a 20 años "... retrasaría mucho más las inversiones programadas, que ya de por sí serían muy lentas (5% cada dos años), para el transporte eléctrico, las empresas autobuseras tendrán que sustituir el 5% de su flota cada dos años por unidades eléctricas, en concordancia con el artículo 28 de la Ley 9518 "Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico".

Adicionalmente, el día 20 de septiembre del presente año se emite el oficio CTP-DT-OF-0618-2022, el cual contiene el criterio técnico con relación al proyecto de ley en cuestión, el cual indica entre otras cosas lo siguiente:

(...)

*Con el pasar de los años ha sido una realidad que muchas de las unidades que han cumplido su vida útil máxima autorizada para operar en ruta regular (15 años), son adquiridas por permisionarios de servicios especiales para seguir brindando servicio público en esta modalidad como lo es el caso de trabajadores y de estudiantes; ya que aún restan 5 años de operaciones para estas modalidad de servicio, pudiendo hacerlo en las rutas regulares que están autorizadas ya que las óptimas condiciones que la misma inspección técnica vehicular del estado les certifica así lo determina puesto que siguen prestando servicio público. En todos estos casos las condiciones mecánicas de las mismas son aptas para seguir brindando servicio ya que la inspección técnica vehicular ha venido a coadyuvar y garantizar el estado de las unidades brindándoles el aval de favorable para seguir circulando- Esta inspección de hecho es un requisito que deben presentar los mismos ante este Consejo para la solicitud de este tipo de servicio, o cualquier que involucre unidades de este tipo o de servicio público, y es obligatoria dos veces al año.*

*Que ante los debidos programas de mantenimiento tanto preventivo como correctivo las unidades de transporte público llegan a tener un nivel de operación*

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes*  
*Despacho del Ministro*

*favorable para la operación en las diferentes rutas, claro está siendo acorde la clasificación de la ruta con el tipo de unidad autorizada en la misma, por lo que podría una vez cumplidos los 15 años, aumentar la periodicidad de llevar la unidad a la inspección técnica vehicular de 2 veces al año hasta 3 veces, es decir cada 4 meses y no seis como está actualmente legislado; lo anterior con el fin de garantizar aún más la efectividad de dichos programas de mantenimiento y las óptimas condiciones de las unidades para seguir operando en las rutas ya autorizadas, garantizando no solo la seguridad del usuario sino la continuidad del servicio. Es importante acotar que considera esta Dirección Técnica que esta ampliación de 5 años debe únicamente autorizarse para unidades ya inscritas en ruta regular y no para futuras sustituciones ya que en este caso sí deben las mismas cumplir con lo establecido en el 46 bis de la Ley 7600 actual aún no reformado en caso de que así sea, y que actualmente reza:*

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

*De tal manera, no resulta factible que se permita el ingreso de unidades por sustitución y aumento de flota de más de quince años a las flotas de ruta regular, posterior a la posible entrada en vigencia de esta ampliación de vida útil.*

Por lo tanto, respetuosamente solicitamos se valoren las siguientes recomendaciones al texto contenido en el expediente N° 22530,

- a) Se recomienda no aprobar la modificación del Artículo 46 bis de la Ley 7600 y en su defecto, se sugiere, **establecer una norma transitoria para que por una única vez puedan seguir operando en ruta regular autobuses con un máximo de 17 años de antigüedad**, esto es, hasta el 31 de diciembre del 2024.
- b) Indistintamente de que se apruebe la reforma del 46 bis de la Ley 7600 o se acoja el transitorio que se propone, se solicita se apruebe que, **una vez cumplidos los 15 años, aumentar la periodicidad de llevar la unidad a la inspección técnica vehicular de 2 veces al año hasta 3 veces, es decir cada 4 meses lo anterior con el fin de garantizar aún más la efectividad de dichos programas de mantenimiento y las**

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes*  
*Despacho del Ministro*

óptimas condiciones de las unidades para seguir operando en las rutas ya autorizadas.

- c) Esta ampliación **debe únicamente autorizarse para unidades ya inscritas en ruta regular y no para futuras sustituciones** ya que en este caso sí deben las mismas cumplir con lo establecido en el 46 bis de la Ley 7600 actual.

Con las muestras de consideración y estima, se suscribe,



Luis Amador Jiménez  
**Ministro**



CC: Sra. Laura Ulloa Albertazzi, Viceministra de Transporte y Seguridad Vial  
Sr. Mario Duran Fernández, Asesor Despacho del Ministro  
Archivo/Copiador

