

San José, 27 de octubre del 2021

**SEÑORES**

**DIRECCIÓN EJECUTIVA A LOS CORREOS** [mfallas@ctp.go.cr](mailto:mfallas@ctp.go.cr), [jmora@ctp.go.cr](mailto:jmora@ctp.go.cr), [lrojas@ctp.go.cr](mailto:lrojas@ctp.go.cr)  
**(PUBLICAR EN LA WEB)**, [mvega@ctp.go.cr](mailto:mvega@ctp.go.cr)

**DEPARTAMENTO DE ASUNTOS JURÍDICOS AL CORREO** [scerdas@ctp.go.cr](mailto:scerdas@ctp.go.cr)

**PRESENTE**

Estimados señores:

Para lo que corresponda, se pone formalmente en su conocimiento y se transcribe en lo conducente, lo resuelto por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en la Sesión Ordinaria 82-2021 celebrada el día 26 de octubre del 2021.

**ARTÍCULO 7.1.-** Se continúa con el conocimiento del oficio **CTP-DE-OF-1807-2021**, por medio del cual se remiten oficios del Despacho del señor Ministro (con ocasión de documento de señor Jesús Campos) y oficio de la diputada Marolín Azofeifa Trejos, ambos referidos a los permisos ocasionales, y se conoce propuesta que presenta la Dirección Ejecutiva y la Presidencia de la Junta Directiva.

**CONSIDERANDO:**

**PRIMERO:** Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, regulan la obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Asimismo, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.

**SEGUNDO:** Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.

**TERCERO:** Que, desde el mes de enero del año 2020, las autoridades de salud activaron los protocolos de emergencia epidemiológica sanitaria internacional por el brote de un nuevo coronavirus en China. La alerta de la Organización Mundial de la Salud del día 30 de enero de 2020 se generó después de que se detectara en la ciudad de Wuhan de la Provincia de Hubei, en China, un nuevo tipo de coronavirus que ha provocado fallecimientos en diferentes países del mundo a lo largo de todos estos meses y que podrían incluso recrudecer por las distintas variantes del virus que ya recorren los países incluido el nuestro.

**CUARTO:** Que el ordinal 22 de la Constitución Política consagra el derecho humano que posee toda persona de trasladarse y permanecer en el territorio nacional. Se trata de la libertad de tránsito, entendida como la libertad de movimiento, traslado y permanencia en cualquier punto de la República; no obstante, dicho derecho fundamental no eleva al rango constitucional el elemento de

movilizarse en un medio de transporte particular. El núcleo duro de dicho derecho radica en garantizar a las personas la posibilidad de trasladarse libremente en el territorio nacional. Bajo ese entendido, se deduce que existe la opción de aplicar medidas de restricción temporal para la conducción de un vehículo automotor durante un horario determinado sin que ello constituya un quebranto o amenaza a la libertad de tránsito.

**QUINTO:** Que el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, estipula que “(...) *El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente (...)*”. Sin embargo, de forma más específica a través de la Ley número 9838 del 3 de abril de 2020, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, siendo que se agregó el artículo 95 bis, el cual consigna que “*El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. (...)*”.

**SEXTO:** Que por Decreto Ejecutivo N° 42295-MOPT- S se establecieron una serie de disposiciones que buscan restringir la circulación de vehículos diurna ante el estado de emergencia nacional en todo el territorio costarricense por el covid-19, sin embargo, además se incorporaron excepciones (Artículo 5) y medidas especiales (artículo 6) para el transporte público en todas sus modalidades.

*“ARTÍCULO 5°.- Excepciones a la medida de restricción vehicular diurna. Se exceptúa de la restricción vehicular establecida en el artículo 3° de este Decreto Ejecutivo, a los siguientes casos:*

*(...)*

*b) Los vehículos de transporte público destinados al transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades (autobús, buseta, microbús, taxi, servicio especial estable de taxi), el servicio especial de trabajadores, turismo y estudiantes, que cuenten con placa de servicio público, así como taxi de carga autorizado por el Consejo de Transporte Público que cuente con el respectivo permiso al día. **Todos los anteriores estarán sujetos a las disposiciones especiales establecidas por el Consejo de Transporte Público para la atención de la situación sanitaria por COVID-19 con ocasión del presente Decreto Ejecutivo.** (el resaltado no es del original)*

*(...)*

*ARTÍCULO 6°.- Medidas especiales sobre el transporte público remunerado de personas, el transporte especial y transporte terrestre internacional. Para el cumplimiento del objetivo del presente Decreto Ejecutivo, se establecen las siguientes medidas especiales sobre el transporte público destinado al transporte remunerado de personas, el transporte especial y el transporte terrestre internacional:*

*b) No se permitirá la circulación de vehículos de transporte especial ocasionales, así como servicios especiales de autobús, microbuses y busetas, excepto lo dispuesto en el inciso b) del artículo 5° del presente Decreto Ejecutivo **y aquellos casos debidamente justificados y***

**aprobados por el Consejo de Transporte Público, requeridos para la continuidad de servicios públicos o atención del estado de emergencia nacional.** (el resaltado no es del original)

Las anteriores normas facultan al Consejo de Transporte Público para que, en atención de la pandemia, regule el transporte público en general, y en el presente caso la particularidad del transporte especial ocasional, que llevan varios meses paralizados y sin oportunidad de brindar servicios. Siendo entonces que el decreto de marras habilita a que sea el CTP para que ante casos debidamente justificados y como excepción permita la circulación para la continuidad de los servicios públicos.

**SÉTIMO:** Que el Consejo de Transporte Público ha venido estableciendo parámetros de regulación de todo el sistema que administra, en sus diversas modalidades. Por tal motivo y atendiendo lo señalado por la Procuraduría General de la República respecto al otorgamiento de permisos de “Servicios Especiales” en el dictamen C-034-2018 del 19 de febrero del 2018 al indicar que:

*“El Consejo de Transporte Público (CTP) fue creado mediante “Ley Reguladora del Servicio Público del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi”, N° 7969 del 22 de diciembre de 1999, como un órgano de desconcentración máxima del MOPT, especializado en materia de transporte público. Así se desprende, expresamente, de lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de su Ley de creación:*

*“ARTÍCULO 5.- Creación*

*Créase el Consejo de Transporte Público, en adelante el Consejo, como órgano con desconcentración máxima, con personería jurídica instrumental.”*

*“ARTÍCULO 6.- Naturaleza*

*La naturaleza jurídica del Consejo será de órgano desconcentrado, especializado en materia de transporte público y adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

*Se encargará de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia; para tal efecto, deberá coordinar sus actividades con las instituciones y los organismos públicos con atribuciones concurrentes o conexas a las del Consejo.*

*El Consejo 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, el Consejo podrá celebrar toda clase de actos, contratos y convenios con entidades y personas tanto públicas como privadas.” Lo subrayado no es del original.*

*Y entre las atribuciones encomendadas al CTP está, entre otras, el otorgar concesiones y permisos para brindar el servicio de transporte remunerado de personas en sus distintas modalidades (artículo 7, inciso a) de su Ley de creación). Asimismo, le compete coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público (Artículo 7, inciso a); la coordinación institucional de todas las entidades públicas y privadas que tengan relación con el servicio de transporte (inciso c); establecer las acciones para mejorar las políticas en materia de transporte público (inciso d); velar porque los sistemas operacionales y el equipamiento requerido para el servicio de transporte público sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos (incisos e, g y h); solicitar los reajustes de tarifas (inciso k); etc.” (El resaltado no es del original)*

**OCTAVO:** Que en cuanto a los Servicios Especiales, en particular sus distintas categorías, la Procuraduría General de la República ante consulta formulada por el CTP, emitió el Dictamen **C-023-2017** de fecha 01 de febrero, 2017 en el que señaló lo siguiente:

*“De la conjunción de los artículos 3 y 25 de la Ley, se deriva que el permiso es un mecanismo que habilita la gestión del servicio público cuando se trata de transporte colectivo con itinerario no fijo y para los cuales el servicio se contrata, sea por viaje, por tiempo o por ambas formas. Se trata, entonces, de servicios que no tienen itinerario fijo, que se prestan utilizando buses, microbuses o busetas, que el servicio se contrata por viaje, por tiempo o por ambos y están referidos al transporte de estudiantes, trabajadores o para el turismo. La norma legal permite así los “servicios especiales”, desarrollados reglamentariamente.*

*Ahora bien, de los citados numerales se deriva una caracterización y categorización de los servicios públicos especiales. El Consejo de Transporte Público considera que esa clasificación no es un número clausus; por el contrario, afirma que a partir de lo dispuesto en esos numerales puede establecer nuevas categorías o modalidades de servicios especiales, otorgando el permiso correspondiente. (El resaltado no es del original)*

*Si nos limitamos a la literalidad del artículo 3, haciendo abstracción del artículo 25, podría intentarse sostener que en tanto un servicio de transporte remunerado no tenga itinerario fijo y se contrate el servicio por viaje, por tiempo o en ambas formas, se puede otorgar un permiso. Bajo esa línea de pensamiento, el Consejo podría otorgar permisos*



*para distintos servicios en tanto presenten esas condiciones: inexistencia de itinerario fijo y contratación por viaje, por tiempo o ambas formas. No obstante, el artículo 25 en su texto vigente es claro en cuanto establece dos modalidades de servicio:*

- Los permisos otorgados para servicios especiales de estudiantes, trabajadores y turismo.
- Los permisos para servicios de operación de líneas regulares, nuevas o existentes, otorgados con carácter temporal y condicional: mientras se resuelven procedimientos administrativos relativos a una concesión.

*Por lo que para autorizar un servicio especial no basta que este carezca de un itinerario fijo, o que se haya contratado por viaje o por tiempo, o ambos. El servicio debe estar referido a alguna de esas modalidades del servicio:*

*“La figura del permiso, por su parte, es necesaria para explotar el servicio de transporte remunerado de personas con vehículos automotores colectivos que no tengan itinerario fijo y cuyos servicios se contraten por viaje, por tiempo o en ambas formas. Tales permisos, al igual que las concesiones, son otorgados por el MOPT hasta por un máximo de dos años, pudiendo ser prorrogados, y pueden amparar uno o varios vehículos. Se caracterizan, además, por ser revocables si se incumplen las condiciones incluidas en ellos y por no conferir derechos subjetivos a sus titulares (artículo 25, Ley 3503).*

*A diferencia del servicio general de transporte remunerado de personas – que opera en las líneas concesionadas, con horarios y paradas o terminales definidas--, los servicios especiales están destinados a satisfacer las necesidades de transporte de grupos determinados de personas como, por ejemplo, estudiantes y trabajadores”. Dictamen N. C-293-2000 de 24 de noviembre del 2000.*

**El legislador no ha previsto una modalidad de servicios especiales diferente de las que enlista.** *Tampoco ha autorizado al Consejo para crear nuevas modalidades o sub-modalidades de servicios especiales. De manera tal que para otorgar un permiso es imperativo que tenga como objeto amparar la prestación de un servicio que esté comprendido dentro de las modalidades precisadas en el artículo 25. Y si no se está ante un servicio que se ubique en el punto b) será necesario que esté comprendido en la modalidad a). Por ende, si es un servicio especial estable que se trate de un servicio de turismo, de estudiantes o bien, de trabajadores.” (El resaltado no es del original)*

**NOVENO:** Que es innegable la existencia de una competencia exclusiva y excluyente otorgada por el legislador al MOPT-CTP, a partir de establecerse el Transporte Público de personas como un “servicio público”, en ese sentido la misma Procuraduría General de la República señaló en el dictamen **C-034-2018** antes citado que:

*“Por definición expresa de ley, el transporte remunerado de personas en vehículos automotores, en todas sus modalidades, constituye un servicio público. En efecto, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, n.º 3503 del 10 de mayo de 1965, califica al transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos como un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), cuya prestación puede ser delegada a los particulares a quienes se autorice expresamente, de acuerdo con los procedimientos establecidos en esa ley (artículos 1 y 2).*

*En el mismo sentido, se pronuncia el artículo 2 la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, n.º 7969 del 22 de diciembre de 1999 –según reforma introducida por el artículo 2 de la Ley n.º 8955, del 16 de junio del 2011-, en el cual se establece como servicio público el transporte remunerado de personas en cualquier tipo de vehículo automotor, independientemente del grado de intervención estatal. El párrafo segundo de la norma en cuestión, dispone:*

*“El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público 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.” **Lo subrayado no es del original.***

*De la norma transcrita se desprende que, independientemente del vehículo automotor utilizado y del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo, el transporte remunerado de personas en su totalidad constituye servicio público, lo cual implica una derogación expresa de todos los servicios de transporte privado de personas.*

*La declaratoria de servicio público de una determinada actividad económica, conlleva su nacionalización, pues cuando una ley le atribuye al Estado su titularidad, sólo éste o un particular autorizado, puede prestar el servicio.*

*Otro efecto adicional de la declaratoria es que la actividad económica sale del comercio de los hombres, no pudiendo estos desarrollarla en forma libre. La única forma de dedicarse a ella es sólo si se cuenta con una concesión o permiso del Estado.*

*En ambos casos (concesión o permiso), se debe tener presente que la titularidad del servicio corresponde al Estado, limitándose el particular únicamente a su prestación efectiva. En pocas palabras, el dueño de la actividad económica es el Estado, el privado lo único que hace es coadyuvar con la prestación del servicio cuando el Estado se lo permite.”*

En ese sentido, el dictamen de cita estableció que, en ciertas circunstancias, es posible que se habiliten permisos de una modalidad distinta como es el caso de los servicios ocasionales. Sobre el particular, la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N°9078 del 26 de octubre del 2012, hace referencia al “permiso ocasional” en el artículo 41 sobre la “Flota Autorizada” al señalar que:

*“ARTÍCULO 41 Flota autorizada*

*Se prohíbe a los operadores de transporte público prestar el servicio con unidades no autorizadas, fuera de vida útil o que no cuenten con el respectivo permiso especial estable u ocasional expedido por el CTP. En tal caso, la Policía de Tránsito procederá a retirar, de inmediato, la unidad de circulación o inmovilizarla, sin perjuicio de las demás sanciones que le resulten aplicables.” (El resaltado no es del original)*

La referencia es precisamente a que en el artículo 25 de la Ley 3503 el legislador dispuso una lista de “Servicios Especiales” cuya característica es que son “estables” y en la Ley de Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, en el artículo 41 añadió el permiso especial de carácter “ocasional”, normativa que no fue analizada por la Procuraduría en el Dictamen C-023-2017 de fecha 01 de febrero, 2017.

**POR TANTO, SE ACUERDA:**

1. **Quedan habilitados a realizar servicios de transporte de personas los denominados Servicios Ocasionales con las siguientes disposiciones.**
  - a) A partir del **01 de noviembre del presente año y hasta el 30 abril** del año 2022 estará habilitado la entrega de permisos mes a mes para los interesados en transporte especial ocasional, únicamente para aquellas unidades que se encuentren al día en los requisitos exigidos por el Consejo de Transporte Público en la modalidad indicada y la normativa respectiva.  
De previo a operar cada interesado deberá presentarse ante las oficinas centrales o regionales del CTP a fin de que se le habilite el respectivo permiso, mismo que se entregará mes a mes.
  - b) Que ante la existencia de eventuales incumplimientos a lo dispuesto reglamentariamente y lo indicado en el presente acuerdo, el Consejo de Transporte

Público ejercerá las acciones jurídicas correspondientes a fin de retirar o revocar los permisos.

2. Cada permisionario deberá cumplir de manera estricta con los Lineamientos y Protocolos sanitarios, según corresponda a la actividad.
3. Aquellas unidades de transporte especial ocasional que sean sorprendidas por las autoridades de tránsito prestando servicios de transporte remunerado de personas no autorizados o habilitadas, serán sancionadas conforme lo estipula la Ley de Tránsito, Ley 9078 y se le revocará el permiso sin responsabilidad para la Administración de conformidad con lo que establece el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.
4. Notifíquese: Dirección Ejecutiva a los correos [mfallas@ctp.go.cr](mailto:mfallas@ctp.go.cr), [jmora@ctp.go.cr](mailto:jmora@ctp.go.cr), [lrojas@ctp.go.cr](mailto:lrojas@ctp.go.cr) (publicar en la WEB), [mvega@ctp.go.cr](mailto:mvega@ctp.go.cr) / Departamento de Asuntos Jurídicos al correo [scerdas@ctp.go.cr](mailto:scerdas@ctp.go.cr)
5. **Se declara firme.-**

De conformidad con los artículos 11 y 22 de la Ley Nº 7969, contra el Acuerdo tomado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, podrá interponerse Recurso de Revocatoria ante el Consejo de Transporte Público y/o Apelación ante el Tribunal Administrativo de Transporte, dentro del plazo de cinco días hábiles contados a partir de la notificación del presente acuerdo. NOTIFIQUESE.-  
Sin otro particular



Lic. Rafael Herrera García  
SECRETARIO DE ACTAS

