

**Al contestar refiérase
al oficio n.º 05712**

13 de mayo de 2026
DFOE-CIU-0189

Señora
Daniela Agüero Bermúdez
Jefa Área Legislativa VII
ASAMBLEA LEGISLATIVA

Estimada señora:

Asunto: Asesoría sobre el proyecto de ley, tramitado bajo el expediente No. 25.174

En atención a su oficio No. AL--CPEDIS-0614-2026 del 21 de abril del año en curso mediante el cual solicita asesoría de la Contraloría General de la República (CGR) sobre el texto sustitutivo del proyecto de ley tramitado en el Expediente N.º 25.174, denominado "LEY PARA PROTEGER A LAS PERSONAS USUARIAS DE LA EXTENSIÓN ARBITRARIA DE LA VIDA ÚTIL DE LOS AUTOBUSES. REFORMA DEL ARTÍCULO 46 BIS DE LA LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LEY N. 7600 DEL 29 DE MAYO DE 1996 Y SUS REFORMAS, Y 52 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N. 9078 DEL 26 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS", se procede a emitir la presente asesoría, conforme a las competencias del Órgano Contralor.

- I. Consideraciones relevantes que busca el proyecto de ley en su exposición de motivos

Si bien lo que se somete a conocimiento en esta oportunidad es un texto sustitutivo, debe indicarse que la motivación del texto base del Proyecto surge como discrepancia de lo establecido en la Ley N.º 10444, que amplió la vida útil de los autobuses. El proyecto de Ley busca cumplir la "deuda histórica" con las personas con discapacidad, cuyos derechos a la accesibilidad y a la igualdad son violentados diariamente a pesar de lo establecido en la Ley N.º 7600, la Constitución Política, y convenciones internacionales. Considera que la prioridad en la discusión sobre el transporte público debe ser siempre las necesidades de las personas usuarias.

II. Análisis del texto sustitutivo del Proyecto de Ley

El texto sustitutivo del proyecto plantea una reforma al artículo 46 bis de la Ley No. 7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” en que se establece su deber de garantizar que las unidades de autobuses nuevas que ingresen al sistema deberán ser 100% accesibles y de que no se permita la circulación de los buses de ruta que incumplan los estándares definidos de accesibilidad universal o después de quince años de su fabricación. Se introduce además, la prohibición de que se otorguen prórrogas al plazo del permiso de circulación, y la posibilidad de suspensión inmediata de dicho permiso, sin excepción, cuando se incumplan con los requisitos establecidos en la ley.

Asimismo la reforma al artículo 52 de la Ley N.º 9078, “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial”, establece como responsables de la actualización y mejoramiento de los lineamientos aplicables a los vehículos de transporte público para el cumplimiento de la Ley 7600, tanto al CTP; COSEVI y al MOPT, incorporando la consulta obligatoria y vinculante al Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS). También se modifica el tercer párrafo en donde antes que prevenir, se establece que el CTP deberá ordenar al propietario del vehículo, la corrección de incumplimientos de las obligaciones establecidas por ley y se adiciona una disposición final que sanciona a los operadores de servicios públicos con inhabilitación temporal por incumplimientos administrativos. Se dispone además, que esta sanción prohíbe al titular adquirir nuevas concesiones o contratos por un año, ampliándose a tres años si se constatan más de cinco incumplimientos no corregidos.

Sobre el particular, si bien el proyecto de ley no hace alusión a aspectos concretos sobre Hacienda Pública, desde el punto de vista del servicio público remunerado de personas, cabe mencionar que esta Contraloría General ha señalado en lo referente al servicio de transporte¹ que “...en los últimos años se ha intensificado el debate sobre el “servicio universal del transporte público” en que se ha insistido en la necesidad de pasar de una “gestión de rutas o de un esquema meramente operativo” a una visión de “derecho humano a la movilidad” como un derecho instrumental que permite a las personas acceder a la salud, educación, trabajo, etc., lo que necesariamente implica la valoración de un modelo de transporte que responda a esa realidad y desde esa perspectiva se garanticen los principios de continuidad, regularidad y adaptabilidad”. Dentro de lo cual claramente se encuentran contemplado el servicio a las personas con condiciones especiales y en resguardo de los derechos y obligaciones que establece la Ley 7600.

¹ Ver oficio DFOE-CIU-0170 (04831) del 22 de abril del 2026 relacionado con el proyecto de ley, tramitado bajo el expediente No. 25.404.

Dentro del ámbito de la discrecionalidad legislativa y como aspectos que se sugieren tener en cuenta en la valoración que corresponda, es importante el establecimiento de un marco de exigibilidad y responsabilidad suficiente tanto para los operadores de servicios de buses de ruta a fin de que cumplan con las exigencias legales y técnicas pertinentes, pero además, de las Administraciones responsables de hacerlas cumplir de manera efectiva. Por ello, resulta relevante que las modificaciones propuestas, en torno a las exigibilidades técnicas y sanciones planteadas puedan ser analizadas y sustentadas a partir de los criterios técnicos correspondientes a fin de que colaboren al cometido buscado por el proyecto y que se garantice razonable y equilibradamente que su aplicación no genere un efecto contraproducente en la prestación del servicio y que agrave la situación de abandono de rutas², por ejemplo, de manera que el usuario no se vea tampoco afectado ante ese panorama. Asimismo, se sugiere considerar la viabilidad jurídica de acuerdo con los alcances de la Ley 9303 “Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad” de frente a la vinculación de los dictámenes de la Comisión Nacional de personas con Discapacidad, sobre las decisiones del MOPT y el CTP, que según el ordenamiento vigente son los órganos especializados responsables de la prestación del servicio de transporte masivo de personas; ello en aras de una adecuada armonización.

Conclusiones

El acceso universal y con las condiciones necesarias para los diferentes tipos de poblaciones usuarias del servicio de transporte público de personas, son particularmente relevantes en el caso de personas con algún tipo de requerimiento especial por su condición de edad o discapacidad, lo que requiere del respaldo por parte del Estado y un mayor grado de exigencia para los operadores del servicio y las instancias administrativas responsables. No obstante, ante las posibles implicaciones del proyecto de ley, con un ánimo de contribuir en la discusión de la iniciativa legal y en el marco de la discrecionalidad legislativa se sugiere que lo planteado se fundamente en un respaldo técnico y jurídico suficiente que garantice su eficacia, de modo que no se incluyan regulaciones que puedan generar efectos contraproducentes en la prestación generalizada del servicio de transporte, contrario a la finalidad del proyecto de ley.

² Aspecto que fue referenciado en la exposición de motivo del Proyecto de Ley tramitado en el Expediente N.º 25.404, denominado “MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 2 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES, LEY N.º 3503, DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS Y MODIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 8 Y 9 DE LA LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI, LEY N.º 7969, DEL 22 DEL DICIEMBRE DE 1999 Y SUS REFORMAS. LEY PARA GARANTIZAR EL DERECHO AL TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBÚS) DE LA POBLACIÓN”.

DFOE-CIU-0189

4

13 de mayo, 2026

Finalmente, se reitera que las observaciones aquí emitidas tienen un carácter orientador y buscan asegurar el cumplimiento de los principios de legalidad y buena gestión pública.

Atentamente,

Marcela Aragón Sandoval
Gerente de Área

Marilú Aguilar González
Fiscalizadora

CGR | Firmado
digitalmente
Valide las firmas digitales

RRH/bsc

Ce: Despacho Contralor, CGR
DFOE-CGR

NI: 8381 -2026

G: 2026000121-7