

DECRETAN:

REGLAMENTO SOBRE POLITICAS Y ESTRATEGIAS
PARA LA MODERNIZACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO
REMUNERADO DE PERSONAS POR AUTOBUSES URBANOS PARA
EL AREA METROPOLITANA DE SAN JOSE Y ZONAS ALEDAÑAS
QUE LA AFECTA DIRECTA O INDIRECTAMENTE

Artículo 1° — Con el objeto de adecuar y ordenar el proceso de modernización del Transporte Público Remunerado de Personas modalidad autobús, se dictan las siguientes políticas y estrategias para el Transporte colectivo por autobuses urbanos del área de cobertura que aquí se define:

1. El objeto del presente decreto es definir las políticas y estrategias del sistema de transporte remunerado de personas, modalidad autobús para el Area Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afectan directa o indirectamente, de acuerdo con el área de cobertura que se describe a continuación.
2. Ambito de aplicación: Los límites de la sectorización global del Area Metropolitana de San José, en el sentido de las manecillas del reloj y empezando por el lado norte, son los siguientes:
 - La línea límite empieza al suroeste del sector central de Heredia, entre las Rutas 3 y 111 (ambas rutas hacia Heredia), incluyendo Urbanizaciones como Gran Samaria y Malinches, pero excluyendo a San Francisco de Heredia, Continúa por el sur del área central de Heredia, incluyendo la parte sur de la Urbanización Bernardo Benavides y excluyendo el Cementerio. Continúa hacia el este por el lado sur de la Ruta 5, con lo que quedan incluidas localidades como Miraflores, Santo Domingo, Los Angeles y Quebradas, para continuar hacia el norte, pasando entre San Isidro (localidad que queda excluida) y Concepción.
 - Posteriormente los límites del área de influencia llegan hasta la Cordillera Central, en la zona conocida como Bajos de la Hondura. Ya en el lado este de la zona de influencia el límite incluye la localidad de Rancho Redondo, atraviesa la zona protectora del Río Tiribí, incluyendo zonas hacia el oeste como Dulce Nombre, el Alto del Carmen y San Rafael de Tres Ríos. La línea cruza la Ruta Nacional 2, continuando hacia el sur, incluyendo la localidad de Saucedo.
 - Ya en la parte sur, la línea continúa por el norte de la Zona Protectora de la Carpintera, pasa por el norte de los Cerros Carraigres, incluyendo localidades como Frailes, San Gabriel, San Ignacio y San Juan de Dios. En la parte oeste, el área de influencia tiene como límite los Cerros de Escazú, por lo que incluye lugares como Alajuelita, Tejarcillos, Bello Horizonte, San Antonio, Salitral y Ciudad Colón. La línea límite atraviesa la ruta 239 (hsviv Puriscal) al norte de Ticufres y toma dirección al norte, pasando por el lado este de la Hacienda el Rodeo. Continúa al norte de la Ciudad Colón, tomando como referencia el trazado que sigue el Río Virilla, hasta llegar a la zona de San Antonio de Belén, localidad que queda incluida en el área de influencia. Finalmente la zona límite incluye la comunidad de La Aurora hasta llegar a la parte sur de San Francisco de Heredia.
3. El transporte público remunerado de personas modalidad autobús constituye un servicio público regulado, operado por empresas privadas, de alto beneficio para la economía costarricense y cuya misión es satisfacer las necesidades de transportación de los usuarios. Este servicio público será reestructurado en función de las necesidades de esos usuarios de modo que también se garantice su prestación a través de la adopción de mecanismos que promuevan el fortalecimiento empresarial de los operadores. Se buscará consolidar una red integrada que forme parte de la ciudad y permita satisfacer las necesidades del transporte, al tiempo que constituya una alternativa competitiva real para movilizar personas frente a otros modos de transporte público.
4. La reestructuración del sistema permitirá también racionalizar el servicio en general, el uso de las unidades automotores, optimizar la operación de las rutas de transporte público en función de las necesidades de los usuarios a través del mejor uso posible de la flota, verificación de recorridos y paradas autorizadas, coordinación de horarios y trasbordos, mejoramiento tecnológico y desarrollo técnico, entre otros aspectos.
5. El MOPT de acuerdo con la ley, ha establecido que la forma más adecuada y eficiente para la prestación del servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús es mediante la figura jurídica de la concesión. Por lo tanto, el MOPT, continuará con esa figura legal para la operación del transporte público de personas a nivel nacional, contando para ello con la colaboración de empresas organizadas que demuestren su capacidad empresarial.
6. Es facultad otorgada por la ley N° 3503, que el MOPT conceda a aquellas personas físicas o jurídicas que después de cumplir con el procedimiento legal pertinente, dispongan de un periodo determinado para la prestación de un servicio de transporte público colectivo por autobús, en el entendido de que su misión será velar por que la calidad y eficiencia del servicio facilite transportar al usuario del servicio en forma cómoda, digna y segura.
7. De igual forma, de conformidad con el artículo 21 de la ley N° 3503, los actuales concesionarios de transporte remunerado de personas modalidad autobús, pueden renovar los derechos de concesión al

N° 28337-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Y EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 140 inciso 3), 18) y 20) de la Constitución Política; con fundamento en lo establecido por la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas, por la ley N° 3503 Reguladora del Transporte Automotor Terrestre del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, ley N° 7593 de Creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos del 5 de setiembre de 1996 y Ley General de Administración Pública, N° 6227 del mes de mayo de 1978,

Considerando:

1°—Que de conformidad con la ley N° 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas de Vehículos Automotores, el transporte público colectivo modalidad autobús, es un servicio público cuya prestación es facultad exclusiva del Estado, el cual podrá ejercer directamente, o a través de particulares que autorice, la prestación del servicio.

2°—Que de conformidad con el artículo 2° de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas, ley N° 3503, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá en todo caso la vigilancia, control y regulación del transporte público colectivo, con el objeto de garantizar y tutelar los intereses del usuario del servicio. Con tal propósito el Ministerio podrá fijar itinerarios, horarios, condiciones técnicas operacionales y tarifas; expedir reglamentos técnicos y operacionales para adoptar las medidas que sean necesarias para satisfacer las necesidades del transporte público colectivo y las de los usuarios del servicio.

3°—Que el MOPT se ha propuesto llevar a cabo la reorganización del sistema de transporte público colectivo, a efecto de que se ajuste a la época actual y futura, en donde las empresas operadoras del servicio público indicado, cuenten con el grado de organización y capacidad empresarial que permitan un servicio al usuario de mejor calidad y mayor eficiencia.

4°—Que existen empresas operadoras del transporte público de personas que en la actualidad presentan en su organización interna, la constitución de micro empresas, en donde cada socio se encarga de las labores administrativas y de operaciones, tales como recaudación, mantenimiento, compras, trámites administrativos, contabilidad, etc., lo cual no contribuye al logro de principios de sana administración establecidos en la ley N° 3503, ocasionando este tipo de organización, costos adicionales innecesarios, provocado por estos esfuerzos mal entendidos, que en última instancia es el usuario quien paga por ello, en forma directa o indirecta.

5°—Que a finales del año 2000 vence un alto porcentaje de las concesiones, así como de los permisos otorgados para la operación de las rutas del área de cobertura que se señala en este decreto, facilitándose así la reorganización integral de los servicios, así como contar con estructuras empresariales que permitan una mejor administración del sistema como son la uniformidad de equipo, la centralización de talleres, el redimensionamiento del parque vehicular, el profesionalizar la administración de personal y capacitación de las relaciones obrero patronales y la relación pública con los usuarios del servicio, el mejor aprovechamiento de posibilidades financieras y en general el logro de economías de escala que redunden en un servicio de menor costo y de mejor calidad para el usuario.

6°—Que la Administración ha considerado que para que los actuales concesionarios puedan tener opción a prorrogar un nuevo periodo la concesión para la prestación del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, deben actuar dentro del nuevo esquema de organización del sistema de transporte.

7°—Que la Administración con el propósito de definir claramente las condiciones para que las empresas actuales de transporte público remunerado de personas, tuvieran opción a participar en un nuevo periodo de concesión, definió las normas y procedimientos que regirán para la evaluación de las empresas de transporte público en el decreto N° 27636-MOPT, publicado el 19 de febrero de 1999. Por tanto,

- término del plazo concedido, si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones de concesionario y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la ley.
8. El Poder Ejecutivo promulgó el decreto ejecutivo N° 27636-MOPT, en "La Gaceta" N° 35 del viernes 19 de febrero de 1999, para determinar si los concesionarios del Área Metropolitana de San José han cumplido a cabalidad con sus obligaciones, a través de la presentación de un "Plan de Evaluación de la Capacidad Empresarial", como requisito previo para optar a la renovación de la concesión, siempre y cuando cada concesionario haya obtenido una calificación mínima de ochenta puntos sobre cien del total de puntos a evaluar.
 9. De igual forma, como requisito legal fundamental para la modernización del transporte público y hacer efectiva la renovación de la concesión, los concesionarios deben presentar mediante documento público -como lo exige el artículo 21 de la ley N° 3503- un compromiso formal de que cumplirán con las disposiciones que se establezcan, conforme al marco regulatorio vigente. Este compromiso formal debe ser presentado ante el MOPT a más tardar el día 17 de enero del año 2000.
 10. Para efectos prácticos, operacionales y legales, en aquellos casos donde existan dos o más concesionarios operando en una ruta o compartan corredores comunes, y si por cualquier causa algunos no llegaren a ponerse de acuerdo para entrar a operar un subsector y/o sector, vencido el plazo de la concesión o permiso vigente de los opositores, el MOPT no renovará esos derechos de concesión, procediendo a licitarlos considerando la sectorización urbana. Si fuese procedente conforme a lo señalado en el artículo 10 de la ley N° 3503, estos servicios podrán distribuirse principalmente a los concesionarios que aprueben el Plan de Evaluación de las Capacidades Empresariales, en tanto haya una adjudicación en firme.
 11. La inobservancia de los requisitos establecidos por el artículo 21 de la ley N° 3503, implicará la no renovación de la concesión y en consecuencia, el MOPT deberá sacar a licitación pública la ruta respectiva.
 12. Si bien es cierto, mediante la ley N° 7593 se creó la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, debe tenerse claro que la función primordial de esta Institución es la Regulación Tarifaria del Transporte Público Remunerado de Personas y que la responsabilidad del MOPT es el planeamiento, control y supervisión del servicio remunerado de personas prestado a través de los diferentes concesionarios del país, en las diferentes modalidades de transporte público.
 13. Dentro de la visión estratégica que el MOPT ha desarrollado, a través de los diferentes estudios técnicos realizados por profesionales y consultores, tanto internos como externos, está definido que el esquema de la integración por sectores de las diferentes empresas concesionarias de transporte público es urgente de realizar, para superar el esquema tradicional obsoleto vigente en la actualidad. No obstante, teniendo en cuenta la necesidad de adaptación de los usuarios, el fortalecimiento y reorganización de las empresas concesionarias y el fortalecimiento institucional en el área de transporte público, así como el mejoramiento de la vialidad del área de cobertura, el MOPT ha definido la conveniencia que el proceso de modernización del transporte público remunerado de personas sea implementado en dos etapas: una etapa de transición y una etapa de consolidación. Los plazos y detalles para lograr ambas etapas forman parte de los lineamientos que se establecen en el presente decreto ejecutivo.
 14. El transporte público remunerado de personas podrá ser administrado por las empresas concesionarias actuales, para lograr la consolidación del proceso de modernización bajo el esquema de sectorización definido más adelante. La coordinación operativa será establecida mediante convenios operativos formalmente aprobados y registrados ante la Administración, para establecer el trabajo organizado de dos o más entidades físicas o jurídicas, que para realizar un objetivo común y de su interés, participan voluntariamente en forma conjunta y separadamente en su ejecución. Los derechos y obligaciones de cada concesionaria podrán mantenerse según los compromisos ya adquiridos en los contratos de concesión.
Un sector es un área geográfica definida que incluye uno o más núcleos urbanos de determinado rango de densidad poblacional, servida por rutas de transporte público que se integran entre sí, que sirven zonas del territorio comunes y/o adyacentes y que tributan a una misma vía principal o radial. Un subsector es una área geográfica contenida dentro de un sector que tributa a una misma vía secundaria. Las rutas de los subsectores comparten algunas de las vías radiales principales de su respectivo sector.
 15. Que desde el punto de vista operativo, el servicio de transporte público remunerado de personas del área de cobertura, operará en forma coordinada entre los concesionarios en cada subsector. Cada subsector contará con varios tipos de rutas: rutas primarias radiales (de conexión con el centro de San José), rutas secundarias (alimentadoras que no van al centro de San José), así como las rutas primarias intersectoriales (que intercomunicarán los sectores y subsectores, sin pasar por el centro de San José), las rutas de distribución (para movilizar personas dentro de los cascos urbanos de las ciudades, como el centro de San José), y las rutas diametrales (que conectan sectores a través del Centro de San José, mediante la unión de dos rutas primarias radiales).
 16. El MOPT hará los esfuerzos necesarios para que el transporte público remunerado de personas cuente con diseños planificados de recorridos, señalización e infraestructura adecuada, dentro del nuevo concepto de transporte que se pretende establecer, a efectos de mejorar el tiempo medio de viaje, seguridad, confortabilidad, y una fijación tarifaria razonable. Para este fin deberá efectuar las mejoras necesarias para que las vías públicas que se utilizarán se encuentren debidamente señalizadas y en buen estado de mantenimiento, a fin de alcanzar el fin primordial que se pretende: cual es brindar al usuario un servicio eficiente y de calidad.
Con tal propósito, el MOPT procurará establecer una coordinación adecuada y efectiva con el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y las Municipalidades respectivas, a efecto de que las mejoras a la red vial nacional y urbana incluya el diseño y construcción de la infraestructura de apoyo para el transporte público.
 17. Dentro del proceso de modernización del transporte se analizarán alternativas tecnológicas de transporte público remunerado de personas, tales como trenes eléctricos, tranvías, trolebuses o autobuses limpios de baja emisión contaminante, en el entendido de que será el MOPT el que definirá las posibilidades reales, de la implantación de estos sistemas de transporte complementario. De conformidad con el principio de la potestad de dirección como Ente Rector del Sector Transportes, oír al resto de Instituciones Públicas relacionadas con las políticas y estrategias que sobre el transporte establezca el MOPT, buscando la revitalización de la ciudad que permita mejorar la calidad de vida de la población.
 18. Todas las rutas del sistema de transporte público metropolitano, tomarán en cuenta las características del uso de suelo, las proyecciones de la demanda del transporte, las condiciones físicas, infraestructura vial y los planes de desarrollo urbano del Área Metropolitana de San José. También serán definidos por el MOPT los trazados y las características operativas (tipos de unidades automotoras, frecuencias, etc.) de todas las rutas en cada subsector y sector, así como las ubicaciones y características de las zonas de transbordo entre rutas.
 19. La operación del servicio de transporte público en cada subsector y sector será definido por el MOPT con base en sus estudios técnicos. Un grupo de empresarios podrá, en forma voluntaria, coordinada y respetando sus condiciones legales, operar uno o varios subsectores o el sector correspondiente definido en el plan de reorganización del transporte público del Área Metropolitana de San José. En el caso de esta región se promoverá la integración operativa de las rutas a nivel de subsectores y sectores para así atender de la mejor manera posible las necesidades de los usuarios, también se buscará que las empresas operadoras manejen una escala adecuada que les facilite la consolidación y sostenibilidad de una buena estructura empresarial, y se concentrarán esfuerzos en mejorar el nivel del servicio del transporte público en aspectos como tiempos de viaje, estado de unidades, frecuencias y cobertura.
 20. La ruta N° 8 existente, será sujeta de prórroga de concesión, si cumple con los requisitos aplicables al presente decreto y la ley N° 3503.
 21. Los autobuses de transporte público colectivo remunerado de personas tendrán prioridad de paso en las vías exclusivas que declare la Dirección de Ingeniería de Tránsito, en la medida que los subsectores se vayan consolidando en su operación coordinada y esta priorización sea recomendable técnicamente, de acuerdo con los cronogramas institucionales del MOPT, y con las tareas de análisis e implementación de medidas administrativas del manejo de la infraestructura vial.
 22. Para cumplir con la reorganización del transporte remunerado de personas el MOPT, con base en sus facultades legales, prorrogará las concesiones actuales por siete años. Dicho período para fines organizativos, se dividirá en dos etapas: una etapa de transición operacional de hasta tres años (hasta diciembre del 2002) y una etapa de consolidación a partir del cuarto año. En la etapa de transición las empresas concesionarias coordinarán la operación de las rutas de acuerdo con los subsectores y esquemas operativos definidos por el MOPT. En la etapa de consolidación el sistema operará de acuerdo con los lineamientos técnicos que emita el MOPT, con la participación de las Comisiones Mixtas.
 23. Los subsectores que desde el punto de vista operativo conformarán el servicio de transporte público remunerado de personas durante la etapa de transición son los siguientes:
 - Subsector Central
 - Subsector Escazú
 - Subsector Santa Ana - Ciudad Colón
 - Subsector Pavas
 - Subsector Uruca
 - Subsector Heredia Sur
 - Subsector Tibás - Santo Domingo
 - Subsector Moravia
 - Subsector Guadalupe - San Isidro de Coronado
 - Subsector Sabaniilla
 - Subsector San Pedro - Tres Ríos (incluyendo Concepción)

- Subsector Zapote - Curridabat (incluyendo Tirrases y La Lía)
 Subsector San Francisco - San Antonio
 Subsector Desamparados
 Subsector San Miguel - Higuito - La Capri
 Subsector Aserri
 Subsector San Sebastián - San Rafael Abajo
 Subsector Hatillo
 Subsector Alajuelita
 Subsector Paso Ancho
24. Los sectores que interesen, para la etapa de consolidación, serán fijados por el MOPT, estableciéndose un periodo de concertación con los empresarios.
 25. 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.
 26. Los concesionarios que al finalizar el periodo de transición, cumplan satisfactoriamente con los términos del contrato de concesión, entrarán de inmediato a la etapa de consolidación, caso contrario, de no querer o no poder pasar a ésta, los servicios serán sometidas al proceso de licitación que dicta la ley.
 27. En la operación del transporte público de rutas regulares, será política fundamental del Poder Ejecutivo, propiciar y apoyar el transporte masivo de personas, manteniendo dentro de esta misión, el transporte por autobús con un número no menor de 54 pasajeros. Las unidades de mayor capacidad tendrán prioridad por sobre aquellas de menor capacidad.
 28. Los servicios de transporte especiales (estudiantes, trabajadores y turismo) serán reestructurados en su totalidad, con el objeto de delimitar claramente sus objetivos, funciones, operación y vigencia, estableciéndose una clara coordinación con los servicios regulares para evitar una competencia ruinoso y garantizar el buen funcionamiento de las empresas de transporte de servicio regular y especial.
 29. El MOPT no concederá nuevos permisos de transporte de servicios especiales, mientras no se demuestre que técnica y legalmente, no existe posibilidad de atender la necesidad de transporte a que se refiere el servicio solicitado, a través de las rutas regulares.
 30. Las rutas regulares que operan actualmente bajo la figura del permiso en precario, podrán seguir funcionando hasta que esas rutas sean adjudicadas mediante un proceso licitatorio, si éste fuese técnica y jurídicamente necesaria.
 Asimismo, los carteles de licitación de las rutas regulares que operan bajo la figura de permiso en precario, deberán ser publicados dentro de un plazo de seis meses, contados a partir de la publicación del presente Decreto y estar en concordancia con el sistema operativo sectorial.
 31. A efectos de asegurar la seguridad y confortabilidad al usuario durante el viaje de recorrido de su lugar de origen al de destino, el concesionario del servicio deberá contar con unidades en excelentes condiciones mecánicas y de carrocería, de tal forma que los autobuses que sean aceptados para la operación del servicio, serán aquellos que cumplan con los requisitos técnicos de confort que exige el Reglamento de Refaccionamiento vigente. El MOPT sólo admitirá llevar a cabo la refacción de las unidades por una vez, siempre y cuando no hayan sido refaccionados con anterioridad, entendiéndose esta acción como la autorización para extender la vida útil de la unidad desde el punto de vista operacional y no de asignación de nuevo modelo, cumpliendo para ello con las exigencias y condiciones que la Comisión Técnica de Transportes establecerá para estos procesos de refaccionamientos, que garanticen la seguridad y eficiencia de las unidades.
 32. El MOPT, en cumplimiento de las obligaciones de la ley N° 7600, así como de las políticas que tienen como propósito eliminar las barreras físicas o de diseño de los autobuses urbanos, que limitan el fácil acceso a la población discapacitada al transporte público remunerado de personas, impulsará tecnologías que hagan posible el uso más racional del espacio físico dentro de cada unidad, a fin de mantener una relación adecuada entre costo y aprovechamiento de las unidades. Se controlará además que los equipos cumplan con las normas nacionales e internacionales para la conservación del medio ambiente en lo relativo a emisión de gases y contaminación sónica. Estos lineamientos se aplicarán tomando en cuenta los criterios de inversión señalados en el inciso 20) anterior y se intensificará su aplicación durante la etapa de consolidación del sistema, para cumplir con la obligación dispuesta en el artículo 45 de la ley N° 7600, de igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y su Reglamento, en lo relativo a la imposibilidad legal de instalar y utilizar en autobuses, busetas y microbuses los contadores mecánicos conocidos como "trompos" de conformidad con el decreto ejecutivo respectivo, y cuyo incumplimiento se sancionará de acuerdo con el artículo 66 de la citada ley.
 Asimismo, durante la etapa de transición el MOPT y los Gobiernos Locales adaptarán las mejoras necesarias de acuerdo con la ley N° 7600.
 El MOPT establecerá y difundirá entre los concesionarios, la utilización de sistemas de control de ingresos.
 33. El MOPT, empresarios de transporte público y los usuarios, en cumplimiento de lo que establece la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, controlará además que los autobuses cumplan con las normas internacionales y nacionales para la conservación del medio ambiente en lo relativo a la emisión de gases y contaminación sónica. Estos lineamientos se aplicarán tomando en cuenta los criterios de inversión señalados en el inciso 20) anterior y se intensificará su aplicación durante la etapa de consolidación del sistema.
 34. Todas las empresas concesionarias de transporte remunerado de personas, así como las empresas privadas interesadas en el desarrollo de terminales para el transporte público, deberán organizarse en la forma definida para lograr presentar proyectos con la suficiente factibilidad económica, técnica y operativa, así como someterse a las políticas y disposiciones que sobre este aspecto definirá el MOPT, a efecto de que el desarrollo y construcción de terminales obedezca a un proceso planificado que permita armonizar con un desarrollo urbano con niveles bajos de contaminación ambiental y de congestión vial urbano.
 35. El MOPT fomentará la constitución y desarrollo de Comités de Transporte para que participen en la planificación y gestión del sistema de transporte, en cada uno de los subsectores, sectores y cantones que se desarrollen, de acuerdo con la reglamentación que se promulgue al efecto.
 36. El Poder Ejecutivo, a través de la Dirección General de Educación Vial y el Instituto Nacional de Aprendizaje, en estrecha colaboración con las empresas concesionarias, promoverá la capacitación de los recursos humanos de las empresas de transporte público y las organizaciones de usuarios.
 Además de las Instituciones del Estado, se gestionará la capacitación con entidades internacionales vinculadas al transporte público, dándosele prioridad a la formación y capacitación de conductores de autobuses.
 37. El MOPT impulsará la puesta en vigencia del Modelo de Calidad del Servicio para Transporte Colectivo, que elaboró en conjunto con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la Defensoría de los Habitantes y el Proyecto MOPT/GTZ, con el propósito de velar por la calidad en la prestación del servicio de transporte por autobús, que al menos considere los siguientes aspectos: 1) tiempo de viaje promedio; 2) nivel de congestión vial; 3) deficiencias en el recorrido; 4) calidad de la vía; 5) infraestructura en paradas; 6) formación y capacitación de choferes; 7) accesibilidad; 8) capacidad de respuesta del MOPT, etc.
 El Modelo distinguirá los aspectos de responsabilidad de la Administración, del operado y del usuario, definiendo claramente para cada parte sus obligaciones y responsabilidades especialmente el papel de la Administración en la solución de problemas que escapan al control del empresario de transporte y que influye directamente en la calidad del servicio.
 38. Se recomienda a las Banca Estatal y al resto del sistema bancario nacional, establecer dentro de sus programas crediticios para el año 2000 y siguientes líneas de crédito para financiar la renovación parcial o total de la flota de autobuses que se requiere para la modernización del transporte remunerado de personas modalidad autobús, y que acepten en las gestiones de préstamo que realicen los concesionarios que las acciones de las empresas de transporte sirvan como garantía colateral.
 39. Como alternativa de financiamiento, el MOPT podrá autorizar también a los concesionarios de transporte público, llevar a cabo diferentes modalidades de arrendamiento para la renovación de sus flotas de autobuses.
 40. La modernización del sistema de transporte público colectivo remunerado de personas por autobuses urbanos deberá considerar la uniformidad de plazos y vigencia de las concesiones. Para ello, la Comisión Técnica de Transporte, mediante acuerdo deberá establecer una fecha de vencimiento uniforme de las concesiones del Area Metropolitana de San José para que tengan una misma fecha de vencimiento.
 41. El MOPT a través de las Comisiones Mixtas de Transporte Público establecidas impulsará la modernización de la legislación de transporte público por autobús.
 42. La Comisión Mixta de Transporte Público del Area Metropolitana de San José, integrada por funcionarios del MOPT, empresarios de transporte remunerado de personas y usuarios, será el órgano de enlace y coordinación para la ejecución y seguimiento de las disposiciones del presente Decreto.
- Artículo 2°—Derogatoria.
 Se deroga, quedando sin efecto ni valor normativo alguno, el decreto ejecutivo N° 27636-MOPT del 19 de febrero de 1999.
- Artículo 3°—Disposiciones Transitorias.
 Transitorio I.—Las empresas concesionarias que operan en el sur de Heredia y oeste de Cartago que tienen servicios a la Ciudad de San José, deberán presentar el "Plan de Evaluación de las Capacidades Empresariales", dentro de los plazos señalados en el acuerdo 18 de la sesión 3345 del 30 de setiembre de 1999 de la Comisión Técnica de Transportes, publicado en "La Gaceta" N° 209 del jueves 29 de octubre de 1999.

Transitorio II.—Conforme lo dispone el numeral 22 del presente Decreto, las busetas y microbuses que operan en las distintas rutas del Area Metropolitana de San José, debidamente inscritas y registradas, seguirán prestando servicio en la etapa de transición, en tanto son sustituidas por autobuses urbanos de características ya definidas.

Transitorio III.—La Ruta N° 127, descrita como San José- Ciudad Colón - San José, seguirá operando bajo las mismas condiciones en que lo viene haciendo hasta que la Sala Constitucional resuelva en definitiva la Acción de Inconstitucionalidad que se tramita bajo el expediente N° 99-002709-007-CO.

Transitorio IV.—De conformidad con lo que establece el inciso 33 anterior, aquellos concesionarios cuya concesión tenga fecha de vencimiento después de diciembre del año 2000, podrán optar por la renovación de la concesión antes del vencimiento del plazo, acogidos a la totalidad del plazo de la prórroga de la nueva concesión renunciando a la porción del plazo que estaba vigente.

Artículo 4°.—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los dieciséis días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y nueve.

MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ ECHEVERRIA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—(Solicitud N° 28422).—C-34105.—(84224).