

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

ACTA ORDINARIA N°5713 (25-2022)

Acta número cinco mil setecientos trece correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Nacional de Salarios a las a las dieciséis horas con quince minutos del diecisiete de agosto de dos mil veintidós. Esta se efectúa bajo la modalidad de Teletrabajo/Virtual, mediante la herramienta *Zoom*. Para su realización se cuenta con video, audio, datos completos de ubicación e intercambio visual y verbal de los señores/as directores/as garantizando la integridad de los principios de simultaneidad, colegialidad y deliberación, que conducen a la expresión de la voluntad de este Consejo. La misma es presidida por el señor, Martín Calderón Chaves, con la asistencia de los/as siguientes directores/as:

POR EL SECTOR ESTATAL: Luis Fernando Salazar Alvarado (Suplente) (conectado desde San Vicente de Moravia), Eduardo Prado Zúñiga (conectado desde Garabito de Puntarenas) y José Joaquín Arguedas Herrera (conectado desde La Garita de Alajuela).

POR EL SECTOR LABORAL: Sandra Ríos Abarca (conectada desde la Uruca, San José), Edgar Morales Quesada (conectado desde Sabana Sur, San José) y Dalis Yarima Ramírez Zamora (Suplente) (conectada desde San Isidro de Heredia).

POR EL SECTOR EMPLEADOR: Antonio Grijalba Mata (conectado desde Santo Domingo de Heredia), Martín Calderón Chaves (conectado desde Tres Ríos, Cartago) y Frank Cerdas Núñez (Suplente) (conectado desde San José centro).

DIRECTORES/AS AUSENTES: Sandra Mongalo Chan, Dennis Cabezas Badilla y Marco Durante Calvo, con su debida justificación.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

INVITADOS/AS: Señora, Silvia Bolaños, Vice presidencia ejecutiva de la Cámara Nacional de Transportes; señor, Marco Antonio La Touche Arbizu, asesor externo de la Cámara Nacional de Transportes; señor, Orlando Gómez, asesor jurídico interno de dicha Cámara; señora, María Vanessa Pérez, directora de esa Cámara; señora, Katty Villalobos, asesora junior de la misma y José Poltoniere, asesor técnico de esa organización.

CAPITULO I. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

ARTÍCULO 1: Revisión y aprobación del orden del día de la sesión N° 5713-2022

1. Aprobación de las actas N°5711 del 01 de agosto de 2022 y N°5712 del 03 de agosto de 2022.

2. Asuntos de la Presidencia

- Audiencia al sector empleador en atención a la revisión de salarios mínimos de los conductores de bus.
- Oficio con fecha 04 de agosto 22 suscrito por el señor, Eduardo Alberto Porras Alfaro, Secretario General de Sindicato de Trabajadores del Transporte de Costa Rica, SICOTRA.
- Oficio CTP-AJ-OF-01010-2022, con fecha del 22 de junio de 2022, suscrito por la Licda., Sidia Cerdas Ruiz, Directora Ejecutiva del Consejo de Transporte Público.

3. Asuntos de los/as señores/as directores/as.

- No hay.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

4. Asuntos de la Secretaría

- Audiencia programada con la señora Ministra de Trabajo y Seguridad Social, para el **viernes 19 de agosto a partir de las 3 p.m.** Esta se haría de **forma virtual** en atención al tema de las labores pesadas, peligrosas e insalubres.

ACUERDO 1. Se aprueba, por unanimidad, el orden del día de la sesión N°5713-2022.

CAPÍTULO II. APROBACIÓN DE LAS ACTAS N°5711 Y N°5712 DEL 01 Y 03 DE AGOSTO DE 2022.

ARTÍCULO 2. Lectura y aprobación de las actas de las actas N°5711 del 01 de agosto de 2022 y N°5712 del 03 de agosto de 2022.

El presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, da la bienvenida al resto de los señores/as directores/as y somete a votación las actas N°5711 del 01 de agosto de 2022 y N°5712 del 03 de agosto de 2022.

ACUERDO 2

Comentadas las actas e incluidas las observaciones, los señores/as directores/as convienen en aprobar las actas N°5711 del 01 de agosto de 2022 y N°5712 del 03 de agosto de 2022.

Del acta N°5711 se abstienen los directores/as Edgar Morales Quesada y Dalis Yarima Ramírez Zamora, por estar ausentes durante la misma con su debida justificación. Del acta N°5712 se abstiene el director, Edgar Morales Quesada, por estar ausente durante la misma con su debida justificación.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

CAPÍTULO III. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO 3

Punto 1. Audiencia al sector empleador en atención a la revisión de salarios mínimos de los conductores de bus.

El presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, autoriza el ingreso a la sesión de las personas invitadas y la secretaria del Organismo, Isela Hernández Rodríguez, habilita su incorporación.

Seguidamente la señora Hernández Rodríguez, les da la bienvenida e informa que las personas invitadas forman parte de la Cámara Nacional de Transportes. Asimismo, les agradece su asistencia y les indica que el Consejo Nacional de Salarios es la máxima autoridad en materia de fijación de salarios mínimos para el sector privado costarricense. También que se trata de un órgano de carácter tripartito integrado por los sectores estatal, laboral y patronal. Además, recuerda que la presente audiencia se realiza en atención a una revisión del salario mínimo de los conductores de buses, solicitada por estos últimos. Seguidamente cede la palabra al presidente a.i. del Consejo, Martín Calderón Chaves, para que continúe con la audiencia.

El presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, da la bienvenida a las personas invitadas e indica que la audiencia corresponde a una solicitud de revisión salarial solicitada por el Sindicato Nacional de Conductores (as) Especializados y Afines (SINACOESA). De inmediato pide al resto de los señores/as directores/as que se presenten, por lo que cada uno de ellos/as toma la palabra, dice su nombre y el sector al que representa. Esta ronda de presentación inicia con los miembros del sector estatal, sigue con los representantes del sector laboral y finaliza con los integrantes del sector patronal.


CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Concluida la presentación de los señores/as directores/as, el presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, cede la palabra a la señora Silvia Bolaños, Vice presidencia ejecutiva de la Cámara Nacional de Transportes.

La señora, Silvia Bolaños, toma la palabra y procede a presentar a las personas que la acompañan en la audiencia. De acuerdo con lo expresado por ella, se trata del señor, Marco Antonio La Touche Arbizu, asesor externo de la Cámara Nacional de Transportes; el señor, Orlando Gómez, asesor jurídico interno de dicha Cámara; la señora, María Vanessa Pérez, directora de esa Cámara; la señora, Katty Villalobos, asesora junior de la misma, José Poltoniere, asesor técnico de esa organización.

Luego la señora, Silvia Bolaños, manifiesta que harán una presentación porque consideran importante informar al Consejo Nacional de Salarios sobre lo que representa para el país el sector del transporte público y la crisis que este sector enfrenta desde hace aproximadamente tres años.

De inmediato comparte en pantalla una presentación en power point que, para los efectos de esta acta se consigna seguidamente.



TRANSPORTE EJE DE REACTIVACION

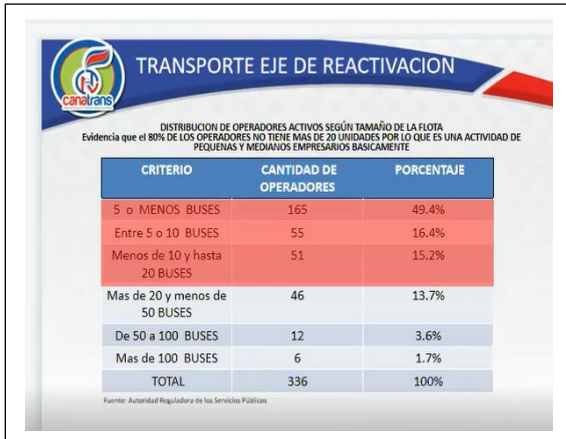
El sector de Transporte Público es fundamental para la economía del país ya que impacta de manera transversal el desarrollo de todas las actividades económicas y traslada en tiempos típicos o normales a más del 56% de los costarricenses, en su mayoría de clase media y baja y que representan la fuerza laboral de este país.

Se trata de un servicio público, del que es titular el Estado y que se presta por delegación mediante concesión o el permiso de operación.

Por su naturaleza se encuentra totalmente regulado en todas sus manifestaciones técnicas, jurídicas y operativas, incluyendo los horarios, la flota, los recorridos y las tarifas, sin poder modificarlas unilateralmente.

Las empresas de transporte público por autobús dan empleo a más de 50 mil familias y en forma indirecta, se generan cerca de 100 mil empleos. Este sector representa casi el 6.18% del total de la Planilla de trabajadores del sector privado de la Caja.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

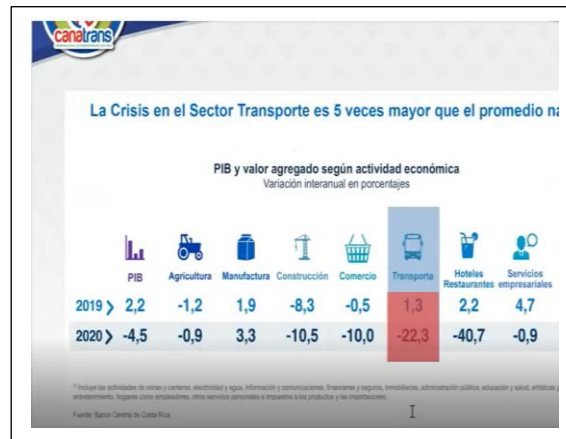


TRANSPORTE EJE DE REACTIVACION

En los últimos años el servicio ha sufrido reducciones de la demanda incluso desde antes de la aparición de la pandemia y de manera reciente el alto precio de los combustibles que incide de forma directa en los costos de operación del servicio y por ende en la tarifa que paga el usuario.

Según datos brindados por Aresep en su página de transparencia de datos, al mes de marzo del 2020 el volumen de pasajeros para ese mismo mes pero durante el año 2019 era de 52 millones de usuarios. Sin embargo para marzo del 2020 era de 23 millones aproximadamente.

Según el Informe del Estado de La Nación así como datos suministrados por el Banco Central, entre otros, el sector de Transporte Público ha sido el segundo sector mas golpeado y tomara aproximadamente 4 años su recuperación.



canaltrans

Detalle de Suspensión de Contratos y Reducción de Jornadas Laborales al 18 enero 2021, Número de Empleados

Actividad	1-Suspensión al %	2-Reducción bl %	3-Total=1+2 %	4-Ocupados cl %			
Comercio	70,114	47%	40,685	57%	110,799	50%	356,913
Servicios	39,620	26%	18,688	26%	58,308	26%	585,687
Industria	25,598	47%	3,866	5%	29,464	13%	228,171
Transportes	8,242	5%	4,214	6%	12,456	6%	113,620
Construcción	2,364	2%	3,660	5%	6,024	3%	145,321
Agro	4,078	3%	534	1%	4,612	2%	270,079
Total	150,016	100%	71,647	100%	221,663	100%	1,699,791


canaltrans

La Cámara Nacional de Transportes ha hecho gestiones varias ante el INA para analizar posibilidad de profesionalizar la actividad mediante la elaboración de una currícula caracter técnico, y en tal caso se podría valorar si es razonable, técnica, jurídica, económicamente sostenible un reajuste salarial de los conductores siempre y cuando logre evidenciarse que sus funciones no están ya contempladas como chofer-cobrac en la Resolución 3-2000 del Consejo Nacional de Salarios, y quien además tiene una condición de trabajador especializado.

Recordemos que tal como se indicó por tratarse de un servicio público regulado, todos los costos del servicio inciden directamente en la fijación de la tarifa lo cual no se afecta costo de vida sino a los percentiles más bajos de la población que suelen ser recursos medios y bajos.

De acuerdo con datos referidos por Aresep en la Resolución RE-0211-ID-2021 de 10: horas de 8 de noviembre de 2021, "Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad Personas, Infraestructura y otros servicios de Transporte", publicada en el Alcance No. 238 a La Gaceta No. 225 de lunes 22 de noviembre de 2021, a partir de la "Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares de 2018" se tiene que: en Costa Rica

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS



TRANSPORTE EJE DE REACTIVACION

Salario vigente: ₡373 913,02

Un incremento salarial del 6,98% que es aproximadamente el mismo incremento que se solicita representa un incremento de las tarifas de 2,10

₡500 ₡510
₡700 ₡715
₡1 000 ₡1 020
₡2 000 ₡2 040

Lo cual deberá sumarse a los incrementos por otras variables que contengan las metodologías.

INOPIA DE CONDUCTORES

Las empresas de transporte público por autobús dan empleo a más de 50 familias de todos los rincones del país. En forma indirecta, se generan cerca de 100 mil empleos según el último informe de Deloitte del año 2017.

Sin embargo uno de los mayores problemas que enfrenta el sector transporte es la inopia de conductores de autobuses y así lo establece un estudio del año 2 del Consejo de Transporte Público que develó la caótica situación que enfrenta las empresas principalmente de Área Metropolitana para poder contar con tipo de mano de obra, situación que en los últimos años se ha agravado por la proliferación de piratas, servicios especiales y plataformas electrónicas lo que ha hecho que algunos migren a esas otras actividades.

Los puntos más importantes señalados por la señora, Silvia Bolaños, durante su presentación son los siguientes:

1. Que el sector transporte impacta todas las actividades del país y que en este traslada alrededor del 56% de los/as costarricenses, quienes en su mayoría son de clase media baja y baja. Según dice, esta población está entre los percentiles 1 y 2, y representa a la fuerza laboral del país.
2. Que este transporte es un servicio público cuyo titular es el Estado, por lo que el mismo se presta por concesión o por medio de un servicio de operación.
3. Que este servicio está totalmente regulado en sus manifestaciones técnicas, jurídicas y operativas, incluyendo los horarios, la flota, los recorridos y la tarifa donde todos los costos de operación del servicio (incluyendo el tema salarial) se reflejan en la tarifa que paga el usuario/a. Este aspecto, dice, no puede ser modificado de manera unilateral, sino que le corresponde a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos mediante la metodología ordinaria y una extraordinaria.
4. Que las empresas de autobuses dan empleo a más de 50 mil familias y generan más de 100 mil empleos.
5. Que este sector representa alrededor del 6.18% del total de la planilla del sector privado de la Caja Costarricense del Seguro Social.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

6. Que casi el 50% (más de 165) de los operadores del transporte público tienen menos de 5 buses, por lo que se trata de pequeños operadores. Alrededor del 16,4% de los operadores tienen entre 5 y 10 buses. Entonces, del total de operadores, el 55% no tienen más de 10 buses y un 15,4% tiene entre 10 a 20 buses por lo que, de acuerdo a la distribución de la flota, se trata de un servicio brindado por pequeños y medianos empresarios que en su mayoría está en manos de costarricenses. Además, solamente 6% del total tienen más de 100 buses, lo cual representa el 1.7% de los operadores del sector.
7. Que, a partir del 2020, producto de la pandemia provocada por el COVID 19, este sector sufrió una reducción muy importante de la demanda y que la operación del servicio se agravó debido al alto precio del combustible que incide directamente en el costo de operación y en la tarifa que pagan las personas usuarias.
8. Que la reducción en la demanda, así como el aumento en los costos de operación, inciden directamente en la tarifa que paga el usuario por lo que estos se han impactado en los últimos 2 años.
9. Según la ARESEP, en marzo del 2020, el volumen de usuarios era alrededor de 23 millones de personas, mientras que en marzo del 2019 esa cantidad era alrededor de 52 millones. Esto significa que solo en el primer mes de la pandemia el sector tuvo una reducción de casi de 30 millones de usuarios y algunas empresas de alrededor del 80% de los pasajeros.
10. Que la situación del punto 9 ha venido en una recuperación muy lenta e incluso el Banco Central proyecta que se durará 4 años en recuperarse, pero que esta no volverá a ser la misma.
11. Que después del comercio, el sector transporte es el segundo más afectado.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

12. Que en el 2020 tuvieron un impacto de crecimiento de la actividad de un -22,3%, mientras que para el 2021 y el 2022 se estimó que ese crecimiento iba a ser de 6,2% y 5,9%. Sin embargo, en esas cifras no tomó en cuenta la actual crisis del petróleo.
13. Que la crisis del sector transporte es 5 veces mayor que el promedio nacional. según la variación interanual. En el 2020 esa variación fue del -22,3% y en el 2019 fue de 1,9%.
14. Que, pese a la crisis, el sector trató de cuidar y proteger el recurso humano. Por eso solo se suspendieron contratos de un 5% y un 6% en reducciones de jornada, lo cual incluye a toda la fuerza laboral del sector (mecánicos, conductores, personal administrativo, etc.).
15. Que la Cámara de Transportes ha llevado a cabo diversas gestiones para analizar la posibilidad de profesionalizar la actividad y el servicio. Sin embargo, eso no ha prosperado. En ese sentido, dice que se le ha pedido al Instituto Nacional de Aprendizaje la posibilidad de que hagan una currícula técnica que le permita al operador reconocer salarialmente la formación académica del conductor y a los choferes profesionalizarse. Esto siempre y cuando sus funciones no estén contempladas en la Resolución 3-2000 del Consejo Nacional de Salarios.
16. Que se deben considera los impactos que tienen los ajustes salariales en la fijación de la tarifa, tomando en cuenta que el sector traslada alrededor de un millón de usuario por día, los cuales pertenecen a los percentiles más bajos de la población. En ese sentido, hay que tomar en cuenta que todos los costos del servicio, al ser regulado, inciden en la fijación de la tarifa, por lo que afecta el costo de vida y a los percentiles más bajos de la población, por lo que es un sector muy sensible a cualquier ajuste salarial pues cerca del 13% de los ingresos familiares, en promedio, se destinan al pago de este transporte (32.865 colones).

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

17. Que un incremento salarial del 6,8% representaría un aumento del 2,10% en las tarifas. Esto tomando en cuenta que el salario actual es de ¢373.913,02. Esto significa que las tarifas se verían afectadas así:

De	500	pasaría a	510
De	700	pasaría a	715
De	1000	pasaría a	1020
De	2000	pasaría a	2040

18. Que uno de los mayores problemas que enfrenta el sector transporte es la inopia de los conductores. Hay 1.500 conductores en el área metropolitana, 15 autobuses en servicios especiales y 4800 de servicio regular. Además, los piratas han proliferado mucho y no es controlado por las autoridades. A eso se suman, las plataformas electrónicas a donde han migrado conductores del servicio de transporte regular. Esto genera un faltante importante de conductores.

Al finalizar la presentación la señora, Silvia Bolaños, los otros representantes de los patronos dicen lo siguiente:

Marco Antonio La Toche Arbizu.

1. Que la solicitud de los conductores de buses no es oportuna, conveniente, razonable ni proporcional, porque la justificación para pedir el incremento se origina en motivos extra salariales como faltantes y rebajos.
2. Que el sector de transporte público está migrando hace un sistema más moderno de pago electrónico, lo cual eliminará la mayoría de la actual conflictividad judicial existente entre conductores y patronos. Además, la función del conductor cobrador será mucho más sencilla.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

3. Que la solicitud de incremento salarial no contiene los requisitos mínimos técnicos para considerar la compensación salarial, pues en la petición no hay ningún análisis que indique que los perfiles ocupacionales han cambiado.
4. Que esperan que la solicitud no sea acogida y si esto fuera así, tendría un gran impacto en la economía nacional.
5. Que los conductores cobradores tienen un salario diferenciado, el cual incluye las labores de cobro, registro y recaudación. También que sus labores contemplan operar el vehículo de transporte público, tener ciertos conocimientos previos y cumplimiento de ciertas labores relacionadas con la tecnología.
6. Que la solicitud no obedece a la existencia de un cambio en las labores de los conductores de bus, pues esta no ha cambiado en nada. Además, que, desde el punto de vista de tiempos y movimientos lo que sucede es que las labores van a disminuir tanto en intensidad como en cantidad.
7. Que al sector le preocupa grandemente la solicitud porque la labor del conductor tiene un peso proporcional muy alto en la tarifa y que la decisión del Consejo Nacional de Salarios impactará en las familias y en las clases que dependen más del servicio remunerado de personas.
8. Que si se aprueba un aumento salarial para los conductores de buses los usuarios no recibirán nada diferente, porque las labores que éstos hacen seguirán siendo las mismas de acuerdo con los decretos, la legislación y los perfiles ocupacionales vigentes.
9. Que el tema de la inopia es otro tema de conflictividad porque los conductores cobradores están migrando hacia otras áreas de la economía en las que se requieren choferes y en las cuales piensan que pueden tener mejores condiciones. Cada vez hay menos personas que desean ser conductores de bus.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

10. Que dentro de la ocupación de los conductores de buses ocurren situaciones no deseables como la alta rotación, debido a que los conductores cobradores pasan de una empresa a otra constantemente. Esto hace que las empresas incurran en más costos y gastos para formar a los choferes.
11. Que los temas citados no se resolverán aumentando los salarios, ni los usuarios finales recibirán un mejor servicio.
12. Que el Ministerio de Trabajo puede acompañar a los gestores para resolver muchos de los temas que originan la petición de incremento salarial, sin que esto implique afectar la economía nacional, las tarifas y las empresas. Esto porque el incremento puede tener un efecto dominó que no es propicio en el momento actual que atraviesa la economía.

Seguidamente el presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, abre un espacio para que los señores/as directores/as formulen sus inquietudes y preguntas. Estos/as intervienen y dicen:

El director, Luis Fernando Salazar Alvarado, comenta que desde los años 90 se veía la necesidad de profesionalizar el servicio del transporte remunerado de personas y que las aclaraciones hechas por las personas invitadas son importantes desde la perspectiva de los salarios en relación con los derechos laborales y la salud ocupacional. Además, solicita que le expliquen cómo funciona el tema de las llamadas horas valle porque estas afectan a los choferes.

El señor, Orlando Gómez, dice que las horas valle es un tema operativo de las distintas empresas y que se presentan diferencias entre las compañías urbanas y las interurbanas. En ese sentido, dice que el tema parece ser más un asunto obrero-patronal que uno relacionado con el perfil ocupacional. Según indica, hay definiciones sobre lo que debe hacerse durante las horas valle y no todos los conductores permanecen a la

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

orden de patrono durante ese tiempo. Asimismo, que es necesario ver cada caso, para analizar lo que proceda.

El señor, Marco Antonio La Touche Arbizu agrega que las empresas tienen dinámicas diferentes y eso hace que existan situaciones distintas. Según afirma, la situación existe y esta tiene que ver con el servicio público, la oferta y la demanda durante el día y la ruta en la que se preste el servicio. Este tema está ligado a la organización laboral y no tiene tanto que ver con un tema económico de compensación salarial. En buena parte de los casos el chofer labora hasta cierta hora de la mañana, luego tiene un período bajo el cual no está bajo la supervisión del patrono ni cumple ninguna orden. Según añade, algunos conductores (la mayoría) se quedan en el plantel, pero la mayoría se va a sus casas. Luego estos regresan al plantel (alrededor de las 2 o 3 de la tarde) para cumplir con sus labores y la jornada. También dice que los empresarios vigilan, según la modalidad, que se registre adecuadamente las horas efectivas de trabajo y que los choferes sean compensados de acuerdo con el Código de Trabajo. Según comenta, las horas valles se llaman desde el punto de vista técnico laboral jornada discontinúa y es un tema propio de la actividad.

El director, Frank Cerdas Núñez, solicita que las personas invitadas se refieran con mayor detalle al tema de los perfiles ocupacionales, en concreto a la operación de las rampas, la revisión de las cédulas de identidad de las personas adultas mayores, así como el cobro y cuidado del dinero. En ese sentido, pide que le digan si esto ha cambiado en los últimos años o si esos aspectos ya estaban incluidos en el perfil de los conductores de buses. Asimismo, solicita que se refieran a la licencia profesional que dicen tener los choferes de autobús y si esto amerita algún cambio en su perfil ocupacional.

La señora, Silvia Bolaños manifiesta que muchos de los conductores de autobús tienen un nivel de escolaridad muy bajo (algunos no tienen el noveno de colegio) y que eso ha obstaculizado su profesionalización. Según manifiesta, en la Ley de Tránsito se incorporó el concepto de conductor profesional en concordancia con una tendencia internacional para introducir restricciones y sanciones

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

mayores para cierto tipo de conductores. Dos categorías se adicionaron a la Ley de Tránsito en ese momento, donde se establece incluso el sistema de puntos. Se trata del conductor novato y el conductor profesional. El primero es quien obtiene la licencia por primera vez y el segundo para quienes dependen de la conducción como un medio de vida y no ligado a un título profesional. Según detalla, esa segunda clasificación se da porque sus conductores permanecen más tiempo frente al vehículo y generan mayor cansancio. En ese sentido, explica, se tenía que ser un poco más restrictivos con algunas medidas que se establecieron dentro de la ley como el consumo del alcohol. Por eso hay sanciones mayores para los conductores profesionales, pues a estos se les pide tener un mayor grado de conciencia en relación con su responsabilidad. Según explica, el tema de la licencia profesional no tiene nada que ver con la profesionalización de la ocupación, siendo la licencia profesional un tema ligado al esquema de multas establecido en la Ley de Tránsito.

El señor, Orlando Gómez, añade que en el perfil ocupacional se indica que el chofer de bus requiere amplios y sólidos conocimientos en su campo, así como práctica en el manejo de instrumentos, máquinas y equipos propios de su trabajo... En ese sentido, dice que el uso de las rampas es esencial en el servicio público y forma parte de las tareas que el conductor tiene incluidas en su perfil. Por otra parte, en relación con las cédulas de las personas adultas mayores, señala que esta función se relaciona con el cobro y constituye una de las excepciones para efectos de cobro. Lo anterior porque la cédula es el instrumento que la ley estipula para que el adulto mayor tenga acceso a ese beneficio, por lo que la presentación de la cédula es equivalente al pago en efectivo. Según dice, eso puede quedar registrado de forma automática o manual, pero todo está contemplado en el perfil ocupacional donde se señala que debe manejar el pasaje de los usuarios, darles el vuelto correspondiente, recibir los comprobantes y los tiquetes o utilizar cualquier otro sistema de cobro establecido por la empresa. Al respecto, señala que el sistema no solo es establecido por la empresa, sino por el ente rector o regulador y la misma ley. Asimismo, dice que la conducción incluye la satisfacción de las necesidades de las personas que se trasladan de un punto a otro. Por lo anterior, puntualiza, las tres tareas indicadas por el director, Frank Cerdas Núñez, están incluidas en la legislación en general y en los perfiles ocupacionales.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El señor, Marco Antonio Touche Arbizu, agrega que el perfil ocupacional se ajusta a las funciones del conductor cobrador en todas las actividades que este realiza actualmente. Por ejemplo, dice, el uso de una rampa se incluye dentro de ese perfil, así como las labores de cobro y el registro de las cédulas de los adultos mayores. Al respecto, añade que las mismas se contemplan también con el punto del perfil relacionado con la obligación de aportar al empresario datos para la contabilidad con efectos administrativos o legales.

El director, Edgar Morales Quesada, dice ser usuario del transporte remunerado de personas y asegura que, por los comentarios realizados por el señor, Marco Antonio La Touche, los conductores de buses son técnicos profesionales por todo el trabajo que estos tienen que hacer y no solo manejadores de volante. Según expresa, el perfil ocupacional de estos trabajadores hay que revisarlo a profundidad, porque a estos les piden tener conocimientos básicos en mecánica y porque este debe ajustarse a la realidad. Además, expresa que los trabajadores no justifican adecuadamente su petición de incremento porque ellos no tienen representante en el Consejo de Transporte Público y carecen de los recursos que tienen las grandes empresas. También señala que, según reportajes del Semanario Universidad, las empresas del país se concentran en pocas familias. Según dice, las empresas pueden justificar los ajustes de tarifas y al trabajador solo le queda el derecho al berreo. Por eso considera necesario ver si alguna universidad apoya a estos trabajadores para que puedan hacer sus propuestas. En relación con la inopia, manifiesta que las personas no quieren trabajar como choferes por las situaciones que se viven en el sector. Asimismo, agrega que los choferes siempre han tenido riesgos relacionados con la salud, que en algunas terminales hay comedor y servicio sanitario pero que en otras no. Él pregunta cómo se le paga ese riesgo al trabajador/a y cómo se le reconoce el riesgo relacionado con la peligrosidad producto de los asaltos. De igual forma, qué trato se le da a la salud ocupacional, cómo se pagan los tiempos “muertos” o cuando los autobuses sufren desperfectos. Además, dice que es necesario ver cómo mejorar el salario de estos trabajadores porque ellos son quienes transportan a la gran mayoría de quienes trabajan y a la población más pobre. Al respecto señala que hay que ver como ese costo no se pasa a los usuarios, pues son los pobres los que están pagando el monopolio

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

cautivo. Finalmente dice que las funciones hay que revisarlas porque, aun estando en el perfil ocupacional, son aspectos de carácter técnico.

La señora, Silvia Bolaños, expresa que la Cámara Nacional de Transportes se ha preocupado por mejorar el grado de escolaridad de los choferes y que se tiene que ir hacia la profesionalización de la conducción. En ese sentido, dice que para la Cámara es más estimulante tener conductores con un mayor grado de profesionalización y una remuneración mejor porque ese sería un atractivo para que las personas laboren en el sector. Lamentablemente, reitera, quienes trabajan en el sector son personas de baja escolaridad y eso limita la posibilidad de poderlo capacitar con los entes técnicos. Al respecto, dice que se mantiene una capacitación permanente de refrescamiento en los temas básicos que se llevan al obtener la licencia de conducir como los conocimientos básicos de mecánica. De hecho, añade, se tiene la obligatoriedad de que los choferes de bus y los de carga pesada lleven un curso, cada año, de refrescamiento en temas de mecánica, atención al cliente y seguridad, entre otros. De igual forma, manifiesta que, por el impedimento de la escolaridad, se ha limitado la posibilidad de poder generar ese curso de manera virtual, ya que el manejo de los equipos para ellos es complicado, aunque se les faciliten los equipos. Asimismo, dice que debe haber un compromiso de la Cámara, del Estado, del país, de los entes formadores y del Ministerio de Trabajo. Además, señala que la Cámara tiene el compromiso de avanzar hacia la profesionalización, incluso como una medida para combatir la inopia.

El señor, Marco Antonio La Touche, dice que la petición de los trabajadores es una aspiración normal y que ellos/as no la satanizan. Sin embargo, dice que las empresas están conscientes de que, si no hay choferes, no se pueden conducir las unidades y de que, si no hay unidades, no hay servicio. Según manifiesta, la seguridad es importante y las empresas han invertidos sumas multimillonarias en ese tema como en cámaras de vigilancia, cajas de seguridad, chequeos constantes y entregas constantes de dinero.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

En ese sentido dice que el empresario está comprometido al 100% con su capital humano porque este es necesario y la base de su actividad económica. Asimismo, dice que el sector empresarial no puede cumplir con el tema de la seguridad ciudadana, sino que aplican esas medidas para desestimular la delincuencia. De acuerdo con lo que expresa, la mayoría de las empresas trabajan fuerte en garantizar la seguridad y la vida de los conductores/as cobradores/as. Otro tema de preocupación de las empresas es la actividad delincuencia que se ha organizado alrededor de los conductores/as y los empresarios/as no pueden hacer mucho al respecto. Se refiere, por ejemplo, a los préstamos gota a gota y a otros aspectos complicados que hacen que al conductor no le alcance el salario. Al respecto, puntualiza que hay otros temas que sí pueden precarizar el salario, sin que esto se resuelva con un incremento salarial.

La señora, Silvia Bolaños, opina que hay temas en los cuales es importante generar las denuncias correspondientes y que la Cámara Nacional de Transportes ha hecho esfuerzos importantes para solucionar algunos problemas. Por ejemplo, cita la creación de una mesa de diálogo con el Gobierno, sindicatos y cámaras de transporte público para ver temas como los que actualmente se están denunciando en el Consejo Nacional de Salarios y la profesionalización de los choferes de bus. En ese sentido, dice que este es un buen momento para retomar esos esfuerzos e invita a los compañeros de los sindicatos a efectuar los esfuerzo por medio del Instituto Nacional de Aprendizaje para que quienes tengan los atestados puedan profesionalizarse. No obstante, tal y como se encuentran las funciones en estos momentos, dice, dicha ocupación está claramente definida dentro del actual perfil ocupacional. Además, que, quienes tienen una licencia especializada (tipo C1, C2, C4), deben llevar algunos cursos diferentes en razón de la función que van a realizar.

El director, José Joaquín Arguedas Herrera, comenta que hay una tendencia a no considerar problema salarial una serie de aspectos que también son problemas salariales pues, según los textos relacionados con la composición del salario, este tiene que ver con requisitos mentales, físicos, habilidades, responsabilidades y condiciones de trabajo como influencias ambientales, riesgos del trabajo (ambiente y accidentes) y horas de actividad, entre otras cosas. Por eso, dice, no se trata solo de asuntos obrero-patronales, sino de cosas

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

reales. Además, añade que, el trabajo peligroso, la inopia y la rotación también son temas salariales y afectan la competitividad de la empresa.

La señora, Silvia Bolaños, insiste en que la Cámara no se opone a la profesionalización del servicio y que se encuentran en esta audiencia debido a una solicitud de aumento salarial con base en aspectos que ya se encuentran contemplados en el perfil ocupacional de los conductores de buses. Según dice, un aumento salarial podría, eventualmente, equiparar el salario de estos trabajadores con la categoría de bachiller. Por eso, manifiesta, lo que se tiene que ver es cómo lograr la profesionalización, lo cual mejoraría la remuneración de los conductores de bus y la posibilidad de los empresarios mejoren la oferta laboral y los servicios para las personas que quieran laborar como choferes de buses. Lo anterior en el entendido de que eso tiene que ser un proceso que va acompañado de formación, de contar con la acreditación necesaria para poder llevarlo a cabo y de la capacitación necesaria, entre otros aspectos. No es, dice, solo un tema de remuneración. De igual forma, comenta que el transporte remunerado de personas es un servicio regulado y si se aumenta el salario, este lo terminará pagando el usuario/a, lo que se verá reflejado en la situación de crisis que vive el país. También, comenta, hay un tema de razonabilidad y de oportunidad que debe tomarse en consideración, ya que son principios que integran las resoluciones que se tomen y porque estas deben estar en concordancia con la realidad social que se vive. De igual forma insiste en que la Cámara está comprometida con la profesionalización de los choferes de buses.

El señor, Marco Antonio La Touche, dice que el diseño de un perfil ocupacional es un tema técnico, pero que en este momento hay que ver si lo que los choferes están haciendo está contemplado dentro del perfil existente o si están realizando funciones diferentes a las previstas en el perfil ocupacional actual. Lo que no se valdría, puntualiza, es decir que lo que se encuentra en el perfil es demasiado y que por eso hay que aumentarles el ingreso para que hagan lo mismo. Asimismo, lee el artículo 71 del Código de Trabajo en el cual se indica que es obligación de las personas trabajadoras prestar los auxilios necesarios en caso de

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

sinistro, riesgo inminente en que las personas o intereses del patrono, o de algún compañero de trabajo están en peligro, nada de lo cual le dará derecho a remuneración adicional. Además, insta al Consejo Nacional de Salarios a considerar las implicaciones sociales y económicas que tendrá cualquier decisión que se tome en relación con la solicitud de aumento para los conductores de buses.

Seguidamente el presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, agradece a los señores/as de la Cámara de Transportes por su asistencia a la sesión y los argumentos emitidos durante la misma. Además, les reitera que el Organismo está recibiendo insumos y que cuando el mismo tome una resolución al respecto se les comunicará.

Los señores invitados se retiran de la sesión y la misma continúa de conformidad con el orden del día.

Punto 2. Oficio con fecha 04 de agosto 22 suscrito por el señor, Eduardo Alberto Porras Alfaro, Secretario General de Sindicato de Trabajadores del Transporte de Costa Rica (SICOTRA).

La Secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, informa que el secretario del Sindicato Costarricense de Trabajadores del Transporte (SICOTRA), Eduardo Alberto Porras Alfaro, remitió una nota que les fue trasladada a los señores/as directores/as. Dicha nota dice textualmente:

Sindicato Costarricense de
Trabajadores del Transporte
SICOTRA

Alajuela, 04 Agosto 2022

Señor:

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Consejo Nacional de Salarios.

Presente.

Estimado(a) director del Consejo Nacional de Salarios reciba un fuerte y cordial saludo de nuestra organización denominada “**Sindicato de Trabajadores del Transporte de Costa Rica**“, **SICOTRA**, para ser mas específicos de la Seccional de Sicotra en la empresa de transporte publico **Transportes Unidos Alajuelenses S.A.** también conocida como **Tuasa** . Misma seccional esta conformada por conductores de autobús que laboramos para dicha empresa.

El motivo de nuestro documento es solicitarles de la forma mas respetuosa una cita con su director(a) con el fin de reunirnos y así comunicarle nuestra situación actual con respecto a nuestro salario y así como varios otros temas a tratar.

Dando gracias de antemano por su colaboración y abogando a su buena voluntad para con nosotros, sin más que agregar:

Secretario General Sicotra.

Eduardo Alberto Porras Alfaro.

Delegados Seccional Sicotra-Tuasa.

Juan Alberto Rojas Corrales.

Patricio Morales Vega.

Leonardo Rojas Aguilar.

Alexander Campos Palma.

El presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, dice que SICOTRA solicita una reunión con un director del Organismo e indica que no sabe si se trata de los miembros del mismo o de la señora Isela Hernández Rodríguez como jefa del Departamento de Salarios Mínimos.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

De seguido pregunta si alguno de los señores/as directores tienen algún comentario y les cede la palabra.

El director, Luis Fernando Salazar Alvarado, recomienda que las personas que participen en futuras audiencias lo hagan con intervenciones mejor preparadas porque, la parte que efectúa la revisión, debe demostrar que se ha producido un cambio en los perfiles ocupacionales o hacer énfasis en aspectos que no se hayan valorado. Esto, dice, para que la Secretaría pueda evaluar si un ajuste puede desacomodar el resto de las partes acomodadas. En ese sentido, reitera la sugerencia de solicitar a los exponentes hacer una exposición concreta en torno al perfil ocupacional y las razones por las que solicitan la revisión salarial.

La directora, Dalis Yarima Ramírez Zamora, solicita que le aclaren el tiempo que las partes convocadas tienen para remitir documentos y la posibilidad de darles una audiencia.

El director, Frank Cerdas Núñez, manifiesta tener dudas en relación con la nota remitida por SICOTRA e indica que no le queda claro que ellos quieran participar en el proceso de revisión de los salarios de los conductores de buses. Esto porque en dicho documento se indica que ellos quieren comunicar “nuestra situación actual con respecto a nuestro salario y así como varios otros temas a tratar”. Seguidamente señala que, para la audiencia del sector laboral, ellos no hicieron ninguna indicación al respecto. Por eso, recalca, no queda claro que se quieran unir al proceso y que lo que están pidiendo es una reunión, cuya atención tendría que ser posterior al proceso actual de audiencias. Asimismo, pregunta a los representantes del sector laboral si ellos tienen información al respecto.

El director, Edgar Morales Quesada, dice que SICOTRA está solicitando una reunión y que, si quisieran participar en el actual proceso, la solicitud fue extemporánea. También manifiesta que es necesario revisar si la petición la envía el sindicato o una seccional del mismo, porque estas últimas no tienen la

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

representación del sindicato, aunque las seccionales pueden solicitar la audiencia por medio del sindicato. En ese sentido, dice que hay que atenderlos.

La directora, Sandra Ríos Abarca, señala que SICOTRA solicita una audiencia y que esta debe esperar de conformidad con las audiencias ya programadas. Asimismo, dice que se debe determinar si el tema es del Consejo Nacional de Salarios y que, si el deseo de SICOTRA es participar en el proceso de revisión salarial de los conductores de buses, hay un reglamento que rige las convocatorias a audiencias, por lo que no es posible atender de manera arbitraria.

El presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, mociona para que la secretaria del Organismo, Isela Hernández Rodríguez, contacte a los firmantes de la nota de SICOTRA con el objetivo de determinar lo que desean y, si fuera del caso, agendarles una audiencia según la disponibilidad del Organismo.

El director, Luis Fernando Salazar Alvarado, considera necesario comprobar que la nota cumpla con los requisitos y sugiere poner plazos a determinados temas para evitar que estos se dilaten demasiado.

Acto seguido, el presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón, somete a votación su moción, por lo que los señores/as directores/as votan y convienen en su aprobación.

ACUERDO 3

Se acuerda, por unanimidad, que la secretaria de este Consejo contacte a los firmantes de la nota remitida por el Sindicato de Trabajadores del Transporte de Costa Rica (SICOTRA). Esto con la finalidad de aclarar su interés. Asimismo, que ella informe los resultados de dichas gestiones en la próxima sesión.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Punto 3. Oficio CTP-AJ-OF-01010-2022, con fecha del 22 de junio de 2022, suscrito por la Licda., Sidia Cerdas Ruiz, Directora Ejecutiva del Consejo de Transporte Público.

La secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, informa que el recibió el oficio CTP-AJ-OF-01010-2022, con fecha del 22 de junio de 2022, suscrito por la Licda., Sidia Cerdas Ruiz, Directora Ejecutiva del Consejo de Transporte Público.

Según comenta, en ese oficio la señora Cerdas Ruiz, realiza una serie de señalamientos a partir de la convocatoria que se le envió para comparecer ante el Consejo Nacional de Salarios en ocasión a la revisión salarial solicitada por los conductores de buses. También manifiesta que dentro de esa nota se trata un tema no vinculado con la mencionada revisión salarial, por lo que cree que la señora Cerdas Ruiz está confundida. No obstante, dice, lo que procede es convocarla a audiencia y pide a los señores/as directores/as tomar una decisión al respecto.

Esta nota, para los efectos de la presente acta, se consiga inmediatamente y dice de manera textual:

San José, 22 de junio de 2022

CTP-AJ-OF-01010-2022

Licenciada

Susana López Rivera

Directora Jurídica a.i.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

ASUNTO: Atención oficio DM-TC-2022-165, de fecha 08 de junio de 2022.

Estimada licenciada:

Conoce esta Dirección de Asuntos Jurídicos, el oficio **DAJ-2022-2886**, de fecha 09 de junio suscrito por su persona, mediante el cual se trasladó a esta Asesoría Jurídica el oficio No. DM-TC-2022-165 de fecha 08 de junio de 2022, por lo que se procede a realizar la valoración requerida.

I.- SOBRE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS COMO SERVICIO PÚBLICO.

El artículo 2 de la Ley No. 7969, refiere a la naturaleza de la prestación del servicio, y en tal sentido dispone, que para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los procedimientos especiales establecidos en dicha 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 la ley ibídem. De igual forma, señala el citado numeral, que 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, esto, independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización. La Sala Constitucional, se ha pronunciado en torno a la naturaleza del servicio de transporte remunerado de personas, y lo ha establecido como un servicio público, dada la trascendencia del mismo en la sociedad. Sobre dicho extremo, el órgano constitucional ha expresado que el Estado ha venido considerando “la actividad de transporte de personas como una necesidad social imperante, cuya vigencia resulta esencial como condición fundamental para el mantenimiento del estado de derecho y la paz social”. También indica la Sala Constitucional, que es público y notorio que el tema de

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

transporte de personas adquirió trascendencia en nuestro país no solo desde el ámbito social sino también desde el campo económico, y se ha convertido en un tema de interés general, “que va más allá de la satisfacción de una necesidad meramente privada, requiriendo la intervención del Estado para darle solución”. Para la Sala Constitucional, como consecuencia de declarar servicio público el transporte remunerado de personas, en cualquiera de sus modalidades, el legislador procuró, abstraer de la esfera privada la prestación del servicio de transporte de personas, que en su totalidad ha sido declarado servicio público por el legislador y hace que sean otras las reglas del juego y principios jurídicos a aplicar. Para esto, los particulares se convierten en colaboradores de la Administración Pública en la prestación de ese servicio que, por sus características y la existencia de un interés público, debe ser asumido por el Estado sin que estén de por medio principios y derechos que rigen las relaciones privadas, como el principio de autonomía de la voluntad o la libertad de comercio. (Resolución No. 2011-04778 de las 14:31 horas del 13 de abril del 2011, emitida por la Sala Constitucional).

Consecuentemente, tal y como lo cita el órgano constitucional, el legislador procuró y declaró como servicio público, las distintas modalidades de transporte remunerado de personas, en virtud de la trascendencia o impacto que tiene dicha actividad en la sociedad. En este sentido, la Procuraduría General de la República en su Dictamen C-288-2014 señala que ***“ningún particular puede prestar el servicio de transporte remunerado de personas, en sus distintas modalidades, si no cuenta con una concesión o permiso de parte del Estado, concretamente, del Consejo de Transporte Público, órgano desconcentrado del MOPT.”***

El servicio público de transporte remunerado de personas, en sus diversas modalidades, solo pueden brindarlo aquellas personas físicas o jurídicas, que de forma previa, cuentan con la autorización respectiva (permiso o concesión), conferida por el Consejo de Transporte Público, al tenor de los procedimientos que establecen las leyes, que para tal efecto regulan el transporte remunerado de personas (Dictamen C-288-2014).

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Conforme con lo anterior, podemos concretar que tal y como lo enuncia la Ley No. 7969, todo transporte remunerado de personas, que se preste con vehículos automóviles, busetas, microbuses y autobuses, es titularidad del Estado, y para su prestación o explotación, debe mediar la autorización respectiva del Consejo de Transporte Público, con la entrada en vigencia de la Ley No. 8955, pierde aplicabilidad el servicio privado, siendo que todo transporte de personas se enmarca en la esfera de servicio público, dicha norma no deja lugar a excepciones ni a interpretaciones, por cuanto es una norma clara y específica.

II.- NATURALEZA JURÍDICA DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN RAZÓN DE LA MATERIA DESCONCENTRADA.

A la luz de lo preceptuado por el artículo 3 de la Ley No. 7969, el Consejo de Transporte Público, es un órgano de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, regula y controla en todo el territorio nacional el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, y para tal efecto, deberá mediar el otorgamiento de una concesión o permiso.

En igual sentido, dispone el artículo 1° de la Ley No 3503, que el transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional, es un servicio público regulado, controlado y vigilado por éste Consejo, el cual podrá autorizar la prestación de los servicios en particulares.

Invoca el artículo 2 de la Ley No. 3503, que es competencia del Consejo de Transporte Público, lo relativo al transporte automotor de personas en el país. Para lo que podrá, tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos, siendo que ejercerá la labor de vigilancia y control que demanda dicha prestación.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

El artículo 3 de la Ley ibídem, señala que para la prestación del servicio público a que dicha ley se refiere, se requerirá la autorización previa del Consejo de Transporte Público, sea cual fuere el tipo de vehículo a emplear y su sistema de propulsión, y para dicho fin, la 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 se lleven a cabo.

Asimismo, indica el referido numeral, que será necesaria la figura de la concesión:

- “a) Para explotar las líneas que se establezcan en nuevas rutas de tránsito en el territorio de la República;
- b) Para explotar nuevas líneas en las rutas existentes; y
- c) Para continuar explotando las líneas de transporte en operación.” Y se requerirá permiso:
- d) Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado con vehículos de transporte colectivo que no tengan itinerario fijo y cuyos servicios se contraten por viaje, por tiempo o en ambas formas;
y
- e) Para operar automóviles de servicio público.”

Consecuentemente, indistintamente del automotor empleado para la prestación del transporte de personas, siendo éste un servicio público, siempre será necesario que medie una autorización expresa del Consejo de Transporte Público, que acredite dicha operación ya sea al amparo de una concesión o un permiso.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

1) III. SOBRE EL CASO CONCRETO.

Mediante el oficio ACD 8-0(2022), de fecha 22 de marzo de 2022, dirigido a la señora Ministra de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), suscrito por la señora Corinne Vargas, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, solicitó al MTSS lo siguiente:

Para facilitar la presentación de las memorias y de la información, adjunto a la presente la documentación siguiente:

- La lista de los convenios respecto de los cuales se invita al Gobierno de su país a presentar memorias este año (**anexo I**).
- Los comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (observaciones y solicitudes directas) respecto de los cuales se invita al Gobierno de su país a responder este año (**anexo II**).
- Una nota explicativa para facilitar la preparación de las memorias sobre los convenios ratificados (**anexo III**).

Mediante el oficio **MTSS-DMT-OF-313-2022**, de fecha 21 de marzo de 2022, dirigido al Ingeniero Rodolfo Méndez Mata, otrora Ministro de Obras Públicas y Transportes solicitando:

(...)

En atención a las obligaciones del Gobierno de Costa Rica de rendir Memorias anuales sobre las medidas adoptadas para poner en ejecución los Convenios ratificados de la Organización Internacional del Trabajo

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

(OIT) y de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de dicha Organización, me permito solicitar su atenta colaboración en la aportación de datos e insumos según la materia de su competencia, que permitan responder adecuadamente las observaciones y solicitudes directas de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT, en relación con la aplicación de ciertos convenios internacionales ratificados por Costa Rica (ver anexo).

En ese sentido y para mayor claridad me permito indicar en el siguiente cuadro, los puntos específicos a los que debe referirse en su documento de respuesta:

Convenio	Tipo de solicitud	Cita textual de la consulta
Convenio sobre las horas de trabajo (industria), No.1	Solicitud directa, 2014	Artículos 2 y 6, 1), b), del Convenio. Duración del trabajo y horas extraordinarias de los conductores de autobuses. <i>La Comisión confía que en el caso de que se planteen nuevamente en el sector del transporte problemas de falta de pago de horas extraordinarias u otras infracciones a la legislación relativa a la duración del trabajo, el Gobierno impulse la adopción de medidas para investigar exhaustivamente la cuestión con objeto de cumplir efectivamente con las disposiciones del Convenio</i> Ver detalles en link: Solicitud directa C1

(...)

Con respecto a la información que solicitan, es importante señalar que el artículo 2 del Convenio sobre las horas de trabajo (industria), el mismo establece:

“En todas las empresas industriales públicas o privadas, o en sus dependencias, cualquiera que sea su naturaleza, con excepción de aquellas en que sólo estén empleados los miembros de una misma familia, la duración del trabajo del personal no podrá exceder de ocho horas por día y de cuarenta y ocho por semana, salvo las excepciones previstas a continuación:

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

- (a) las disposiciones del presente Convenio no son aplicables a las personas que ocupen un puesto de inspección o de dirección o un puesto de confianza;
- (b) cuando, en virtud de una ley, de la costumbre o de convenios entre las organizaciones patronales y obreras (a falta de dichas organizaciones, entre los representantes de los patronos y de los obreros) la duración del trabajo de uno o varios días de la semana sea inferior a ocho horas, una disposición de la autoridad competente, o un convenio entre las organizaciones o representantes supradichos, podrá autorizar que se sobrepase el límite de ocho horas en los restantes días de la semana. El exceso del tiempo previsto en el presente apartado nunca podrá ser mayor de una hora diaria;
- © Cuando los trabajos se efectúen por equipos, la duración del trabajo podrá sobrepasar de ocho horas al día, y de cuarenta y ocho por semana, siempre que el promedio de horas de trabajo, calculado para un período de tres semanas, o un período más corto, no exceda de ocho horas diarias ni de cuarenta y ocho por semana.”

De acuerdo al artículo citado, esto va relacionado a las jornadas laborales de un trabajador que mantiene una relación laboral con un patrono correspondiente al sector privado, relación jerárquica laboral que corresponde al giro laboral propio de la empresa y/o persona física que opera un transporte público, situación que no es competencia del Consejo de Transporte público, dado que el ente rector en esta materia es el MTSS. En este caso, es importante destacar, que la empresa operadora de una concesión de ruta regular, mantiene con el CTP un contrato de concesión refrendado por la ARESEP, dentro del cual se establecen las obligaciones legales y contractuales propias del transporte público, mismas que otorgan garantía de cumplimiento del principio de legalidad y continuidad y además, satisfacer el interés público, no obstante dentro de las funciones dispuestas en la Ley 7969, artículo 7, no se dispone relación alguna del CTP con las jornadas laborales de los trabajadores que contrata directamente la empresa concesionaria.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Con respecto al artículo 6, 1, b), del convenio referido, el mismo establece:

“1. La autoridad pública determinará, por medio de reglamentos de industrias o profesiones:

- (a) las excepciones permanentes que puedan admitirse para los trabajos preparatorios o complementarios que deben ejecutarse necesariamente fuera del límite asignado al trabajo general del establecimiento, o para ciertas clases de personas cuyo trabajo sea especialmente intermitente;
- (b) las excepciones temporales que puedan admitirse para permitir que las empresas hagan frente a aumentos extraordinarios de trabajo.”

Con respecto a lo anterior, es importante señalar y reiterando, que la Ley 7969, en su artículo 7 define las competencias del Consejo de Transporte Público indicando:

“ARTÍCULO 7.- Atribuciones del Consejo

El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.
- b) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.
- c) Servir como órgano que efectivamente facilite, en razón de su ejecutividad, la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

- d) Establecer y recomendar 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.
- e) Velar porque la actividad del transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos para velar por la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional e internacional.
- f) Conocer, tramitar y resolver, de oficio o a instancia de parte, las denuncias referentes a los comportamientos activos y omisos que violen las normas de la legislación del transporte público o amenacen con violarlas.
- g) Preparar un plan estratégico cuyo objetivo esencial sea organizar, legal, técnica y administrativamente, el funcionamiento de un plan de desarrollo tecnológico en materia de transporte público.
- h) Promover el desarrollo y la capacitación del recurso humano involucrado en la actividad, en concordancia con los requerimientos de un sistema moderno de transporte público.
- i) Fijar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios de transporte público remunerado de personas.
- j) Otorgar permisos por un plazo hasta de doce meses, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público en la modalidad de taxi. Lo anterior se realizará entre quienes se encuentren calificados como elegibles tras los concursos públicos efectuados para optar a una concesión de servicio público de transporte en la modalidad de taxi, pero que no hayan resultado concesionarios. Se les dará prioridad a quienes optaron por participar en las bases de operación más cercanas al lugar donde se necesita el servicio.
- k) Solicitar los reajustes de tarifas de todos los servicios de transporte remunerado de personas.
- l) Aprobar sus planes operativos anuales.
- m) Proponer al Ministerio de Obras Públicas y Transportes sus presupuestos anuales.”

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Con respecto al tema de transporte público hay que tener presente que el mismo se otorga bajo la figura de la concesión, contrato mediante el cual el Estado ante una imposibilidad de prestar el servicio de forma directa permite que un tercero lo realice, en este contrato la relación la tiene el CTP con el concesionario que explota el servicio, siendo que la relación obrero patronal entre el concesionario y sus colaboradores se rigen por el derecho común sin injerencia del CTP, claro está en aquellos casos que se presente una situación que involucra al conductor del servicio-usuario, el CTP gestionará directamente ante el concesionario quien es responsable ante el CTP por la prestación del servicio.

De acuerdo con lo valorado y según la normativa vigente, el CTP no tiene competencia para interferir en materia laboral como es el presente caso que se refiere a las jornadas laborales, sin embargo, de acuerdo al inciso c) del artículo 7 de la Ley 7969, que establece:

“c) Servir como órgano que efectivamente facilite, en razón de su ejecutividad, la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.”

Estamos en la mejor disposición de que una vez que el MTSS, defina cual es el insumo que requiere para definir lineamientos y recomendaciones referente a las jornadas laborales de los conductores de autobús, el CTP puede colaborar como puente de comunicación con los diferentes sectores, sector empresarial (concesionarios), los usuarios, entre otros.

Esperando haber cumplido con lo solicitado quedamos a su disposición en caso de requerir más información sobre el tema.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

- Se adjunta el oficio ACD 8-0 (2022)
- Se adjunta el oficio DAJ-2022-2886
- Se adjunta el oficio MTSS-DMT-OF-313-2022

Cordialmente,

Licda. Shirley Fonseca Mora
Asesor Legal

V.B. Licda. Sidia Cerdas Ruiz MLA
Directora

C.: Lic. Pablo Zeledón Quesada. Jefe despacho Ministro Obras Públicas y Transportes. -

El director, Frank Cerdas Núñez, expresa que en la nota se trata un tema diferente al que requiere el Consejo Nacional de Salarios, aparte de que la misma está dirigida a la Ministra de Trabajo y Seguridad Social. Por eso sugiere que la secretaria del Organismo, Isela Hernández Rodríguez, converse con la señora, Sidia Cerdas Ruiz, para explicarle qué es lo que desea el Consejo Nacional de Salarios, en el sentido de que lo requerido es el suministro de insumos para la revisión salarial solicitada por los conductores de buses. Al respecto considera que la opinión del Consejo Nacional de Transporte Público es importante porque ellos también regulan el transporte remunerado de personas.

La secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, propone convocar a audiencia al Consejo Nacional de Transporte Público el 29 de agosto de 2022, a partir de las 4:15 p.m.

El presidente a.i. de este Consejo, Martín Calderón Chaves, somete a votación la propuesta efectuada por la señora secretaria y los señores/as directores/as convienen en su aprobación.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

ACUERDO 4

Se acuerda, por unanimidad, convocar al Consejo Nacional de Transporte Público a audiencia el 29 de agosto de 2022, a partir de las 4:15 p.m. y de manera virtual. Esto con la finalidad de que se refieran a la revisión salarial solicitada por los choferes de bus.

CAPITULO IV. ASUNTOS DE LOS/AS SEÑORES/AS DIRECTORES/AS

ARTÍCULO 4

No hay.

CAPÍTULO V. ASUNTOS DE LA SECRETARÍA

ARTÍCULO 5

Punto 1. Audiencia programada con la señora Ministra de Trabajo para el **viernes 19 de agosto a partir de las 3 p.m.** Esta se haría de **forma virtual** en atención al tema de las labores pesadas, peligrosas e insalubres.

La secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, recuerda que la próxima sesión es el viernes 19 de agosto, a partir de las 3 p.m. y de forma virtual. Según indica, esta audiencia es con la señora Ministra de Trabajo y Seguridad Social, quien se referirá al tema de las labores pesadas, insalubres y peligrosas.

Por otra parte, informa que la señora Ministra de Trabajo y Seguridad Social pidió realizar la audiencia del sector estatal relacionada con la revisión salarial de los choferes de buses el 5 de setiembre de 2022, a partir de las 3 p.m. Esto debido a los compromisos adquiridos por ella.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Los señores/as directores/as conversan al respecto y deciden ver este último tema en la sesión del próximo lunes 22 de agosto de 2022.

Finalmente, los señores/as directores/as solicitan a la secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, remitirles el perfil ocupacional de los conductores de buses, en concreto los perfiles ocupacionales vigentes al día de hoy. Asimismo, que en la próxima sesión realice una presentación sobre los mismos.

Al ser las dieciocho horas con diez minutos se levanta la sesión.

X

Martín Calderón Chaves
Presidente a.i.

X

Isela Henández Rodríguez
Secrretaria ejecutiva