ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 31 DE LA LEY N.° 3503, DE 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS, "LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

LUIS RAMÓN CARRANZA CASCANTE
DIPUTADO

EXPEDIENTE N.° 22.136

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 31 DE LA LEY N.° 3503, DE 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS, "LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Expediente N.° 22.136

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El actual artículo 31 de la Ley N.° 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y sus reformas, expresa lo siguiente:

> ***"Artículo 31.-*** *En cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios.*
>
> *Las tarifas podrán ser revisadas de las siguientes formas:*
>
> *a) Por acción directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada concesión o permiso se revisará en forma obligatoria anualmente, sin perjuicio de que la revisión se repita si la situación económico-financiera de las empresas lo exige.*
>
> *b) Por gestión del concesionario o permisionario, quien deberá demostrar lo siguiente:*
>
> *1.- Que la estructura de costos de la fijación* ***tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio****, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.*
>
> *2.- Que los mayores costos de operación, más la retribución correspondiente se justifiquen por medio de un estudio económico-financiero, hecho y firmado por un contador público autorizado.*
>
> *3.- Que se ha cumplido con las normas que, sobre eficiencia, continuidad y Seguridad, ha indicado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la concesión respectiva o, en su caso, el compromiso real de mejorar el servicio con el aporte económico del ajuste tarifario.*
>
> *Las solicitudes de ajuste tarifario podrán realizarse si se cumplen los supuestos descrito anteriormente.*

El interesado deberá pagar un canon fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que refleje el costo administrativo y trámite de las solicitudes.

El Ministerio de Obra Públicas y Transportes resolverá la solicitud del interesado dentro de treinta días naturales. Si transcurrido el plazo no se resuelve, el interesado podrá gestionar su caso directamente ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo depósito de la garantía dispuesta en resolución general de esa entidad. Si en un término de treinta días naturales la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Si el recurso de apelación por denegación del ajuste tarifario es evidentemente infundado, la Autoridad Reguladora ejecutará la garantía rendida dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha de la resolución correspondiente.

(Así reformado por el artículo 64 de la Ley No. 7593 de 9 de agosto de 1996)." (Los subrayados no pertenecen al original)

En relación con este artículo, concretamente sobre si la competencia tarifaria le correspondía a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Procuraduría General de la República tuvo la ocasión de pronunciarse y zanjar el diferendo a través del Dictamen N.° C-037-2000, de 25 de febrero de 2000. Al respecto la Procuraduría General de la República, concluyó: *"b) Que el órgano competente para fijar las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades (autobuses y taxis), es la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (artículos 1, inciso h), 7, inciso k) y 57 de la Ley n° 7969)".* En consecuencia, la derogatoria de los incisos a) y b) completos y de los párrafos 2, 3, 4, 5, y 6 no afectan negativamente la fijación tarifaria que actualmente la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos realiza a los prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús. La Ley N.° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, de 09 de agosto de 1996 y sus reformas, regula apropiadamente esta materia tarifaria y de control de la calidad del servicio público.

El inciso b), subincisos 1, 2 y 3 del artículo 31 de la Ley N.° 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y sus reformas, establecen disposiciones gravosas para los prestadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, tanto desde el punto de vista procedimental como porcentual para el reconocimiento de los mayores costos en los que ha incurrido la empresa. Concretamente exige una variación superior al 5% en el equilibrio económico del prestador como requisito para la fijación tarifaria: "*1.- Que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio,*

lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio." La norma carga en el prestador de los servicios públicos de transporte remunerado modalidad autobús, el costo de la inflación, impuestos, o el mayor costo de los insumos, en tanto no superen el 5% de su equilibrio financiero, de tal manera que le impida cumplir con sus obligaciones contractuales, si el aumento es un 4% por ejemplo.

Esa norma tiene serios roses de constitucionalidad, en primer lugar, porque establece una diferenciación de trato respecto de cualquier otro prestador de servicios públicos regulados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. En efecto, no le rige ni a los prestadores del servicio de energía eléctrica, ni la prestación del servicio de suministro de combustibles, ni a los que suministran agua de consumo poblacional, o saneamiento, cabotaje o cualquier otro regulado por la Ley N.° 7593.

Además, la ley, al parecer procura responder a tiempos en que la inflación era una materia sensible en nuestro país. Aún durante ese tiempo, la norma carga en los concesionarios privados la solidaridad a la que está obligada la autoridad pública pero no el particular, introduciendo una diferencia no cubierta por el principio de igualdad ante las cargas públicas; pero, además, queda claro que respondía a otra época, a una realidad que no es la imperante hoy, siendo que la inflación es baja, año con año que cuesta obtener una tarifa que cubra sus costos.

La Aresep está sujeta a la legalidad y, por ende, mientras la norma no sea reformada o derogada por la Asamblea Legislativa o anulada por la Sala Constitucional, tiene la obligación jurídica de aplicarla. El modelo tarifario implementado por la Aresep para este tipo de servicio público, es un modelo de industria (empresa modelo) de fijación individual. Esto significa que el modelo ya contempla presupuestos de eficiencia de la empresa al desarrollar los costos de una empresa modelo del sector y, toma en consideración las diferencias en la demanda (volumen mensual de pasajeros movilizados) para calcular la tarifa. Son múltiples los casos en que la ARESEP no concede la solicitud tarifaria a la empresa porque el aumento tarifario es inferior al 5% en relación con la tarifa vigente.

La derogación tácita de una norma, deriva de la incompatibilidad de una nueva norma con una existente, pero en este caso, **como la derogación no extingue la norma derogada, sino que limita su esfera de eficacia, se provocan problemas de interpretación sobre la correcta aplicación,** como en este caso que aunque la Aresep tiene la competencia de la fijación de las tarifas dada por la Ley N.° 7593 y sus reformas, (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, de 09 de agosto de 1996), y que este órgano regula apropiadamente esta materia tarifaria y de control de la calidad del servicio público, no es posible desaplicar lo dispuesto en el inciso b) del artículo 31.

Esta reforma se hace urgente en la actual coyuntura económica, por cuanto desde hace mucho se ha indicado la afectación que implicaría una caída significativa en la demanda (volumen mensual de pasajeros movilizados) en los servicios públicos

de transporte remunerado de personas, entre ellos, de la modalidad autobús, y el severo impacto económico en los prestadores de este tipo de servicio público; situación que se ha dado a raíz de las medidas en torno a la prevención del contagio de la COVID-19 y se impone, por ende, reformar aquellas disposiciones legales que si durante los periodos normales de la economía causan daño, cuanto más durante los períodos de crisis, como la vivida hoy a propósito de la pandemia del COVID 19.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

REFORMA DEL ARTÍCULO 31 DE LA LEY N.° 3503, DE 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS, "LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES

ARTÍCULO ÚNICO- Refórmase el artículo 31 de la Ley N.° 3503, de 10 de mayo de 1965, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 31- En cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios.

Rige a partir de su publicación.

Luis Ramón Carranza Cascante
Diputado

20 de agosto de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.