

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
COMISIÓN PERMANENTE DE ASUNTOS ECONÓMICOS**

**REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y  
REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE  
TRANSPORTE**

**DICTAMEN NEGATIVO UNÁNIME  
11 DE SEPTIEMBRE DE 2019**

**EXPEDIENTE N.º 21.228**

**SEGUNDA LEGISLATURA  
(DEL 1º DE MAYO DE 2019 AL 30 DE ABRIL DE 2020)**

**SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS  
(DEL 1º DE SETIEMBRE DE 2019 AL 30 DE NOVIEMBRE DE 2019)**

**ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS V  
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS**

## DICTAMEN NEGATIVO UNÁNIME

Los suscritos Diputados y Diputadas, miembros de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos, presentamos el siguiente Dictamen Negativo Unánime sobre el proyecto REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE, Expediente 21228, iniciativa del Poder Ejecutivo, publicado en La Gaceta N° 28, Alcance 29 del 8 de febrero de 2019, con base en las siguientes consideraciones:

### I.- OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY:

EL EXPEDIENTE N° 21.228, REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE, tal y como se indica en su título, pretende regular las denominadas Empresas de Plataformas Tecnológicas (EPT) por el hecho de que *“el Estado no pierde jurisdicción sobre los servicios de transporte simplemente porque se use una aplicación de teléfono inteligente para facilitar el servicio”*.

De este modo se dicta una normativa comprensiva de muchos aspectos, que, conteniendo 61 artículos y 9 disposiciones transitorias, se agrupan de la siguiente forma:

El Capítulo I de disposiciones generales enuncia el objeto de la ley, se declara el servicio de las EPT como servicio público, brinda las definiciones de uso, somete la operación de estas EPT a la fiscalización del Consejo de Transporte Público y enuncia las potestades del MOPT en la materia.

El Capítulo II regula el registro de las EPT, enunciando requisitos de operación, entre ellos el pago de un derecho respectivo para obtener la autorización por un monto de 46 millones de colones, y autorizando una cantidad de vehículos para operar bajo esta modalidad *“que no podrá ser inferior a la de concesionarios de taxis existentes”*.

El Capítulo III define los requisitos que deben cumplir las propias EPT, entre ellos, proporcionar el listado de conductores afiliados, pagar en forma mensual a favor del CPT el 3% de todas sus operaciones y actuar como agentes retentores de impuestos. En este capítulo se les entrega a las propias EPT la libertad de definir su propio esquema de precios o tarifas.

El Capítulo IV regula los requerimientos para vehículos y conductores, lo cual va desde una póliza de cobertura para el seguro, hasta el deber de estar inscrito como trabajador independiente en la Caja Costarricense del Seguro Social y el pago de un canon respectivo para el conductor.

El Capítulo V denominado “Protección a la Persona Usuaría” insiste en el deber de contar con una póliza de seguros por parte de la EPT y del vehículo respectivo, cuyo monto se deja a definición del reglamento.

El Capítulo VI crea un Fondo Nacional de Movilidad para mejoramiento del transporte público y financiado con las cargas que crea el proyecto a las EPT y conductores. Entre las finalidades del Fondo está la de apoyar a los taxistas en la compra de su vehículo nuevo, mediante el pago de las primas de adquisición.

El Capítulo VII regula la gestión de datos relacionados con la obligación de brindar información que se les impone a las EPT y el tratamiento que debe otorgarse a los datos de las personas usuarias.

El Capítulo VIII regula los aspectos fiscales y de seguridad social, imponiendo a los conductores la obligación de registrarse como trabajadores independientes ante la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), y sometiendo la operación de las EPT al impuesto de valor agregado y de remesas, con las obligaciones correspondientes de registro y de brindar información ante la autoridad tributaria.

El Capítulo IX define el régimen sancionatorio para la ejecución de las obligaciones que contiene la ley

El proyecto incluye finalmente las reformas y derogatorias a otras leyes, y nueve artículos transitorios.

En esas modificaciones se elimina la regulación especial de servicio estable de taxi, e impone el deber a las EPT que ya hayan operado en el país de pagar un monto de más de 8 mil millones de colones para poder registrarse.

## II.- DEL PROCESO DE CONSULTA

Al ingresar el proyecto N.º 221.228 a la corriente legislativa, éste fue asignado a la Comisión Permanente de Asuntos Económicos. En sesión N.º 51 de 20 de febrero de 2019 y en sesión N.º 52 de 5 de marzo de 2019, se acordó consultar el texto base a las siguientes instituciones:

- Cámaras de Industria
- Cámara de Transportes
- Ministerio de Hacienda
- Instituto Nacional de Seguros
- Contraloría General de la República
- Ministerio de Ciencia y Tecnología
- Defensoría de los Habitantes
- Asociación Nacional de Consumidores Libres
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes

- Asociación Bancaria Costarricense
- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
- Asociación Nacional de Transportes Terrestres y Afines Movilidad
  
- Superintendencia General de Valores
- Procuraduría General de la República
- Bancos Comerciales del Estado
- Bolsa Nacional de Valores
- Consejo de Transporte Público
- Superintendencia de Seguros
- Foro Nacional de Taxistas
- FENACOTAXI
- Caja Costarricense de Seguro Social
- Consumidores de Costa Rica
- Tribunal Administrativo de Transporte
- UBER
- Banco Nacional de Costa Rica
- Banco Central de Costa Rica

Sobre las respuestas a las consultas, se recibieron las siguientes:

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
Asociación Bancaria Costarricense  Folios 669 a 670.	4 de Marzo de 2019	ABC - 0011 - 2019	Respecto al artículo 43 de la ley 21228 la ABC considera “que el esquema de recaudación no resulta viable además que es muy complejo la recaudación de impuestos o el ordenamiento de los movimientos económicos que se desarrollen, por lo que considera que no resulta admisible que se traslade la recaudación de este impuesto a los emisores de tarjetas de crédito cuando la primera opción deberían ser las empresas de plataformas de transportes”. Recomiendan modificar el Artículo 23. Señalan muchas limitaciones y la no viabilidad con las plataformas existentes para los cobros que se quieren hacer.
ARESEP Folio 517 a 518 y  Folio de 899 a folio 937	4 de marzo del 2019	OF-0156-RG-2019  299DGA U-	Según su criterio “se deja fuera de esfera de la competencia a Aresep, los servicios de transporte remunerado de personas que presenten a través de empresas de plataformas tecnológicas de transporte. Sugieren reformar Artículo 59 y 60 e incluirlos a ellos”. También solicitan reformar el Artículo 4 y el 82. Presentaron una copia del expediente de Uber.

		2017/260 44-2017	
Asociación Nacional Transportes Terrestres y Afines para Movilidad Integral (ASOT RAMI) Folios 299 a 351	Sin fecha	Sin número de oficio	Se opone al proyecto aduciendo “que tratan de subsanar la inviabilidad jurídica y política por deficiencias de varios proyectos anteriores”. Hacen una propuesta detallada al proyecto.

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
Asociación Internacional de Arquitectos en Tecnología de Información (LASA) Folios 530 a 537	Marzo de 2019	Sin número de oficio	Solicitan “hacer modificaciones al articulado para mejorar el proyecto con la visión sobre el modelo que las empresas de servicios tecnológicos de apoyo al transporte han aportado al mundo”. Consideran que “el Estado no puede quedar por fuera en la regulación para que tenga un precio accesible y suficiente cobertura a nivel nacional”. Hacen observaciones a muchos artículos.
Federación Nacional de Cooperativas de Taxi RL (FENACOOTAXI) Folios 548 a 588	5 de Marzo de 2018	Sin número de oficio	Indican que “más bien creen importante adoptar ese tipo de plataformas para mejorar la calidad del servicio que brindan los taxistas”. Consideran que “debe regularse entre otros, la relación porcentaje de conductores/vehículos que se autoricen versus concesiones de taxis; obligatoriedad de atender la Ley 7600, que los conductores tengan licencia C-1; tarifa justa y razonable; pago únicamente mediante tarjetas de crédito, no pago en efectivo; integran a los taxis a la junta directiva del CTP”. Adjuntan una propuesta para modificar el proyecto.
Asociación de Consumidores Libres (ACL) Folio 250 a 264	Sin fecha	Sin número de oficio	Consideran que “el proyecto de ley debe revisarse ya que la regulación propuesta no está adecuada al servicio de calidad que esperan recibir los costarricenses”. Adjuntan el criterio de diferentes expertos y los adjuntan.
Fuerza Roja Sindical (FUROSIN) Folio 400 al 418	Lunes 4 de Marzo de 2019	Sin número de oficio	Se opone al proyecto “alegando que la plataforma de Uber no se puede considerar movilidad colaborativa, ya que todos ganan, las empresas que alquilan los vehículos, el conductor y la Empresa en sí. Están de acuerdo que Uber sea un servicio público. Asimismo, presentan su propuesta de mejoramiento al

			proyecto de ley, en donde pretenden prohibir de cualquier manera toda “EPT” y plataformas tecnológicas.
--	--	--	---

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
SEETAXI Folio del 352 al 390	Lunes 4 de Marzo de 2019	Sin número de oficio	Se oponen al proyecto ya que consideran que “no equilibra las partes para que las plataformas digitales y los taxis rojos puedan coexistir”. Asimismo, hacen la aclaración de “que este proyecto es casi una copia exacta del N.º 20.113, el cual fue presentado por un ex diputado del PAC”. Consideran que “terminan de eliminar a las empresas dándoles placa de taxi a los que tengan un permiso especial estable de taxi. Además hacen observaciones a cada uno de los artículos”.
Corporación de Transportes Privados Caritas Felices S.A. Folio del 266 al 271	Miércoles 27 de Febrero de 2019	TCF- 10219	Consideran que el proyecto “adolece de veracidad para enfrentar seria, responsable y modernamente la solución a la necesidad del transporte remunerado o no, por medio de empresas que utilizan como medio una plataforma tecnológica”. Aducen que es “falso, totalmente inexacto, inescrupuloso, una broma de mal gusto, falta de ética y madurez profesional de las autoridades del Gobierno de la República”.
UBER Folios del 627 al 662	Martes 5 de Marzo de 2019	Sin número de oficio	Manifiestan su “oposición al proyecto ya que consideran que el mismo no promueve el desarrollo de la tecnología, desconoce la naturaleza de la actividad, impone barreras a los socios conductores y usuarios e imponen sanciones sin fundamento”. Asimismo adjuntan una serie de observaciones y legislación nacional e internacional.
Ministerio de Obras Públicas y Transportes Tribunal Administrativo de Transporte Folios del 423 al 426	Lunes 4 de Marzo de 2019	TAT- PRESI- 003-2019	Están de acuerdo que la “Asamblea Legislativa esté avocada ordenar dentro del marco de nuestro sistema jurídico, una actividad que ha tomado mucho auge en los últimos años y que por su naturaleza de “servicio público” se ha estado dando al margen de la legalidad”. Además, menciona que “dicho tribunal siempre ha estado dispuesto a coadyuvar en la tarea de brindar seguridad jurídica a la prestación de transporte remunerado”. “El TTP siempre ha respaldado toda acción del Estado costarricense tendiente a la regulación de cualquier forma de

			prestación de transporte remunerado de personas”.
--	--	--	---

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
Superintendente de Seguros Folios del 768 al 771	6 de marzo de 2019	SGS-0200-2019	<p>Se hacen observaciones específicamente al Capítulo V del proyecto y recomienda “que los requisitos de aseguramiento no constituyan una barrera de entrada y sean similares entre las diferentes modalidades de transporte de personas. La afectación en caso de accidente para usuarios y terceros interesados no difiere según el tipo de vehículo que presta el seguro. Una lesión o muerte perjudicará a la víctima con independencia del transporte involucrado, ante lo cual el parámetro de protección no debería ser muy distinto. Mantener los requisitos uniformes evitaría establecer una barrera de entrada artificial a uno de los segmentos autorizados. Al mismo tiempo, permitiría mayor transparencia a los usuarios al hacer valer sus derechos de indemnización. (Artículo 23)</p> <p>-Claridad en las coberturas. Se recomienda eliminar del artículo 21 el riesgo de muerte del inciso b. Debe considerarse que dicha cobertura se realiza mediante un seguro de vida que por disposición del artículo 94 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros N.º 8956 requiere para su validez el consentimiento escrito del tercero asegurado. Lo anterior hace que la solución no resulte practica para el caso específico. Hacen otras observaciones al tema de pólizas, así como al título del capítulo ya que se norma sobre “Requisitos de aseguramiento del usuario, de terceros involucrados y del chofer del vehículo” y el título propuesto es omiso”. Asimismo, hacen otras observaciones.</p>
ASOBRUCO Asociación Tecnológica Brumosa de Conductores Folio 773 a 819	5 de marzo de 2019		<p>Están de acuerdo con texto, pero “piden otorgar las concesiones o permisos a los dueños registrales de los vehículos o choferes bajo autorización de su dueño para la explotación al mismo. Es decir, de forma individual cumpliendo con todos los requisitos correspondientes de ley para evitar el abuso o explotación de la cual pueden ser parte muchos ante la necesidad de trabajo y poder elegir la opción laboral a nivel de plataforma”. Adjuntan propuesta de mejora.</p>

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
Foro Nacional de Taxistas	5 de marzo de 2018		Se manifiestan en contra del proyecto.
Ministerio de Trabajo Steven Núñez Rímola, Ministro	23 de abril de 2019	MTSS-DMT-OF-512-2019	<p>En un amplio documento, el Ministerio de Trabajo recalca el tema de “servicio público”, “razonabilidad y proporcionalidad de las disposiciones sancionatorias o que imponen obligaciones pecunarias, sobre la creación del Fondo Nacional de Movilidad y su administración, sobre el pago de impuestos establecido en el proyecto y sobre el régimen tarifario propuesto para el servicio de taxis y las condiciones para una “competencia sana”. Entre otros, el Ministro considera que no existe motivo alguno que justifique acciones tendientes a ejercer controles altamente restrictivos en el ciberespacio. En cuanto a la creación del Fondo Nacional de Movilidad, no se entiende el concepto modernización del transporte y se considera que modernización sería únicamente la compra de vehículos nuevos ya que durante 8 años los recursos serían utilizados para el pago de primas para adquisición de un vehículo taxi nuevo.</p> <p>-Están de acuerdo con que las plataformas paguen impuesto sobre la renta como cualquier empresa que opere en el territorio nacional y que no está en un régimen de excepción. –Sobre el régimen tarifario se debe aclarar qué es competencia sana. –Relación laboral: consideran que hay indicios de que la relación entre conductores de las plataformas trabajadores de la empresa matriz o del dueño del vehículo es de índole laboral al mediar subordinación y cumplimiento de un horario”.</p>

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
Unión de Taxistas Costarricense, señor Rubén Vargas Campos, Secretario General. (Folios del 435 al 511)	27 de febrero de 2019	Sin número de oficio	Están “de acuerdo con una regulación de la esquemática operativa del Servicio Público de Transporte Remunerado de personas con plataformas tecnológicas, en tanto se cumplan dos aspectos básicos medulares siempre: Que se mantenga la determinación debida de que “todo servicio de transporte remunerado de personas es un servicio público” y como tal regulado por el Estado y que la regulación que se dé entre taxistas, see taxis y operadores con plataformas tecnológicas sea “justa y equitativa” (paritaria e igualitaria). Además, solicitan cambiar el nombre del Proyecto a “Empresas de Plataformas Tecnológicas de Transporte Público=EPTTP”. Hacen una propuesta de reforma al texto.
Folios del 429 al 431	4 de marzo de 2019		Hacen una adenda en el que manifiestan “estar en contra del transporte público de personas en vehículos de menos de 4 ruedas y a favor que queden prohibidos los de 2 y 3 ruedas”.
Banco Nacional de Costa Rica Folios del 663 al 667	5 de marzo de 2019	GG-123-19	Manifiestan “su preocupación por los cambios operativos del proyecto, en razón de que actualmente no se cuenta con las plataformas tecnológicas necesarias para suplir las necesidades planteadas en dicho proyecto, especialmente el tener que declarar de forma diaria y trasladar al fisco de forma diaria el importe correspondiente a cada transacción que realicen los clientes con el uso de la tarjeta”.
Asociación de Conductores de plataformas tecnológicas para la movilidad Folios del 707 al 766	5 de marzo de 2019	No tiene número de oficio	“No están de acuerdo con que sea un servicio público, ni que el CTP regule el servicio”. Adjuntan propuesta de proyecto.

<i>INSTITUCIÓN</i>	<i>FECHA</i>	<i>OFICIO</i>	<i>RESPUESTA</i>
Consumidores de Costa Rica Folios del 989 al 998	12 de marzo de 2019	Concori-039-2019	Manifiestan que “se observa de manera evidente la incomprensión de la naturaleza de la economía colaborativa, la forma en la que opera en el mercado internacional de los bienes y los servicios, así como el apoyo a la economía de las personas aporta este tipo de actividad económica. El proyecto invade el derecho de libertad a la elección del usuario. Violenta legítimos intereses económicos protegidos en la Constitución Política al intentar vía regulatoria incrementar los costos de la actividad para desincentivarla, así como el intento por desfinanciar a los consumidores para financiar a un gremio en específico”. Dan muchos argumentos contrarios al proyecto.
Superintendencia General de Valores Folios 1035 a 1038	13 de marzo de 2019	Ref. C-02/09	Hacen una serie de observaciones sobre el proyecto, en especial sobre el Artículo 28 referente al fondo, “el CTP no está autorizado para realizar proyectos mediante esquemas de financiamiento previstos en el mercado de valores”. Hacen propuesta de redacción.
Asociación de Empresas de Transporte Urbano Colaborativo Folios del 1056 al 1060	15 de marzo de 2019	Sin número	Expresan en su misiva que “el expediente se hizo sin contar con ningún estudio, tanto de oferta y demanda ni estudios para poner porcentajes de inscripción y cobro que aparte de ridículos son abusivos. El expediente no se incluye lo solicitado por la comisión, que es incluir los sistemas de operación de taxis, plataformas tecnológicas y también los informales. Es una copia del expediente N.º 20.113, completamente en contra”. Adjunta una serie de motivaciones para oponerse al proyecto.
Ministerio de Hacienda Folios del 1062 al 1134	15 de marzo de 2019	DM-0421-2019	Están en contra y solicitan hacer cambios para no afectar la hacienda pública ni retroceder en los avances logrados con la Ley N.º 9524. Entre las afectaciones que traería esta ley detallan los siguientes: 1. “La creación de un destino específico para el fondo Nacional de Movilidad por parte del Consejo de Transporte Público. Al margen de que la iniciativa de ley propone una nueva fuente de recursos para el fondo, este Ministerio se opone a la creación de nuevos destinos específicos, por ser estos contrarios a las mejores prácticas en materia de asignación

			<p>presupuestaria por resultados, y que han desembocado a lo largo del tiempo en asignaciones automáticas, recursos sin ejecutar o bien, sin mayor evaluación. En su lugar se propone que los recursos ingresen a la Hacienda Pública y desde ahí se presupuesten para atender las diferentes necesidades del Estado y las metas del Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>2. El proyecto ignora los alcances de la Ley N.º 9524 al indicar que los presupuestos de este fondo serán remitidos a la Contraloría General de la República. Al ser este Fondo administrado por el Consejo de Transporte Público (CTP), que es un órgano de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, de acuerdo con la citada Ley a partir del año 2021 su supuesto deberá ser incluido dentro del Presupuesto Nacional, para su debate y aprobación en la Asamblea Legislativa.</p> <p>3. El transitorio VII crea una nueva exoneración. Los permisionarios y concesionarios del servicio público de transporte modalidad taxi estarán exonerados del pago del canon establecido en la Ley N.º 7969, “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi”, recursos que el MOPT deberá suplir al CTP. Esta media es contraria a los esfuerzos que en política fiscal ha realizado este ministerio y al proyecto de mejorar la regulación y control de exenciones que actualmente se discute en la Asamblea bajo el Expediente N.º 19531.</p> <p>4. La potestad al CTP de negociar en el mercado de valores debe valorarse a profundidad por el riesgo que conlleva, ya que al ser un órgano público desconcentrado del MOPT, con personalidad jurídica y patrimonio propio, ante cualquier eventualidad será al Estado al que le compete la obligación como garante.</p> <p>5. Los ingresos generados por este servicio de transporte deben estar gravados por el impuesto a las utilidades como tal, además del impuesto a las remesas al exterior y el IVA que si son mencionados en el texto.” Adjuntan varios criterios de la Dirección General de Hacienda, la Dirección General de Tributación, Tesorería</p>
--	--	--	--

			Nacional y de la Dirección General de Presupuesto Nacional”.
Defensoría de los Habitantes Folios 1138 al 1155	18 de marzo de 2019	DH-DAEC-CGA-234-2019	Hace observaciones puntuales a muchos artículos, además hace observaciones generales como “no existe motivo alguno que justifique acciones tendientes a ejercer controles altamente restrictivos en el ciberespacio.” No externa criterio ni a favor ni en contra.
Cámara Nacional de Transportes Folios del 1157 al 1167			Rechazan proyecto y detallan una serie de razones específicas.
Asociación de Consumidores Libres Folios del 1171 al 1178	20 de marzo de 2019		Manifiestan que “El proyecto es absolutamente contrario a los intereses de los consumidores, mermando o eliminando los beneficios de estas nuevas tecnologías al público, socaba la competencia en detrimento de la calidad, servicio y seguridad. Además, otorga un odioso subsidio de todos los consumidores a un grupo de interés, que no es otra cosa que un saqueo a los bolsillos de los consumidores disfrazado con el velo de la legalidad”. Hacen propuestas puntuales en su misiva.
Contraloría General de la República Folios del 1282 al 1287	22 de marzo de 2019	DFOE-IFR-0123	La Contraloría hace una exposición de fondo muy valiosa al expediente, en las conclusiones manifiestan lo siguiente: “Para lograr la modernización y el fortalecimiento del transporte público en nuestro país, así como contar con el marco regulatorio adecuado para la operación de Empresas de Plataformas de Transporte, que se establecen como los objetivos del proyecto de ley analizado, resulta necesario partir de una visión integral del sistema de transporte que se debe implementar. La visión bajo el principio de integralidad del transporte, permitirá contar con los fundamentos para proponer una normativa adecuada y útil, que regule el o los modelos que permitan contar con servicios públicos de transporte acorde con la realidad del país y con garantía de servicio de calidad y accesible a los usuarios. El manejo de los recursos asignados al Fondo Nacional de Movilidad, requiere también una adecuada fundamentación técnica y jurídica, que promueva a una efectiva modernización del sistema de transporte y que valore la afectación directa a los

			<p>ingresos públicos. Finalmente, resulta necesaria la fundamentación de los diferentes rubros establecidos a cargo de los operadores, así como de las exoneraciones y beneficios otorgados, a fin de que se tengan elementos claros para su determinación justificada, equilibrada y con la menor afectación al erario público.”</p>
MICIT	22 de marzo de 2019	Micitt-DM-OF-197-2019.	<p>El Micitt remite un amplio documento, del cual resaltamos las conclusiones únicamente, las cuales dicen: “Este Ministerio concuerda con lo expuesto por nuestro Alto Tribunal Constitucional al referirse al uso y acceso a Internet, determinando en lo conducente que “El acceso a estas tecnologías se convierte en un instrumento básico para facilitar el ejercicio de derechos fundamentales como la participación democrática (democracia electrónica) y el control ciudadano, la educación, la libertad de expresión y pensamiento, el acceso a la información y los servicios públicos en línea, el derecho a relacionarse con los poderes públicos por medios electrónicos y la transparencia administrativa, entre otros”; por lo cual se sugiere, a tenor de estas disposiciones constitucionales, que, en el ámbito de las competencias que por ley han sido asignadas al MICITT, se mantenga el abordaje actual de proyecto de ley propuesto, dada la obligación del Estado de promover el ejercicio efectivo de estos derechos fundamentales.”</p>
Procuraduría General de la República	22 de marzo de 2019	OJ-028-2019	<p>La Procuraduría hace observaciones a cada artículo, y dentro de las conclusiones señalan entre otros lo siguiente:  “...así las cosas, un proceso de modernización del transporte público no pareciera que pueda plantearse desde esa óptica tan limitada como lo hace el proyecto, dejando fuera de esa previsión todo el engranaje de competencias que ejercen otros entes y órganos públicos en este campo. Por otra parte, en cuanto a la forma en que el proyecto prevé el manejo de esos fondos, resulta imprescindible recordar que ya la Sala Constitucional ha señalado que el Poder Ejecutivo puede recurrir al mecanismo del endeudamiento, siempre y cuando en la ley se definan los parámetros (Reserva de Ley) sobre los montos máximos de endeudamiento, los</p>

			plazos, las tasas de interés, etc., todo lo cual no hace la normativa propuesta. Antes bien, la regulación que propone el artículo 28 del proyecto resulta sumamente amplia, confiriendo todo tipo de potestades sin someterlas a ningún parámetro de sujeción para el CTP. Asimismo, el manejo “autónomo” de los fondos que propone este proyecto, igualmente estaría rozando el Principio de Caja Única del Estado, en la forma en que lo ha venido desarrollando la Sala Constitucional a partir del artículo 185 de la Carta Fundamental, pues son de larga data los pronunciamientos en el sentido de que el único órgano que tiene facultad para recibir rentas o cualquier otro tipo de ingresos que estén dirigidos a las arcas nacionales, es la Tesorería Nacional (véase sentencia 919-99).”
Representantes de los Taxis Orange Airport Folios del 1599 al 1601	9 de abril de 2019	No tiene	No especifican si están a favor o en contra pero si detallan la disminución en sus ingresos y las responsabilidades que debe asumir el Estado.
Mopt, despacho del Ministro Folios del 1721 al 1806	10 de abril de 2019	20191493	Hacen una amplia exposición y adjuntan diferentes criterios de la División de Transportes y de la Dirección Jurídica, además adjuntan observaciones a cada artículo.
Coprocom (sin folio, Tomo VI)	12 de junio de 2019	No tiene	Hacen una serie de observaciones y recomendaciones al proyecto de ley.
Municipalidad de Los Chiles (sin folio, Tomo VI)		SM-0592-06-2019	Hace una serie de observaciones a favor del expediente.

### III. AUDIENCIAS

Desde que ingresó el Expediente N.º 21.228 a la corriente legislativa, se realizaron las siguientes audiencias sobre el proyecto, de las cuales se describen algunas:

- El 5 de marzo de 2019 en la Sesión N.º 52 se recibió al Procurador General de la República, Julio Jurado Fernández y Procuradora Andrea Calderón.

La PGR señala en la audiencia del 05 de marzo de 2019 que el texto base propuesto presenta varios aspectos que le resultan inconstitucionales, en primera instancia se señala en el artículo 15 inciso f) una carga que se le impone a estas empresas que es la de la entrega de un 3 % sobre el precio final a cada

uno de los servicios de transporte, destinado para la creación del Fondo Nacional de Movilidad.

Según el señor Julio Jurado afirma tiene roces de inconstitucional porque viola principios de proporcionalidad y razonabilidad en cuanto a la imposición de la carga 3% y por sus fines; *Durante ocho años, este fondo el 80 % se va a destinar para que los taxistas cambien sus automóviles. O sea, su flotilla, verdad, dándoles una subvención para que lo hagan, hasta un máximo de un 15 % sobre el valor del vehículo y un 20 % para ayuda social a los taxistas.* (p. 7)

Posterior a esos 8 años, esa carga al precio final será destinado al Consejo de Transporte Público, (...) *El que todo este fondo se dedique a promover la modernización de la modalidad de transporte de un Consejo que no tiene dentro de sus competencias procurar la modernización del transporte público.* (p. 8)

De acuerdo con el señor Jurado, el Fondo Nacional de Movilidad es inconstitucional porque violenta el Principio de Caja Única del Estado, desarrollado por la Sala Constitucional a partir del art. 185 de la Constitución Política.

Por otra parte, el artículo 10 sobre El Pago de Derechos de Inscripción es considerado inconstitucional porque impone arbitrariamente el pago de 100 salarios bases y la renovación por un equivalente a 50 salarios base, en términos absolutos representa 45 millones de colones por inscripción y la renovación 22 millones de colones respectivamente.

En relación a este punto, en el Transitorio VIII que aplica para las empresas que actualmente brindan el servicio se le impone 18 000 salarios base, equivaliendo a 48 mil millones de colones.

Otro elemento a considerar es el artículo 28 sobre el endeudamiento del CTP sin criterios específicos en el marco de la administración del Fondo Nacional de Movilidad. Además, que se incorpora a lo largo del proyecto una serie de reformas al CTP.

- El 5 de marzo de 2019, en la Sesión N.º 52 se recibió al señor Edwin Barboza Guzmán de Fenacotaxi.
- El 6 de marzo 2019, en la Sesión N.º 53 se recibió al señor Edwin Estrada, Viceministro del Micitt.
- El 6 de marzo de 2019, en la Sesión N.º 53 se recibió la Unión de Taxistas Costarricense UTC.
- El 12 de marzo de 2019 en la Sesión N.º 54 se recibió al señor Erick Ulate Quesada Cámara de Consumidores de Costa Rica.
- El 12 de marzo de 2019 en la sesión Ordinaria N.º 54 se recibió al señor Gilberto Ureña, Foro Nacional de Taxistas.

- El 13 de marzo de 2019 en la sesión N.º 56 se recibió al Ministro de Obras Públicas, Ing. Rodolfo Méndez Mata.
- 19 de marzo de 2019 en la sesión N.º 57 se recibió a la Cámara Nacional de Conductores Privados de Plataformas Tecnológicas, señor César Velasco.
- 19 de marzo de 2019 en la sesión N.º 57 se recibió a la Cámara Costarricense Norteamericana de Comercio (AMCHAM), señor Elías Soley.
- 20 de marzo de 2019. Sesión N.º 58. Se recibió al señor Randall Jiménez Leitón. Fuerza Sindical FUROSIN.
- 20 de marzo de 2019. Sesión N.º 58. Se recibió al señor Javier Lizano Cámara Servicio Especial de Taxi SEETAXI.
- 27 de marzo de 2019. Sesión N.º 60.

Se recibió en audiencia al viceministro Nogui Acosta Jaén. Dentro de los criterios señala la oposición al 3% que se carga al precio final por servicio de transporte. También señala la incompetencia del CTP para administrar recursos directos ni para participar como emisor de títulos valores en el mercado financiero nacional.

Como último señalamiento, hizo hincapié en la obligación de los socios colaboradores en el pago de impuestos sobre la renta e incluso IVA, pues en el actual proyecto no menciona jurisprudencia en materia impositiva.

- 2 de abril de 2019. Sesión N.º 61. Contraloría General de la República

Se recibió en audiencia a la señora contralora Marta Acosta. La intervención de la jerarca inicia cuestionando la filosofía general del texto, pues como criterio básico de este órgano estatal, el ideario sobre la que se plantea la iniciativa de ley no es claro. En este caso no hay un modelo definido ni coloca al usuario en un plano dirigido hacia sus necesidades

Por otra parte, puntualiza la carencia de sustento técnico sobre la que se desarrolla el artículo 15 f) sobre la carga del 3% al precio final del servicio y la creación del Fondo Nacional de Movilidad. No se desprende del proyecto, ni de su exposición de motivos información sobre los criterios técnicos o jurídicos que han sustentado estos rubros, ni tampoco en qué consiste esa modernización del sistema de transporte. (p. 41) Advierte que la CGR considera necesario que la asignación arbitraria de elementos como éste tenga sustento técnico y económico.

Otra observación al proyecto es la actividad contractual con recursos del fondo será sometida solamente a los principios de contratación administrativa. Hay que

destacar que la sustracción de la aplicación de la Ley de Contratación Administrativa debe ser vista como un supuesto excepcional.

Considera que la introducción de normas particulares, crea distorsiones en el sistema y dificulta el control, por lo tanto, es imperativo procurar más bien, un régimen jurídico uniforme y coherente en esa materia que brinde seguridad jurídica a los involucrados.

La señora Acosta señala que debe considerarse en primer término que, de acuerdo con lo que se desprende del proyecto de ley, dicho fondo estaría bajo la administración del CTP y, por ende, vinculado a su estructura y régimen presupuestario.

En criterio de la Contraloría, el proyecto establece la posibilidad de comercialización de valores en el mercado financiero por parte del CTP, por lo que recomiendan que esto sea analizado por el legislador en concordancia con el marco de competencias y especialización para la cual fue creado el CTP y que no se desnaturalice o desvirtúe su propósito y se acredite por el órgano técnico correspondiente la posibilidad legal de esto.

- 3 de abril de 2019. Sesión N.º 62. Se recibió al señor Roberto Jiménez Gómez, Regulador General de los Servicios Públicos (ARESEP)
- El 4 de junio de 2019. Sesión N.º 3. Se recibieron en audiencia Representantes del sector de taxis, quienes presentaron un texto sustitutivo con observaciones al texto original:

Señora Maribel Guillén Pérez  
Señor Gilberth Ureña Fonseca  
Señor Rubén Oreamuno López  
Señor Randall Jiménez Leitón  
Señora Leda Mora Montes

- El 11 de junio 2019. Sesión N.º 5. Se recibieron en audiencia las siguientes personas de la Defensoría de los Habitantes:

Señora Catalina Crespo Sancho, Defensora, Defensoría de los Habitantes  
Señora Hazel Díaz Meléndez  
Señora Ana Karina Zeledón Lépiz  
Señor Hugo Escalante Sandí

- El 2 de julio de 2019 se recibió en sesión de trabajo nuevamente al sector de taxis, para que se refirieran al texto sustitutivo que presentó el sector taxis.

- El miércoles 4 de setiembre de 2019, en la sesión N.º 19 del 4 de setiembre de 2019 se recibió en audiencia al Ministro de la Presidencia, señor Víctor Morales Mora y al Foro de Taxistas de Costa Rica, quienes se refirieron al expediente en un receso realizado por la Comisión.

### III.- INFORME SERVICIOS TÉCNICOS

El Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos emitió el informe AL-DEST- IJU-074-2019 de 26 de marzo de 2019, sobre sobre este proyecto de ley señala que “el artículo primero del proyecto define su objetivo: *“crear el marco normativo que regule la operación en el país de las Empresas de Plataformas Tecnológicas de Transporte...”*, solo para enmarcar la propuesta, hacemos mención de que existen distintos modelos de regulación, según sea la decisión del legislador, y según sea mayor o menor la intervención del Estado en la materia en cuestión.”

El Departamento de Servicios Técnicos indica en su informe que existen “los dos extremos ideológicos ... la visión estatista que insiste en sustraer el ejercicio de actividades lícitas, de suyo privadas, de esa esfera y trasladarlas a lo esfera de lo público, en concreto del “servicio público” por mandato de la ley, para autorizar una poderosa intervención del Estado y la que tradicionalmente ha predominado en el país en materia de transporte público, y en particular en la modalidad taxi, es la que informa el fondo de la propuesta ahora bajo estudio.”

Dada la importancia de este expediente y el estudio de este dictamen para futuras iniciativas de ley, transcribimos literal, lo señalado por el Departamento de Servicios Técnicos sobre el articulado:

#### “ANÁLISIS DEL ARTICULADO

##### “Capítulo I

##### Disposiciones Generales

#### Artículo 1.- Objeto y finalidad de la ley

El objeto de la ley es “crear el marco normativo” que regule la operación de las EPT.

Como ya se mencionó anteriormente, la propuesta gira en torno del modelo de asimilar las EPT al transporte público, con lo que esto significa.

Junto, o más bien en paralelo a la modalidad taxi que el proyecto conserva en la legislación vigente, haciendo desaparecer o más bien subsumir la modalidad de servicio estable de taxi, en la modalidad de taxi corriente, el proyecto pretende ahora regular de forma especial el sector de las plataformas tecnológicas.

El proyecto lo que busca es crear una “regulación especial”, y esta decisión ya conlleva el deber de justificar, desde el punto de vista de la racionalidad, y no solo de la oportunidad política, los motivos por los cuales, las EPT pueden o deben tener un tratamiento distinto en la regulación actual.

Ya insistimos que la potestad del legislador es libre y sometida solo a preceptos constitucionales. Pero la racionalidad de sus actos, el principio de igualdad que exige un

trato equitativo a los iguales y distinto a los desiguales, son limitaciones derivadas de los principios constitucionales y el legislador debe observar y respetar esos principios.

Como sea, esto más que una observación por el fondo de este artículo es en realidad aplicable al fondo del proyecto, del cual esta norma es la expresión genérica de su objeto.

#### Artículo 2.- Declaratoria de servicio público

Se declara “servicio público” el transporte remunerado de personas operado por las EPT.

Como se mencionó anteriormente, está en la discrecionalidad del legislador escoger el modelo de regulación para un determinado sector.

#### Artículo 3.- Autoridad encargada

Conforme la declaratoria anterior de “servicio público”, la autoridad competente -para usar un término jurídico más preciso-, y no “encargada” como lo dispone el proyecto, será el Consejo de Transporte Público (CTP).

En la sección final de Reformas y Derogatorias a otras leyes (artículo 58) se incluye una reforma a las prohibiciones de quien integran este Consejo y se incluye la prohibición de no ser socios, gerentes, directores o representantes comerciales de alguna empresa de las EPT.

Esta disposición es relacionada con la declaratoria anterior, de la cual deriva naturalmente, y no tiene ningún problema jurídico.

#### Artículo 4.- De las definiciones

Incluye las definiciones de uso para la ley. Todas son comunes y conforme el sentido natural con que se emplean. No se observan problemas jurídicos.

#### Artículo 5.- Facultades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Todas las competencias y potestades que enuncia del MOPT “a través del CTP” son correlativas a las obligaciones que crea la ley.

No tiene problemas jurídicos más allá de que algunas resultan realmente poco operativas como la de “*promover la sana competencia*” respecto a otros medios de transporte público o la de “*procurar la intermodalidad entre las EPT y otros medios autorizados en el país*”, lo cual denota sino un uso semántico del lenguaje, al menos una distancia conceptual notoria del tema.

### Capítulo II

#### Del Registro de las Empresas de Plataformas de Transporte

#### Artículo 6.- Creación del Registro de Empresas de Plataformas de Transporte

La creación del Registro no tiene ningún problema jurídico y está por entero dentro de las facultades de ordenación del Ministerio, y en este caso del CTP.

#### Artículo 7.- De los requisitos a consignar en el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte

Los requisitos son normales y comunes, más allá de la reiteración engorrosa en algunos casos: el inciso a), c) y d) se refieren todos a la constitución de la empresa como empresa

nacional, cuando bastaría la personería expedida por el Registro Público. Exigir originales o actas constitutivas es innecesario y no tiene sentido alguno.

Algunos otros son cambiantes y en consecuencia debería fijarse un plazo prudencial de actualización o renovación, como el del registro de los conductores acreditados.

Artículo 8.- Obligatoriedad de Registro

Artículo 9.- Falta de presentación de los requisitos

Estos dos artículos son meras especificaciones de las obligaciones ya establecidas, son la consecuencia lógica y natural que se desprende de las obligaciones principales.

Artículo 10.- Pago del derecho de inscripción

Aquí se dispone el pago por única vez, a cada EPT para su inscripción, equivalente a 100 salarios base de la Ley N° 7337<sup>1</sup>, lo que para el año 2019, significaría la suma de ¢44.620.000,00.

La propuesta no presenta la justificación técnica para este cobro ni señala en qué se basa o a qué responde. Más allá de la capacidad o no financiera de las EPT, que son transnacionales como la emblemática UBER, lo cierto es que la proporcionalidad y racionalidad de los impuestos no depende de la capacidad económica del sujeto pasivo.

Constituye además de un cobro desproporcionado e irracional, un tratamiento desigual y discriminatorio, desde que ninguna otra modalidad de transporte remunerado de personas tiene que enfrentar pago semejante por su simple inscripción. Ya las EPT quedan sometidas a todos y los mismos pagos de impuestos que el resto de los sectores, no se entiende el por qué o al menos no ha quedado debidamente justificado en la propuesta, el motivo por el cual deban soportar extraordinariamente y de forma única un pago tan exorbitante.

Esta norma eventualmente presenta problemas de inconstitucionalidad por constituir un cobro desproporcional, e irracional, sin sustento técnico, y sobre todo porque es discriminatorio y constituye un trato desigual.

Artículo 11.- Del otorgamiento del permiso

Esta es la consecuencia inmediata y directa de sustraer una actividad lícita de la esfera del comercio privado de las personas. En adelante, solo quien cuenta con permiso estatal puede desarrollar dicha actividad.

La norma de principio no presenta problemas jurídicos, pero como se mencionó en el apartado de fondo, responde a una visión ideológica extrema, pero sin la cual no se justificaría la intervención del Estado como en el sentido del artículo anterior.

Artículo 12.- Número de Códigos de Vehículos

---

<sup>1</sup> Según el Consejo Superior del Poder Judicial, para el año 2019 el salario base a aplicar para definir las penas por la comisión de esas figuras delictivas, así como de las contenidas en otras leyes que refieran a la supracitada norma es de ¢ 446.200,00 (cuatrocientos cuarenta y seis mil doscientos colones exactos). Sesión N° 109-18, celebrada el 18 de diciembre de 2018. Artículo III.

En el mismo concepto de planificación central del Estado, se recaba para el CTP la competencia de decidir la cantidad máxima de vehículos que pueden operar bajo la modalidad EPT. En un ejercicio caprichoso, sin ningún sustento técnico, y por puro arbitrio se dispone que *“el tope no podrá ser inferior a la cantidad de concesionarios de taxis existentes”*.

Fijar un tope, siendo discrecional, constituye sin embargo una limitación, que no se justifica de algún modo, o simplemente constituye un acto irrazonable y desproporcionado, y por ende con eventuales problemas de constitucionalidad.

#### Artículo 13.- Vigilancia de la inscripción en el Registro

Establece un plazo convencional a la inscripción, que tendrá una vigencia de cuatro años contados a partir del otorgamiento del respectivo permiso a la EPT, que a la vez es fundamento para poder luego cobrar por la renovación. Este plazo no tiene ninguna finalidad de control (el control debería ser ejercido siempre) ni de beneficio o protección a los usuarios, y solo tiene sentido en función del costo del registro y del pago de su renovación.

#### Artículo 14.- Causales de desinscripción

Esta norma tiene un error grave de concepto en cuanto al procedimiento a emplear para la desinscripción de una EPT y sobre todo si se refiere a la causal como sanción que contempla el inciso c).

Remite a la Ley General de Administración Pública (LGAP) pero para el cumplimiento del procedimiento sumario ahí establecido.

El Título Sexto de la LGAP define las diversas clases de procedimientos, y en su artículo 308 establece que el procedimiento ordinario será de observancia obligatoria en los casos *“que el acto final puede causar perjuicio grave al administrado sea imponiéndole obligaciones, suprimiéndole o denegándole derechos subjetivos...”*

Es obvio que una desinscripción, y con ella el retiro del derecho a operar, ocasiona un perjuicio grave al administrado (a la EPT) que debe tramitarse por procedimiento ordinario y no como lo hace la propuesta en un sumario, *“en que no hay debates, defensas ni pruebas ofrecidas por las Partes”* según dispone el artículo 321.

Dado que el derecho a la defensa es una garantía constitucional, la norma en este aspecto puede presentar problemas de inconstitucionalidad.

### Capítulo III Requerimientos para las Empresas de Plataformas de Transporte

#### Artículo 15.- Requisitos de funcionamiento para las Empresas de Plataformas de Transporte

Si la declaratoria de servicio público es sacar del comercio lícito privado una actividad, la contrapartida de tal declaratoria es el deber de cumplir la regulación que impone el Estado como requisito para operar.

Algunos de los requisitos que se imponen en este artículo vienen a sustituir la voluntad contractual de las partes, otros tienen una finalidad puramente fiscal y algunos otros se entiende cuál es el motivo de exigirlos.

Se considera que es sustracción y sustitución de la voluntad de las partes, el inciso a) que dispone que será el Estado quien determine los requisitos a vehículos y conductores para afiliarse a las EPT. Hoy en día estas plataformas funcionan privadamente y no han necesitado la intervención del Estado para fijar sus políticas de afiliación, que en mucho sentido han venido a resultar más favorables para el servicio y la ciudadanía en general que las que impone el mismo CPT al sector formal de taxistas.

También hay regulaciones exorbitantes, como lo es remitir el listado de operaciones con las características y los trayectos utilizados, destino de viajes y estadísticas sobre horas y flujos de viaje (inciso e). Llevar tal registro y emitir tal informe no se le impone ni a los taxistas ni a nadie, y para efectos de fiscalizar el pago del impuesto que más adelante se fija, existen métodos más sencillos y fáciles. Este requisito no tiene sentido, o por lo menos, el mismo no ha quedado acreditado. En la medida que constituye un requisito desproporcionado e irracional, puede tener problemas de constitucionalidad por ese motivo.

Algunas regulaciones son propias de la fiscalización, y no se observa problema jurídico alguna en la medida que son naturales y propias del control, tales como remitir los listados de conductores acreditados, o la obligación de que los conductores cuenten con un curso especial de seguridad vial, o garantizar el cumplimiento de pólizas y seguros que se exigen.

Algunos otros requisitos son discutibles, como exigir un distintivo que deban usar los vehículos (las EPT funcionan sin ese requisito y no parecen necesitarlo) pero son aspectos menores que entran dentro de la discrecionalidad.

Comentario aparte merece el cobro de un 3% "sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante EPT" que se destinará al Fondo Nacional de Movilidad, y que debe ser aportado y trasladado en forma mensual al CTP.

La política fiscal -y lo que ahí se establece es un impuesto (que hace que esta iniciativa no pueda ser delegada)- debe ajustarse a parámetros de racionalidad, proporcionalidad y equidad.

Lo anterior conduce a la interrogante de si actualmente también el sector formal paga un impuesto del 3% sobre todas sus operaciones.

Debe observarse que ya las EPT están siendo sometidas al pago de todos los impuestos existentes: renta, de la propia EPT y de los propios conductores, impuesto de valor agregado, pago de remesas, pago de canon de inscripción para la EPT como también para los conductores.

Además de ello, se les impone un nuevo impuesto (3% de todas sus operaciones) que es discriminatorio por cuanto no es un impuesto general igual para todas las demás modalidades de transporte remunerado de personas, y por ende atentatorio del principio de igualdad.

Nada justifica en esta materia tributaria, un trato tan desigual y discriminatorio imponiendo un impuesto a un sector, que precisamente va a ser utilizado en beneficiar directamente al otro competidor.

Este impuesto eventualmente puede tener problemas de inconstitucionalidad, tanto porque puede ser desproporcionado (un 3% del monto bruto del servicio, puede eventualmente representar más de un 30% de la utilidad, lo cual representa una tarifa poco adecuada para el tipo de transacción menor de que se trata), pero sobre todo por violentar el principio de igualdad, constitucionalmente garantizado en el artículo 33 de la Constitución Política.

#### Artículo 16.- Requisitos generales de las plataformas de transporte

En esta norma la ley se limita a regular lo que ya ofrecen las plataformas de las EPT sin que ninguna autoridad lo haya definido, sino como sus políticas propias de operación.

Como políticas propias de las EPT no hay nada que objetar, pero en adelante como un requisito impuesto por el Estado, tiene el doble problema de racionalidad y falta de equidad con respecto a los otros sectores: no hay un fundamento técnico que justifique exigir estos requisitos a las EPT mientras no se haga con respecto al sector formal de taxistas.

#### Artículo 17.- Del esquema de precios

Esta norma dispone que la tarifa o los precios que se cobran al público seguirá siendo resorte de la EPT.

La tarifa, como se mencionó antes, es quizás el elemento más importante y diferenciador que motiva el auge de las EPT frente al sector de taxistas formales.

Resulta contradictorio que la intervención del Estado al fijar precios o tarifas, que supuestamente se hace en aras del usuario, termine perjudicando al público, pero por ende también al sector de los taxistas formales.

Pese a que el Estado pretende sustituir a las propias EPT en sus políticas de reclutamiento de conductores, en este punto de las tarifas, reconoce o respeta las propias políticas de precios y tarifas que utilizan.

La norma se vuelve entonces contradictoria y atentatoria en contra del principio de igualdad con respecto al sector formal de taxi, que debe soportar tarifas reguladas.

No hay justificación técnica para que un tipo de transporte público deba operar bajo tarifas reguladas, mientras que otro que pretende asimilarse igualmente a transporte público pueda tener la oportunidad de definir sus propias tarifas más acordes con el precio real del servicio, y, por ende, de más aceptación en el mercado.

La norma violenta groseramente el principio de igualdad y eventualmente puede presentar problemas de inconstitucionalidad en ese sentido.

### Capítulo IV Requerimientos a los Vehículos y a los Conductores

#### Artículo 18.- Requerimientos a los vehículos

Nuevamente en este Capítulo, el Estado se propone sustituir las políticas que ya emplean las EPT, y las han definido sin necesidad del concurso de la autoridad. La norma tiene un poco el sentido de exigir lo que ya existe, para resguardar el crédito de la autoridad estatal.

La mayoría de los requisitos son superfluos en la medida que son los mismos que se exigen a cualquier vehículo para circular: incisos b), c), d), i) j).

Otros son poco comprensibles: "*certificación emitida por la autoridad correspondiente de que el vehículo está al día con el pago de obligaciones fiscales*". La única obligación fiscal que soporta un vehículo (no su conductor o propietario) es precisamente el impuesto a la propiedad de vehículos y derechos de circulación, conocido popularmente como el "marchamo". Si ya el inciso b) exige el derecho de circulación vigente, este nuevo inciso e) no tiene ningún sentido.

Algunos otros requisitos son del todo naturales y lógicos, como el del inciso a) de exigir una póliza de seguro con determinada cobertura.

La norma no presenta problemas jurídicos de principio, pero debe revisarse la racionalidad técnica de alguna de sus disposiciones, en especial las que imponen limitaciones.

En cuanto al pago del canon establecido en el inciso k) de US \$ 200,00 por vehículo, por concepto de "administración y fiscalización del Registro", viene a ser un cobro excepcional y discriminatorio, además que se suma a los ya especiales de registro de las EPT, de los propios conductores, del 3% del valor del servicio, al que ahora se agrega por un canon por el propio vehículo. Si bien quizás cada uno de estos impuestos es menor, la suma de todos ellos puede dar lugar a una tributación abusiva y desproporcionada, además de discriminatoria y no equitativa.

Respetuosamente advertimos que la fiscalidad de este proyecto en todos sus aspectos debe ser revisada a la luz del principio de igualdad y de proporcionalidad y racionalidad de las cargas que impone.

#### Artículo 19.- Requerimientos de acreditación para conductores

En este caso los requerimientos son naturales y no merecen comentario salvo el de estar debidamente inscritos como trabajador independiente ante la CCSS.

Este requisito que podría verse del todo lógico si lo asociamos a la habitualidad en la prestación del servicio, presenta sin embargo problemas para los conductores ocasionales, y máxime en el caso de personas que tienen otra ocupación principal, que se registran como tal ante la CCSS.

Respetuosamente se sugiere revisar la disposición para que contemple otros supuestos como el que hemos mencionado.

#### Artículo 20.- Obligaciones de los conductores acreditados

Todas las obligaciones son lógicas y derivadas de su misma condición, incluida la de no hacer oferta de transporte en vía pública. No se observan problemas de ningún tipo.

### Capítulo V Sobre la Protección a la Persona Usuaría

Es significativo y sintomático que mientras que el transporte remunerado de personas en modalidad taxi se ha declarado un servicio público, supuestamente como una forma de proteger al usuario, algo que también se esgrime en este proyecto para convertir la operación de las EPT en servicio público, la realidad es que la protección al consumidor o de la persona usuaria, ocupa muy poca atención en el articulado, como en la ley vigente.

Pareciera que la protección al usuario es marginal y poco importante, pese a ser la justificación de la pesada intervención estatal.

En realidad, todo el Capítulo, incluyendo los artículos 21, 22 y 23 se limitan a regular la necesidad de contar con pólizas frente a terceros por eventuales lesiones o muerte y ni siquiera define los montos respectivos, sino que lo remite al reglamento.

No hay ninguna otra disposición respectiva a la protección del usuario en este capítulo aparte de lo referido a pólizas de seguros, lo cual obviamente no presenta problemas jurídicos, pero parece francamente omiso.

## Capítulo VI Del Fondo Nacional de Movilidad

La creación de un Fondo como el que aquí se plantea, corresponde a un asunto de discrecionalidad política.

En principio no tiene problemas jurídicos asociados a su técnica legislativa en general.

Distinto es por el fondo, al que ya nos hemos referido y a su destino: la carga de un 3%, que pareciera ser la principal fuente de recursos, puede ser sencillamente discriminatoria y arbitraria, cuando no también desproporcional por lo que hemos apuntado anteriormente.

Destinar fondos a la compra de vehículos de particulares, si bien destinados a la prestación del servicio en la modalidad taxi (artículo 29 inciso a) puede hacerse por ley, sin perjuicio de consideraciones de conveniencia u oportunidad.

## Capítulo VII De la gestión de datos

Artículo 30.- De la divulgación del listado de las EPT

El artículo impone un deber irrelevante al CTP de publicar semestralmente la lista de EPT registradas.

Artículo 31.- Disponibilidad de la información

El deber de mantener disponible por parte de las EPT de la información que puede solicitar el CTP en sí misma no tiene problema jurídico, pero sí por el contenido de ésta.

Ya hemos observado que alguna en particular, es sumamente engorrosa y no aporta ningún valor añadido al control, por lo que se constituye en una carga sin sentido; así en particular el deber de informar sobre “zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos”.

Quizás tendría más sentido establecer sencillamente el deber de resguardar la misma información automatizada que genera la aplicación, lo cual es distinto de darle la competencia al CTP de exigir el formato y el detalle de la información que puede requerir para ningún fin en particular.

Artículo 32.- Del derecho de información de las personas usuarias del servicio

Nuevamente se impone como obligación por mandato de la ley, en gracia de las personas usuarias, aspectos técnicos que ya cumplen las EPT y que forman parte de sus políticas internas, pero que no se exigen en ninguna forma al sector competidor.

Artículos 33 al 38.-

En estas normas el proyecto se limita a reiterar la legislación existente<sup>2</sup> en cuanto al derecho de las personas al tratamiento de sus datos personales, sin agregar nada substancialmente nuevo o distinto.

---

<sup>2</sup> En esta materia, la legislación especial de fondo es la “Ley de Protección de la persona frente al tratamiento de sus datos personales”, Ley N° 8968 del 07 de julio de 2011.

No se observa ningún problema jurídico, pues se trata de meras reiteraciones de obligaciones ya existentes en la legislación vigente.

La norma acoge dos excepciones al deber de mantener el anonimato de la información de los usuarios que en realidad no son tales, porque son evidentes y obvias: el propio consentimiento y por medio de orden judicial.

## Capítulo VIII

### Disposiciones Fiscales y Seguridad Social

#### Artículo 38.- Cotización ante la Caja Costarricense del Seguro Social

Este artículo impone la obligación de inscribirse como trabajador independiente ante la CCSS a los conductores de EPT, de la misma forma que la ley vigente lo impone a los concesionarios de taxi.<sup>3</sup>

En este punto solo queremos advertir que una de las características propias, sino esenciales de las EPT, es que sus conductores afiliados no pretenden la habitualidad y profesionalidad exclusiva o principal con que se ha regulado el tema del taxi en Costa Rica, sino que una ventaja que otorga es precisamente el trabajo ocasional o parcial.

#### Artículo 40.- Imposición de los servicios de transporte mediante EPT

El título de este artículo resulta algo confuso. Más que imposición, en el sentido de carga impositiva “de” las EPT, debería ser “sobre” las EPT.

Esta norma es para enunciar en forma general que el servicio de las EPT queda sujeto como actividad general al Impuesto de Valor Agregado (IVA) y las ganancias derivadas de la actividad al impuesto de remesas al exterior (en el caso de que se cumpliera el hecho generador de dicho impuesto).

La norma es innecesaria desde el punto de vista jurídico, pues de no disponerse nada especial en sentido contrario, o no disponerse nada del todo, la actividad no solo queda sujeta a dichos impuestos, sino también al de renta de los propios conductores sin necesidad de decirlo, como no lo hace en este último caso el artículo.

#### Artículo 41.- Aplicación del impuesto sobre el valor agregado

El proyecto intenta gravar con el IVA los servicios de las EPT, lo cual sucedería si ni siquiera lo indicara. Ya la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas que creó el IVA<sup>4</sup>, establece el hecho generador de la prestación de servicios en su artículo 3, cuando dispone que en el caso de los servicios ocurre “*en el momento de la facturación o de la prestación del servicio, el acto que se realice primero...*”

Pero el proyecto lo hace con mala técnica legislativa, por lo que posiblemente el hecho generador difícilmente se cumpla en ningún caso. Véase:

*“El hecho generador del impuesto de valor agregado es la prestación del servicio de transporte mediante EPT para consumo en territorio nacional por parte de proveedores o intermediarios no domiciliados en el país que presten estos servicios...”*

---

<sup>3</sup> Así en el artículo 29.1.g) de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en modalidad taxi, Ley N° 7969 del 22 de diciembre de 1999.

<sup>4</sup> Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N° 9635 del 03 de noviembre de 2018.

El prestador del servicio es obviamente el conductor. Pero según esa confusa redacción se trata de un NO domiciliado en el país.

Advertimos que esta norma está intentando gravar el servicio de intermediación, no la prestación misma del transporte. Como quiera que sea, la norma debe ser revisada pues con la redacción actual es poco menos que inaplicable.

#### Artículo 42.- Aplicación del impuesto sobre remesas al exterior

Aquí se comete el mismo error que en el artículo anterior, que en vez de remitir a la regulación del impuesto respectivo -en este caso las remesas-, se intenta regular la sujeción al impuesto de la actividad, cosa que sucedería sin necesidad de indicarlo.

Así pasa a definir hasta la fuente costarricense, la base imponible y otras características generales del impuesto ya establecido.

Pero como regulación especial impone una tarifa única (8,5%), además de que excluye el impuesto sobre las rentas.

En este artículo queda más claro que se intenta gravar la actividad de la plataforma digital, no la prestación del servicio físicamente de transporte.

La política fiscal es discrecional, pero tampoco puede ser ajena al sustento técnico.

No se entiende el motivo por el cual la imposición al impuesto de remesas excluye totalmente el de utilidades, pero ello arroja un trato fiscal muy favorable, pues como es conocido el impuesto de utilidades para personas jurídicas puede corresponder hasta una tarifa del 30%.

En este caso la tarifa es del 8,5% lo cual además engloba la tarifa de remesas que es un impuesto diferente.

Reiteramos que la política fiscal es discrecional, pero sin embargo las justificaciones para la imposición de tarifas especiales, no ha quedado suficientemente acreditada, y como tal eventualmente puede presentar roces de constitucionalidad por constituir una discriminación arbitraria (favorable en este caso) e irrazonable.

#### Artículo 43.- Percepción del impuesto sobre el valor agregado e impuesto sobre remesas al exterior en cuanto a servicios de transporte mediante EPT

En este artículo, el supuesto es que el cobro de los impuestos (IVA y remesas) se aplica sobre lo que paga el consumidor, para lo cual se constituyen a los emisores de tarjetas de crédito en agentes retentores.

Esta norma es incoherente con el deber de inscribir a la EPT bajo la legislación nacional, pues quien está facturando según este artículo, es la EPT como plataforma tecnológica como tal, domiciliada en el exterior.

En ese supuesto, realmente la EPT no es sujeta de imposición, más que como un impuesto que se traslada en todos los casos al consumidor.

Observamos que, en la regulación impositiva, falta claridad conceptual y se confunden conceptos.

#### Artículo 44.- Deber de inscripción

Esta disposición impone el deber a domiciliados en el extranjero de inscribirse como contribuyentes en territorio nacional.

Más allá del deber legal, lo que llama la atención con esta norma es la capacidad operativa de la misma. Interrogantes como qué sucede si los dueños de una plataforma tecnológica domiciliada en el exterior no se inscriben como tales, o cómo puede el CPT “bloquear” el uso de una plataforma por ese motivo, no parecen tener respuesta en esta norma. Como se observa, la norma no parece tomar en cuenta las características operativas y transnacionales de lo que está intentando gravar.

#### Artículo 45.- Declaración y pago

Esta norma contiene una nueva contradicción producto de la falta de precisión conceptual del proyecto y de la actividad a gravar.

Si ya el impuesto ha sido retenido por los emisores de tarjetas, ¿qué sentido tiene entonces obligar a un domiciliado en el exterior a presentar declaración de impuesto y qué pago va a realizar si el mismo ya ha sido retenido?

Como se observa, en esta materia el proyecto general una confusión conceptual importante y de diseño y se recomiendan las consultas a la administración tributaria correspondiente para que aclare y precise los contenidos.

#### Artículo 46.- Deber de información

Nuevamente es una disposición de deberes formales, en este caso para quienes actúan como agentes retentores, que debería ser librada sencillamente por remisión de la ley correspondiente.

### Capítulo IX Régimen Sancionatorio

#### Artículo 47.- Institución encargada

Reiteramos la observación hecha con respecto a las causales de cancelación de la inscripción (artículo 14) de que el procedimiento que se establece para las sanciones, procedimiento sumario, es contrario a las propias disposiciones de la Ley General de Administración Pública, que para estos casos exige el procedimiento ordinario y eventualmente esta disposición puede ser inconstitucional, por violar el derecho a la defensa establecido constitucionalmente, ya que el procedimiento sumario, diseñado y destinado a otros fines, carece de esas posibilidades (véase artículos 308 y 321 de la LGAP).

La definición del procedimiento es un error grave que debe ser corregido a fin de evitar problemas de inconstitucionalidad.

#### Artículo 48 a 55.-

En los artículos 48 a 55 el proyecto establece el régimen sancionatorio escalonado (desde muy graves, graves y leves, tanto para EPT como para conductores).

No se observan sanciones evidentemente desproporcionadas o irrazonables, aunque sí el establecimiento de sanciones, tales como las suspensiones (art.48) y multas (art.49 y 50) que no corresponden a plazos ni montos fijos, quedando a la discrecionalidad del juzgador

administrativo el imponerlas entre los mínimos y máximos allí establecidos, sin mediar criterios objetivos para su aplicación. En cuanto a lo demás, no se encuentra ningún otro problema jurídico, más allá de la posibilidad operativa de fiscalización de algunas conductas, lo cual sin embargo es un tema aparte.

### Capítulo X Disposiciones Finales

#### Artículo 56.- Prohibiciones

Establece una prohibición natural y lógica que es que no se debe operar al margen de la ley.

#### Artículo 57.- Libro de quejas virtual

Convierte en ley un elemento propio de las políticas internas de las EPT, que, en este tema de brindar medios a los usuarios de calificación del servicio, ha ido por delante de la protección al consumidor que haya podido brindar hasta el día de hoy el CTP, con respecto al sector formal de taxistas.

### Capítulo XI Reformas y Derogatorias

#### Artículo 58.- Reforma a la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

Este numeral pretende modificar varios artículos de la ley citada en la forma que se muestra a continuación:

Ley N° 7969	Proyecto
<p>Artículo 2.- Naturaleza de la prestación del servicio. Para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta 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 esta ley.</p> <p>El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado. Lo anterior independientemente del grado</p>	<p>Artículo 2.- Naturaleza de la prestación del servicio. Para todos los efectos legales y prestacionales, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento, o del permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi, de conformidad con lo establecido en los incisos a) y j) del artículo 7 de la presente ley y su reglamento</p> <p>(...)</p>

de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización.

Será necesaria concesión:

Para explorar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi, en las bases de operación debidamente autorizadas, de conformidad con lo establecido en los incisos b) y c) del artículo 1 de esta ley. Esta modalidad también incluye la prestación del servicio al domicilio o lugar donde se encuentre la persona usuaria, en respuesta a la solicitud expresa de este al prestador del servicio regular de taxi, por alguno de los medios con que esta cuenta para tales efectos.

Se requerirá permiso:

Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad servicio especial estable de taxi, en los casos en que el servicio se brinde de puerta a puerta, para satisfacer una necesidad de servicio limitado, residual y dirigido a un grupo cerrado de personas diferente del que se presta, de conformidad con el párrafo anterior.

Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en la modalidad servicio especial estable de taxi serán expedidos por el Consejo de Transporte Público, previa presentación de la copia certificada del contrato o los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio. A cada persona física solo se le otorgará un permiso; estas personas podrán agruparse en una persona jurídica, adquiriendo responsabilidad solidaria. El vehículo amparado al permiso deberá ser propio o arrendado mediante leasing financiero. De incumplirse las condiciones en que originariamente se otorgó el permiso, este se podrá revocar por disposición justificada del Consejo de Transporte Público.

Sin perjuicio de otras sanciones previstas por el ordenamiento jurídico, se cancelará el permiso, previo debido proceso y derecho a la defensa, por las siguientes causas:

- a) Cuando se incumplan las obligaciones, los deberes y las prohibiciones fijados en la presente ley, su reglamento, las leyes y los reglamentos conexos.
- b) Cuando se compruebe la falsedad e inexactitud en la documentación presentada ante el Consejo de Transporte Público.
- c) En caso de traspaso o cesión del permiso a favor de un tercero, sin autorización previa del Consejo.

<p>d) Por prestación ilegal del servicio fuera del área que autorizó el permiso, salvo en los casos en que el origen del servicio sea el área autorizada y el destino fuera de ella.</p> <p>e) Cuando por acto o resolución firme se cancele o revoque la patente autorizada del área geográfica correspondiente a la persona permisionaria, en vía administrativa o judicial. Asimismo, será razón para cancelar el permiso cuando la persona permisionaria renuncie a la patente otorgada.</p> <p>f) Cuando el vehículo con que se preste el servicio especial estable de taxi tenga las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión, violando lo establecido al respecto en el artículo 29 de la presente ley.</p> <p>g) Cuando la persona permisionaria no cuente con las pólizas al día, tal y como lo establece el artículo 29 de la presente ley.</p> <p>h) Se cancelará el permiso al vehículo autorizado para la prestación del servicio especial estable de taxi, cuando el vehículo autorizado circule por las vías públicas en demanda de pasajeros.</p> <p>Los permisos no conceden derechos subjetivos al titular y se prolongarán por un plazo hasta de tres años, si se ajustan a los requisitos que se establezcan al efecto.</p> <p>El Consejo de Transporte Público deberá publicar, una vez al año, en el diario oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional, las listas de las personas físicas o jurídicas que se encuentren debidamente acreditadas para la prestación del servicio especial estable de taxi.</p>	<p>Se requerirá permiso para prestar el servicio de transporte remunerado de personas mediante empresa de Plataforma de Transporte. Estos permisos serán otorgados por el Consejo de Transporte Público de conformidad con la ley especial que las regula.</p>
--	--

El primer párrafo parece ser una modificación de mera concordancia con respecto a un inciso j) del artículo 7, que efectivamente se modifica después, para hacer referencia a la nueva modalidad de EPT que coexistirá con las modalidades existentes de taxi.

El párrafo segundo presenta problemas de inseguridad jurídica, porque en el encabezado de la norma no se dice que se trata de la adición de un nuevo párrafo (como pareciera serlo) si no que se propone como un párrafo que sustituirá el texto del artículo a partir de la frase “*se requerirá permiso*”.

Esto es un detalle formal, pero es importante, en aras de la seguridad jurídica, porque debe quedar claro y sin lugar a duda que se trata de una adición de un párrafo, que suponemos será el final, y no sustitución o eliminación de texto de la norma actual.

Repetimos que todo parece indicar que se trata de la adición de un párrafo final, pero entonces sería conveniente que se indique de esa forma expresamente. En esos términos se trata de una concordancia de la ley vigente, con la ley especial que se estaría aprobando.

Ley N° 7969	Proyecto
ARTÍCULO 4.- Principios generales de operación (...) c) Principio democratizador: Promover la democratización del servicio de taxi, con la adjudicación <del>de una sola concesión por particular.</del>	ARTÍCULO 4.- Principios generales de operación (...) d) Promover la democratización del servicio de taxi, sin sujeción a la cantidad de concesiones que se puedan otorgar por persona

La modificación que se propone en este artículo presenta un evidente error formal porque identifica mal el inciso a reformar (c y no d)

Este tema obviamente no tiene relación con la regulación EPT, vendría a permitir acumulación de concesiones en una sola persona, con lo cual más bien se alejaría del principio democratizador que se enuncia en el mismo texto.

La concesión como tal, y en el servicio remunerado de personas en vehículos particulares (entiéndase taxi, EPT o cualquier otra) mediante el intervencionismo estatal "limita" o "cierra" el mercado de la actividad de la prestación del servicio. Esta limitación a la libertad de trabajo y empresa se justificaría al menos, o quedaría atenuada, con la disposición actual, que pretende que el concesionario sea el trabajador, lo cual como es de sobra conocido, no se ajusta así en la realidad de todos los casos.

Pero permitir que una sola persona pueda acumular varios de estos títulos limitativos que brinda el Estado, entiéndase concesiones, es simplemente reservar rentas o ganancias a un particular en la sola virtud del poder del Estado, lo cual no parece justificado o por lo menos no ha sido acreditado en la exposición de motivos del proyecto.

Ante la observación de que una EPT puede acumular muchísimos trabajadores afiliados, habrá que observar que la EPT es solo un intermediario que brinda un servicio residual (el contacto por medio de plataforma tecnológica) del conductor, lo cual es una situación totalmente distinta a la concesión, que es un poder excluyente del Estado que brinda la posibilidad de ejercer una actividad.

La reforma no hace la debida concordancia con otros artículos, lo cual puede ser problemático.

Por ejemplo, el artículo 29.1 c) de la misma ley es enfático en establecer que solo se otorgará una concesión por particular por vehículo. De no reformarse también esta norma, se crea una grave inseguridad jurídica por mantener dos textos contradictorios.

Ley N° 7969	Proyecto
<p>ARTÍCULO 7.- Atribuciones del Consejo</p> <p>El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>j) Otorgar permisos por un plazo hasta de doce meses, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público <del>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.</del>(...)</p>	<p>ARTÍCULO 7.- Atribuciones del Consejo</p> <p>El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>j) Otorgar permisos por un plazo hasta de doce meses, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público.</p> <p>Estarán contemplados dentro de esta categoría de permisos el servicio remunerado de personas modalidad taxi y los que se presten mediante Empresas de Plataformas de Transporte. Estos permisos serán otorgados por el CTP de conformidad con las disposiciones de la presente ley.</p> <p>(...)</p>

La norma es de mera concordancia, para establecer que los permisos EPT son transporte público.

Ley N° 7969	Proyecto
<p>ARTÍCULO 8.- Integración del Consejo</p> <p>El Consejo estará integrado de la siguiente manera:</p> <p>a) El Ministro de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien lo presidirá.</p> <p>b) <del>Por una persona preferiblemente con experiencia en las materias relacionadas con el Consejo de Transporte Público que designará el ministro o la ministra del MOPT.</del></p> <p>c) <del>El Director General de la División de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.</del></p> <p>d) Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía, designado por el Ministro del ramo.</p> <p>e) <del>Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores, buses, microbuses o busetas.</del></p> <p>f) <del>Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores en la modalidad de taxi.</del></p> <p>g) <del>Un representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.</del></p> <p>h) Un representante de los usuarios.</p>	<p>ARTÍCULO 8.- Integración del Consejo</p> <p>El Consejo estará integrado de la siguiente manera:</p> <p>a) <del>El</del> Ministro de Obras Públicas y Transportes quien preside, o su representante.</p> <p>b) El viceministro de Transportes y Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o su delegado. En caso de ausencia del ministro del MOPT preside el viceministro de Transporte.</p> <p>c) Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía, designado por el Ministro del ramo.</p> <p>d) Un abogado con experiencia y conocimiento en derecho público designado por el Poder Ejecutivo.</p> <p>e) Un profesional incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos designado por el Poder Ejecutivo.</p> <p>f) Un profesional en el área de ciencias económicas.</p> <p>g) Un representante de los usuarios.</p>

Este artículo pretende modificar la integración del CTP, lo cual es un asunto que tiene poco o nada que ver con la regulación de las EPT.

En un asunto de oportunidad y conveniencia, y lo único que se puede observar es que se pretende establecer una conformación más técnica y con más poder o peso representativo para el propio Poder Ejecutivo, eliminando la representación sectorial.

En el inciso f), que establece la integración con un profesional en el área de ciencias económicas, la ley es omisa en indicar quien nombra. Este es un error que debe corregirse para evitar problemas operativos.

Ley N° 7969	Proyecto
<p>ARTÍCULO 9.- Nombramiento y plazo</p> <p>(...)</p> <p><del>Para designar a los representantes que no sean funcionarios públicos, las organizaciones debidamente inscritas y acreditadas deberán remitir una nómina integrada por cinco candidatos, de entre los cuales el Consejo de Gobierno escogerá atendiendo criterios de idoneidad. De los representantes empresariales señalados en los incisos d) y e) del artículo anterior, por lo menos uno deberá representar al sector cooperativista del transporte.</del></p>	<p>ARTÍCULO 9.- Nombramiento y plazo</p> <p>(...)</p> <p>Los miembros del Consejo no podrán ser socios, gerentes, directores, o representantes comerciales de ninguna empresa de transporte público concesionaria o permisionaria o de las Empresas de Plataformas Tecnológicas habilitadas.</p>

La prohibición que se impone en este artículo, la cual se hace extensiva a todos los sectores, va en la línea de la probidad y para evitar conflictos de intereses.

Al respecto se hacen dos observaciones: una formal, y es que el proyecto utiliza la expresión “Empresas de Plataformas de Transporte” mientras que en éste y en otros artículos las denomina “Empresas de Plataformas Tecnológicas”, lo cual parece ser un error material pues rompe la unidad conceptual.

La otra observación de fondo es que siempre que la prohibición se refiera a socios de una empresa, el único método existente para acreditar tal condición es el dicho del mismo interesado (mediante declaración jurada), lo cual es un medio muy poco fiable y efectivo de control.

Lo anterior, porque el Registro de Accionistas que se ha creado en el país, está limitado por ley para otros fines, y en todo caso, no está ni siquiera operando.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Nos referimos al registro de accionistas creado en el Banco Central de Costa Rica, mediante la Ley N° 9416 del 31 de diciembre de 2016, “Ley para mejorar la lucha contra el Fraude Fiscal”, el cual se creó limitado a cuestiones fiscales y para prevenir, investigar o sancionar conductas delictivas. Mediante disposición transitoria se le otorgó un plazo de 2 años para entrar en funciones supeditado a que cuente con los requerimientos técnicos que garanticen el manejo seguro y confidencial de la información.

Ley N° 7969	Proyecto
<p>ARTÍCULO 13.- Perfil del Director Ejecutivo El Director Ejecutivo será contratado por el Consejo mediante concurso público de antecedentes y responderá personalmente por su gestión ante este órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:</p> <p>(...)</p>	<p>ARTÍCULO 13.- Perfil del Director Ejecutivo El Director Ejecutivo será un nombramiento de confianza designado por el Consejo y responderá personalmente por su gestión ante este órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:</p> <p>(...)</p>

Nuevamente corresponde a una reforma que no tiene ninguna relación con las EPT, esta vez con respecto a la forma que se nombra el Director Ejecutivo. El cambio es un asunto de discrecionalidad política.

Ley N° 7969	Proyecto
<p>Artículo 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi</p> <p>1.- (...)</p> <p>2.- <del>Para la prestación del servicio especial estable de taxi, a que se refiere el artículo 2 de esta ley, se requiere obtener un permiso otorgado por el Consejo de Transporte Público, sujeto a las siguientes condiciones:</del></p> <p>a) <del>Las personas permisionarias especiales estables de taxi de este servicio estarán limitadas a prestar el servicio dentro de un área geográfica que se determinará en razón de la patente autorizada.</del></p> <p>b) <del>Ninguna persona permisionaria podrá compartir, total ni parcialmente, los derechos del permiso otorgado a otro que a su vez sea titular de otro permiso de servicio público remunerado de personas.</del></p> <p>c) <del>Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio público modalidad especial estable de taxi, no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión para prestar el servicio en una determinada base de operación autorizada por el Consejo de Transporte Público, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, tal como lo defina el reglamento de rigor, así como cualquier otro distintivo que pueda inducir a error a las personas usuarias del servicio de taxi. Además, deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas. Estos automotores no podrán tener una antigüedad superior a los diez años, contados desde su año de fabricación.</del></p>	<p>Artículo 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi</p> <p>1.- (...)</p> <p>2.- La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público deberá, una vez constado el cumplimiento de los requisitos para la inscripción de las ETP, aprobar y otorgar el permiso habilitante en un solo acto para la entrada en operación de la EPT.</p> <p>Estos permisos serán otorgados por el CPT hasta por 4 años renovables de conformidad con las disposiciones de la ley especial que las regula.</p> <p>3.- Se consideran concesionarios de una concesión administrativa de taxi, conforme el inciso 1) del presente artículo, a los permisionarios del servicio especial estable de taxi, que a la fecha de vigencia de la presente ley estén autorizados por el Consejo de Transporte Público de acuerdo con la Ley N° 8955 de 16 de junio del año 2011. El MOPT -CPT reglamentarán la presente disposición.</p>

d) Los vehículos autorizados para el servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse o realizar abordaje o desabordaje de personas en las paradas dedicadas a las demás modalidades de transporte público. Las bases de operación del servicio especial estable de taxi deberán estar ubicadas a una distancia de ciento cincuenta metros, como mínimo, de las terminales oficiales de autobuses y taxis.

e) Las personas permisionarias de servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse en ningún lugar de la vía pública para ofrecer sus servicios al público en general. Tampoco, podrán circular en demanda de pasajeros por las vías públicas.

f) Cuando los automotores deban detenerse frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales o lugares similares, será por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.

g) Quien presente una solicitud para explotar un servicio especial estable de taxi deberá presentar certificación de que se encuentra debidamente inscrito y al día con sus obligaciones en la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS); estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda; estar al día en el pago del impuesto de la renta; contar con una póliza de seguros que cubra íntegramente su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y daños a la propiedad de terceros, y mantenerla vigente durante todo el período que dure el permiso y la patente municipal correspondiente, de acuerdo con la legislación vigente y los demás requisitos que procedan reglamentariamente.

h) En razón de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y necesidad, el porcentaje autorizado de servicios especiales estables de taxi no podrá superar el tres por ciento (3%) de las concesiones autorizadas por base de operación.

i) El Estado está en la obligación de garantizarles el equilibrio económico y financiero del contrato a las personas concesionarias, evitando una competencia que pueda ser ruinosa, producto de una concurrencia de operadores en una zona determinada que pueda ser superior a la necesidad de esa demanda residual de la zona operacional donde se autorice la prestación del servicio, dado que cada zona presenta características diferentes entre una y otra, autorizando el número de permisos que considere necesarios.

<p>j) <del>Una vez otorgado el permiso, las personas permisionarias deberán portar el original o la copia certificada del contrato suscrito con las personas a las que se les brinda el servicio.</del>  <del>El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso. (Así reformado por el artículo 2º de la ley N° 8955 de 16 de junio del 2011)</del></p>	
---	--

Este artículo tiene gravísimos problemas que pueden ocasionar un caos jurídico, por una técnica legislativa muy deficiente.

Véase que, aunque en ninguna parte en la exposición de motivos o la justificación del proyecto ha quedado acreditado este cambio, de la lectura del texto lo que se desprende es que el servicio estable de taxi deja de existir y pasa a ser asimilado al servicio de taxi de concesión común.

Este puede ser un resultado no querido o no previsto, pero es el resultado de eliminar los incisos 2) y 3) de este artículo 29, y sustituir su contenido por una regulación de las EPT tal como lo propone el proyecto.

Pasar a los permisionarios del servicio estable a la condición de concesionarios de taxi tiene el inconveniente añadido que trastoca cualquier ordenación del sector por bases de operación o número de concesiones y en todo caso no responde a un supuesto “estudio técnico”, sino tan solo al arbitrio de la ley sin más.

Pero lo que preocupa es que no es seguro que esa haya querido ser la intención del proponente, pues en el inciso 3 del nuevo texto con que se propone sustituir el equivalente de la ley vigente, hace referencia al servicio estable de taxi y la legislación que lo creó (la reforma operada mediante Ley N° 8955 del 2011).

Pero lo que parece ignorar el proponente, es que la regulación del servicio estable de taxi que operó la Ley N° 8955 no se hizo mediante la técnica de una legislación especial, sino como modificación a la Ley N° 7969, que ahora el proyecto viene a eliminar.

Dicho de otro modo: con la eliminación por sustitución de los contenidos de los incisos 2 y 3 de este artículo 29, el proyecto está eliminando la reforma de la Ley N° 8955.

Si bien su texto pasa a asimilar a los permisionarios “a la vigencia de esta ley”, hay que entender que “la vigencia de esa ley” debe referirse a la Ley N° 7969, que es la que se está reformando y la que está recibiendo ese nuevo contenido.

Pero, además, asimilar a los permisionarios de la Ley N° 8955 a concesionarios de taxi, sin la regulación especial que contenía esa Ley mediante reforma a la Ley N° 7969 tiene el problema que es una asimilación sin ningún marco normativo de referencia.

¿Qué sucede con el servicio estable de taxi? ¿Queda absolutamente eliminado o no? ¿Qué sucede con la restricción del 3% que se contenía en esos incisos?

Sencillamente la eliminación de un contenido de una ley que ha sido reformada viene a crear una laguna normativa que crea graves problemas de inseguridad jurídica por una técnica normativa defectuosa.

Este artículo tiene graves problemas y respetuosamente se sugiere revisar su contenido con detalle.

Reforma al artículo 50 de la Ley N° 7969

En el artículo 58 del proyecto, que son reformas a la Ley de Transporte Remunerado en Modalidad Taxi (N° 7969) se indica entre los artículos que se pretenden reformar el número 50.-

Sin embargo, contrario a lo que se establece ahí, el proyecto no incluye después dentro de esa norma ninguna reforma a dicho artículo. Consideramos que debe existir un error material, por lo que debe eliminarse la mención a este artículo dentro del mencionado artículo 58 del proyecto.

Ley N° 7969	Proyecto
<p>ARTÍCULO 58.- Cambios de tarifas</p> <p>Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos necesarios que las justifiquen.</p> <p>Cuando las solicitudes cumplan los requisitos formales reglamentarios, la Autoridad estará obligada a recibir y tramitarlas, a fin de modificarlas, aprobarlas o rechazarlas.</p>	<p>ARTÍCULO 58.- Cambios de tarifas</p> <p>Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán utilizar plataformas tecnológicas ofrecidas por ellos en forma exclusiva, para lo cual quedarán facultados para agruparse o afiliarse a la que sea de su interés. Para los efectos de la presente ley estas plataformas únicamente tendrán la obligación de registrarse y los taxistas que se afilien deberán estar acreditados ante el CTP.</p> <p>Para los taxistas concesionados, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) establecerá una tarifa máxima que contemple el primer kilómetro más el recorrido adicional quedando autorizados los conductores de esta modalidad, a transar un precio menor con el usuario, mismo que deberá ser indicado, si hay acuerdo entre el conductor y el usuario, antes de iniciar el servicio. Queda autorizada la ARESEP para implementar una aplicación tecnológica que sustituya el taxímetro tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igualmente se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.</p> <p>El Consejo de Transporte Público quedará facultado para reorganizar las bases de operación de los taxis concesionados de manera que existan bases más amplias, desde el punto de vista geográfico y por densidad poblacional que les permita a los usuarios recibir un servicio más competitivo. La</p>

	reorganización de bases de operación se hará por reglamento.
--	--

Mientras que el proyecto en general es una pretensión de que las EPT funcionen como servicio público, en este artículo que poco o nada tiene que ver con el título, se hace un amago para que los taxistas puedan operar como EPT, y principalmente liberalizando la tarifa, llegando al extremo que se fijan tarifas máximas, que por ende se puede convenir que sean menores.

De la misma forma que la ley dispuso fijar tarifas, supuestamente en beneficio de los consumidores, otra ley puede venir a liberalizar o flexibilizar dichas tarifas, total o parcialmente, para todos los taxistas o solo para los que se acojan a dicha modalidad, para todo el trayecto, o manteniendo la tarifa para el primer kilómetro.

No hay impedimento jurídico para hacerlo, por lo cual no se observan problemas de ningún tipo con respecto a esta norma.

La autorización a la ARESEP para que “desarrolle una plataforma tecnológica para taxistas”, es una función atípica que no está relacionada con el mandato legal para el que fue constituida.

La ley, formalmente podría venir a imponerle una obligación nueva e incluso ajena a sus funciones, pero todo caso esta función atípica, calificaría la votación del proyecto agravando su procedimiento.

Artículo 59.- Reforma de la Ley N° 7593 de 09/08/1996 y sus reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)

Ley ARESEP 7593	Proyecto
<p>ARTICULO 5.- Funciones</p> <p>En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:</p> <p>(...)</p> <p>f) Cualquier medio de transporte público remunerado <del>de personas</del>, salvo el aéreo.</p> <p>(...)</p>	<p>ARTICULO 5.- Funciones</p> <p>En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:</p> <p>(...)</p> <p>f) Cualquier medio de transporte público remunerado, salvo el aéreo, los servicios especiales de transporte en su modalidad de estudiantes, trabajadores y turismo y el servicio de transporte remunerado de personas mediante Empresas de Plataformas de Transporte de conformidad con las disposiciones establecidas en su ley especial.</p> <p>(...)</p>

Esta es una modificación de concordancia en la ley, puesto que se ha establecido que las EPT son transporte público, pero se les ha otorgado o concedido a ellas mismas fijar sus tarifas, entonces hay que hacer la adecuación correspondiente.

Sin embargo, la reforma va más allá de eso, porque también excluye los servicios especiales de estudiantes y de turismo, los cuales lo cierto del caso, es que operan por acuerdo de partes, y no por tarifa fijada por ARESEP.

Artículo 60.- Reforma de la Ley N° 7593 de 09/08/1996 y sus reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)

Ley ARESEP 7593	Proyecto
<p>ARTICULO 5.- Funciones</p> <p>En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:</p> <p>(...)</p> <p>f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.</p> <p>(...)</p>	<p>ARTICULO 5.- Funciones</p> <p>En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:</p> <p>(...)</p> <p>f) Cualquier medio de transporte público remunerado <del>de personas</del>, salvo el aéreo y el servicio de transporte remunerado de personas mediante plataformas tecnológicas.</p> <p>(...)</p>

Mientras que en el artículo 59 se proponía un texto para el inciso f) del artículo 5 de la ley ARESEP, ahora inmediatamente a continuación, se propone reformarlo con otro texto distinto.

Más allá de que como hemos indicado anteriormente, se trata de un cambio formal y de mera concordancia.

La situación de proponer la reforma al mismo inciso, repetidamente, pero con dos textos distintos dentro de un mismo proyecto demuestra la poca calidad técnica de la propuesta en general, porque este error grave no es aislado, sino que se ubica dentro de muchos otros que hemos venido advirtiendo.

Artículo 61.- Reforma de la Ley N° 9078 de 09/08/1996 y sus reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial

Ley de Tránsito N° 9078	Proyecto
<p>ARTÍCULO 30.- Periodicidad de la IVE</p> <p>La IVE se efectuará por lo menos con la siguiente periodicidad:</p>	<p>ARTÍCULO 30.- Periodicidad de la IVE</p> <p>La IVE se efectuará por lo menos con la siguiente periodicidad:</p>

<p>(...)</p> <p>a) Cada seis meses para los vehículos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas.</p> <p>(...)</p>	<p>(...)</p> <p>a) Cada seis meses para los vehículos automotores colectivos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas. En el caso de los vehículos destinados al servicio público de transporte remunerado de personas modalidad taxi y los vehículos acreditados para brindar el servicio de transporte mediante Empresas de Plataformas de Transporte será una vez al año cuando el vehículo tenga menos de 4 años de fabricación y semestralmente</p> <p>(...)</p>
--	---

La norma establece el período de revisión técnica de vehículos, y lo hace en forma igual y equitativa respecto a los taxis y los que se emplean en EPT. Aprovecha para flexibilizar la norma actual con respecto a los vehículos nuevos (de menos de 4 años de fabricación) a los que exige revisión anual y no semestral.

No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

Ley de Tránsito N° 9078	Proyecto
<p>ARTÍCULO 41.- Flota autorizada Se prohíbe a los operadores de transporte público prestar el servicio con unidades no autorizadas, fuera de vida útil o que no cuenten con el respectivo permiso especial estable u ocasional expedido por el CTP. En tal caso, la Policía de Tránsito procederá a retirar, de inmediato, la unidad de circulación o inmovilizarla, sin perjuicio de las demás sanciones que le resulten aplicables.</p>	<p>ARTÍCULO 41.- Flota autorizada Se prohíbe a los operadores de transporte público prestar el servicio con unidades no autorizadas, fuera de vida útil o que no cuenten con el respectivo permiso expedido por el CTP. Igual prohibición aplicará cuando una persona ofrezca o brinde transporte irregular o sin autorización del CPT En tal caso, la Policía de Tránsito procederá a retirar, de inmediato, la unidad de circulación o inmovilizarla, sin perjuicio de las demás sanciones que le resulten aplicables. La sanción administrativa le corresponderá aplicarla al Consejo de Transporte Público mediante un debido proceso sumario.</p>

De este artículo, debemos reiterar la observación de que el procedimiento para aplicar sanciones debe contener siempre posibilidades de ejercer el derecho a la defensa, por lo que no es posible emplear el proceso sumario de la LGAP.

Este es un error recurrente del proyecto que debe corregirse para evitar problemas de inconstitucionalidad por violación de garantías del debido proceso.

## Capítulo XII Disposiciones Transitorias

### Transitorio I

Establece un plazo de reglamentación de 6 meses a partir de la vigencia de la ley. Dado que la potestad reglamentaria es exclusiva del Poder Ejecutivo y que además no se establece ninguna consecuencia jurídica a esta obligación natural, la norma no tiene más valor que una directriz política.

### Transitorio II

Nuevamente otorga un plazo, esta vez de 3 meses, al CPT para que reglamente, programe e instale el Registro de EPT.

Se observa nuevamente que se crea una obligación jurídica con plazo, pero no se asocia ninguna consecuencia jurídica a su incumplimiento, por lo que nuevamente tiene valor de directriz política. Nada pasa si no se llegara a cumplir el plazo.

### Transitorio III

Confiere un plazo de 3 meses a los permisionarios de servicio especial estable de taxi para que tramiten su conversión a concesionarios normales de taxi, para los cuales se les dispensa por una única vez del requisito (artículo 29.1.e) que exige de un procedimiento especial abreviado.

Este transitorio es realmente un sinsentido. Por disposición de la ley, del presente proyecto, y porque el legislador decide eliminar la modalidad de servicio especial estable de taxi se convierten estos permisionarios en concesionarios normales.

Si ya la ley está ordenando tal conversión, no se entiende porque entonces los permisionarios tienen que tramitarla bajo un plazo fatal.

Véase además que la remisión al artículo 29 inciso 1) de la Ley N° 7969 estaría sometiendo este trámite a “*estudios técnicos de oferta y demanda aprobados por el Consejo*” según dispone el inciso a).

Entonces el requisito “*de estudios técnicos de oferta y demanda*” aplica para los permisionarios de taxi, con lo cual no se les garantiza su conversión a concesionarios, o tales estudios también se exceptúan por disposición de la ley, aunque la norma no lo indica expresamente.

Conviene que el texto de la ley aclare y precise este aspecto, porque podría violentar gravemente los derechos de un permisionario que hoy actúa al amparo de la ley, pero que por disposición de la misma ley pueda verse en una situación de no cumplir requisitos y quedar sin concesión de taxi, en cuyo caso, la ley aunque legítima debería indemnizarlo, porque le está produciendo un daño puntual y específico al eliminarle el título habilitante que le da el derecho a trabajar con que actualmente cuenta.

#### Transitorio IV

Otra disposición tendiente a prorrogar el derecho que concedió una ley. En este caso a raíz de la promulgación de la Ley N.º 7969, del año 1999, o sea desde hace ya 20 años y “por errores de notificación”. No se indica si del mismo solicitante o lo que sería peor aún, del propio CTP.

#### Transitorio V

Esta es una disposición transitoria en cuanto a las personas que actualmente integran el CPT y cuya composición se viene a modificar en virtud de este proyecto. No presenta problema jurídico alguno salvo en lo que establece el deber de indemnizar sin que se indique en qué términos y condiciones debe otorgarse esa indemnización.

#### Transitorio VI

Autoriza la exoneración de vehículos taxis de la modernización de la flota que serán financiados con el Fondo de Movilidad previsto en la ley.

Este es un asunto de discrecionalidad política que no amerita comentario jurídico.

Sin embargo, la remisión es incorrecta, pues para que la norma tenga sentido la remisión debe hacerse al artículo 29 del proyecto o ley a aprobar. Este es otro error material que debe corregirse para evitar problemas.

#### Transitorio VII

Esta disposición puede resultar busca nuevamente favorecer el sector formal de taxistas, esta vez librándolos por 3 años de pagar el canon que la ley vigente establece. No presenta problemas jurídicos.

#### Transitorio VIII

Dispone que las EPT que hayan operado en el país de previo a la vigencia de esta ley tendrán que pagar 18.660 salarios base por su registro.

Este monto representa un monto de 8.300 millones de colones. (8.300.000.000,00)

Esta disposición inconstitucional por diversas razones: por ser un monto irracional, por constituir una carga desproporcionada, por ser una aplicación retroactiva de la ley en contra de la garantía constitucional (artículo 34 de la Constitución Política), por constituir una multa sin debido proceso (artículo 41), por violentar grave y groseramente el derecho de igualdad (artículo 33).

#### Transitorio IX

Otorga un transitorio a las EPT para emitir el distintivo. No se observa ningún problema jurídico.”

Tomando en consideración lo esbozado por el Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa, respuestas a consultas, audiencias y otros estudios, la Comisión Permanente de Asuntos Económicos emitió las siguientes conclusiones y recomendaciones, las cuales fueron plasmadas mediante un Informe de Subcomisión aprobado por Unanimidad en la sesión N.º 21 de 11 de setiembre de 2019.

## V. CONCLUSIONES

Los diputados que suscribimos el Dictamen Negativo Unánime, emitimos las siguientes conclusiones tomando en consideración el proyecto de ley N.º 21.228, REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE, presentado a la corriente legislativa por el Poder Ejecutivo y los borradores de texto sustitutivo entregados por el Sector Taxista.

Consideramos que tanto el texto base presentado por el Poder Ejecutivo, como los borradores de texto presentados por los taxistas contienen una serie de artículos con posibles roces de constitucionalidad imposibles de subsanar, y otras inconsistencias cuyos posibles cambios afectarían la conexidad del mismo, tal y como fue señalado en el Informe de Servicios Técnicos descrito anteriormente.

Estos posibles roces con la Carta Magna también fueron señalados por el Procurador General de la República en audiencia ante la Comisión en cuanto a que el proyecto de ley podría contener vicios de constitucionalidad por violentar los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Citamos a continuación algunos de los artículos con posibles roces de constitucionalidad: Artículo 10, Artículo 12, Artículo 14, Artículo 15, Artículo 17, Artículo 18, Artículo 19, Artículo 47, el Transitorio VIII, por lo que profundizamos un poco en ellos:

El proyecto de ley pretende cobrar a las empresas de plataformas de transporte (EPT) un derecho de inscripción fijado en 100 salarios base (¢44,6 millones) y la mitad (¢22,3 millones) por renovar la inscripción cada cuatro años y poder laborar. En el caso de las EPT que han operado de previo a la vigencia de esta ley el pago por su registro será de dieciocho mil seiscientos salarios base (¢8.300 millones). Es decir, la empresa Uber tendría que pagar ¢8.300 millones por haber activado su operación antes de la entrada en vigor de la ley. Todo lo anterior financiaría un Fondo Nacional de Movilidad, a cargo del Consejo de Transporte Público (CTP).

También se establece el cobro de un 3% sobre el precio de cada viaje a través de las EPT para financiar el Fondo Nacional de Movilidad, lo cual va en detrimento de los usuarios, carece de sustento técnico y podría ser inconstitucional.

La iniciativa de ley genera dudas sobre la determinación de los montos propuestos en el proyecto porque los mismos carecen de sustento técnico y también sobre el uso que se pretende dar a estos recursos.

Adicionalmente, se considera desproporcionado y carente de fundamento técnico el cobrar a unas empresas de plataformas tecnológicas ¢44,6 millones y a otras ¢8.300 millones por realizar la misma inscripción.

Otro aspecto que se consideró inconveniente es que el Fondo Nacional de Movilidad contiene recursos que serían administrados por el CTP sin mayor regulación, ya que carece de competencias para administrar el fondo.

El fondo de movilidad que plantea el proyecto pretende ser utilizado para la modernización del transporte público, sin especificar lo que significa eso.

En el expediente se establece que el CTP podrá endeudarse por el monto que disponga, lo cual se considera es inconstitucional porque no se fijan los parámetros de endeudamiento y la Sala Constitucional ha dicho que deben existir parámetros para que el Estado se endeude.

En la iniciativa se destina un 80% del Fondo Nacional de Movilidad a subvencionar la renovación de la flota de taxis y un 20% a asistencia social para el mismo sector lo cual implica favorecer al sector de taxistas, en detrimento de otro sector.

El proyecto de ley en estudio incluye muchos aspectos en beneficio del sector taxis, pero omitiendo incluir detalles relacionados con temas de interés de los usuarios y de las empresas de plataformas de transporte (EPT).

Si agregamos los impuestos al valor agregado y renta que deberán pagar las EPT y el impuesto de renta en el caso de los colaboradores, es evidente que se encarecerá el costo del servicio a los usuarios y esto reducirá la demanda y por ende la cantidad de empleos en este sector.

Finalmente consideramos que el proyecto de ley N.º 21.228 no contiene una visión moderna sobre la prestación de este tipo de servicio de transporte, por el contrario, pretende establecer regulaciones costosas en contra del uso de la tecnología en la prestación del servicio, que más bien debería ser utilizado en la prestación de servicios de transporte en general y que hasta la fecha únicamente identificamos al Instituto de Ferrocarriles de Costa Rica como uno de los servicios de transporte público de personas que utiliza una aplicación para informar sobre sus itinerarios, rutas, avisos y otros.

Debido a lo anterior, los diputados miembros de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos consideramos que la mejor solución para que los servicios de transporte por medio de plataformas tecnológicas y el sistema de transporte público remunerado de personas modalidad taxi puedan convivir con una competencia leal y respetando el ordenamiento jurídico costarricense no era aprobando el Expediente N.º 21.228, sino archivando este expediente y presentando a la corriente legislativa un nuevo proyecto de ley que respete una actividad de índole privada sin violentar los derechos que tienen los servicios de transporte público.

Por lo tanto, los diputados que suscriben este dictamen acordamos de forma unánime dictaminar negativamente el Expediente N.º 21.228, "REFORMA AL

**SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE”,**

en la sesión N.º 21 de 11 de setiembre de 2019 de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos.

Esta nueva iniciativa que consideran los miembros de la Comisión puede ser una mejor opción y base de discusión para regular el tema, se presentó bajo el Expediente N.º 21.587 “LEY REGULADORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS POR MEDIO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS”, a la cual además se le desea aprobar un trámite rápido en la Asamblea Legislativa que permita su aprobación a corto plazo.

La iniciativa de ley tiene por objeto crear el marco normativo que regule la operación en el país de las empresas de plataformas tecnológicas que intermedian para que se preste un servicio de transporte remunerado de personas de manera privada.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será la autoridad competente para fiscalizar, interpretar y observar las atribuciones y obligaciones relacionadas con dicha actividad.

Asimismo, a continuación, se detallan otros aspectos en el nuevo proyecto alternativo base de discusión que la Comisión de Asuntos Económicos en pleno presentó a la corriente legislativa el 11 de setiembre de 2019:

- 1) Se establece una regulación que propicia la formalidad de los conductores que brindan el servicio de transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas.
- 2) Se mantiene el servicio de transporte de esta modalidad como un servicio privado, no se limita la oferta o cantidad de vehículos ni tampoco se regula la tarifa.
- 3) Se establece a los conductores la obligación de reportarse ante Hacienda, estar inscritos ante la CCSS como trabajadores independientes, así como también el pago de un derecho de operación anual.
- 4) Se establecen las obligaciones que deben cumplir las empresas que intermedian a través de sus plataformas al servicio que brindan los conductores de vehículos a sus usuarios.
- 5) Se establecen los criterios mínimos que deben cumplir los conductores (licencia por lo menos con 3 años de haber sido emitida) y los vehículos (hasta 7 pasajeros, no mayor a 8 años de antigüedad y 10 años en caso de ser eléctricos) para poder brindar los servicios de transporte.
- 6) Se garantiza que una persona física o jurídica no pueda inscribir más de 3 vehículos para evitar la concentración.

- 7) Se establece un tope de 12 horas diarias de servicio por conductor para garantizar la salud de los conductores y la integridad de los usuarios.
- 8) Se establece la necesidad de una póliza para garantizar la seguridad de los usuarios.
- 9) Se plantea una serie de sanciones para quienes incumplen con la normativa establecida en esta ley.

#### Sobre el servicio de transporte modalidad taxi

- 1) Se autoriza para que los vehículos en la modalidad de Taxi que tengan menos de 8 años de antigüedad requieran solo una revisión técnica vehicular por año. Solo los modelos que superen los 8 años de antigüedad requerirán una revisión vehicular cada 6 meses;
- 2) Los concesionarios podrán sustituir sus vehículos usados en la modalidad de taxi cuando así lo requieran, siempre que el vehículo que sustituye al anterior no supere el máximo de antigüedad permitida para la prestación del servicio.
- 3) Se autoriza la colocación de mecanismos de publicidad, tanto a lo interno como en la parte posterior externa del vehículo usado en la modalidad de taxi, siempre que no impida la visibilidad de los usuarios y del conductor hacia el exterior y que no implique hacer una alteración en la estructura original del vehículo que afecte sus dimensiones o implique la colocación de artefactos encima del mismo.
- 4) Se establecen una serie de excepciones en donde se autoriza la conducción de taxis con *licencia B1 con al menos tres años de emitida por primera vez*.
- 5) Si por razón de accidente un vehículo adquirido como nuevo para ser usado como Taxi es declarado en pérdida total, el concesionario no estaría obligado de sustituirlo por otro vehículo igualmente nuevo. Puede cambiarlo por un modelo inferior si así lo requiere, siempre que se encuentre dentro de los años de antigüedad máxima autorizados.
- 6) En el caso del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, la tarifa fungirá como un precio máximo de referencia. Por debajo de esa tarifa, el prestatario del servicio y el cliente podrán convenir un precio del servicio.
- 7) Se autoriza aplicar la desgravación arancelaria que establece la ley, para vehículos usados que han sido comprados e importados para el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, siempre que no supere los años de antigüedad máxima que hoy se exige para ser usado como Taxi. Si el vehículo es eléctrico, de gas LP o con otra posibilidad de tecnología limpia,

- 8) así como los destinados al transporte de discapacitados la exoneración será del 100%.
- 9) Los servicios de transporte en modalidad Taxi, por ser un servicio público, no serán gravados con el 13 % del IVA, a diferencia de aquellos otros que prestan servicio de transporte privado de personas mediante las plataformas tecnológicas, quienes si deberán pagar el 13% del impuesto.
- 10) Además, al legalizar el servicio privado de transporte de personas mediante estas plataformas, éstos deberán inscribirse en Tributación como contribuyentes del impuesto de renta, inscribirse ante la CCSS y cotizar a las seguridad social como trabajadores independientes, pagar un derecho anual de operación del servicio, contar con un seguro de cobertura total y las empresas que administran estas plataformas pagaran un derecho de registro de 20 salarios base para operar en el territorio nacional, el cual será renovado cada 4 años con un costo adicional de 10 salarios base. Los recursos generados se invertirán a favor del INCOFER, del Sistema de Áreas de Conservación y del MOPT.
- 11) No podrán haber más de 3 vehículos inscritos a nombre de una misma persona física o jurídica, brindando el servicio de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas.

Considera esta Comisión que una nueva legislación debe procurar un equilibrio necesario para que ambas modalidades de transporte puedan coexistir, siempre buscando la generación de empleo, dinamizar la economía y buscar mejores condiciones para los usuarios en las distintas modalidades.

## VI. RECOMENDACIÓN

Tomando en consideración los diferentes razonamientos, a nivel técnico, jurídico y político-administrativo, y de oportunidad y conveniencia planteados en el trámite de esta iniciativa y esbozados anteriormente, los señores diputados miembros de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos, rendimos el presente Dictamen Negativo Unánime y, por tanto, respetuosamente recomendamos:

1. Dictaminar Negativamente el EXPEDIENTE N° 21.228, REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE, y por tanto archivar el proyecto.
2. Dictaminar Negativamente el EXPEDIENTE N° 21.228, REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y

---

REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS  
DE TRANSPORTE, y por tanto archivar el proyecto.

DADO EN LA SALA DE SESIONES DEL ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS V, EN SAN JOSÉ, A LOS ONCE DÍAS DEL MES DE SETIEMBRE DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE.

Roberto Hernán Thompson Chacón

Luis Ramón Carranza Cascante

Erick Rodríguez Steller

Ana Karine Niño Gutiérrez

Paola Viviana Vega Rodríguez

Pablo Heriberto Abarca Mora

Daniel Isaac Ulate Valenciano

Giovanni Alberto Gómez Obando

Pedro Miguel Muñoz Fonseca

**DIPUTADAS Y DIPUTADOS**

Parte expositora: Grenz Calvo Camacho  
Parte dispositiva: Nancy Vilchez Obando