De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL), de acuerdo con la versión electrónica suministrada.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO N) AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES. LEY N°7969 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1999 Y SUS REFORMAS, ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO W) AL ARTÍCULO 8 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, LEY N° 7092 DEL 21 DE ABRIL DE 1988 Y SUS REFORMAS Y ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES, LEY N°3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS

LEY PARA GARANTIZAR BENEFICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA PÚBLICA Y PRIVADA

ARIEL ROBLES BARRANTES Y OTROS (AS) DIPUTADOS(AS)
DE LA FRACCIÓN DEL FRENTE AMPLIO

EXPEDIENTE N.º23.730

PROYECTO DE LEY

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO N) AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES. LEY N°7969 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1999 Y SUS REFORMAS, ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO W) AL ARTÍCULO 8 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, LEY N° 7092 DEL 21 DE ABRIL DE 1988 Y SUS REFORMAS Y ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES, LEY N° 3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS

LEY PARA GARANTIZAR BENEFICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA PÚBLICA Y PRIVADA

EXPEDIENTE N°23.730

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Este proyecto de ley pretende garantizar el derecho humano al transporte público y a la movilidad de sectores vulnerables socioeconómicamente como estudiantes de universidades públicas y privadas quienes no dependen de recursos propios o dependen de becas estudiantiles para financiar su estudio o su traslado a centros educativos. En el panorama socioeconómico actual, las diferentes variables sociopolíticas han provocado condiciones en las cuales sectores vulnerables como personas estudiantes se ven afectadas por el aumento en la inflación, el crecimiento de la desigualdad y la tasa de pobreza y pobreza extrema.

Para marzo del 2023, si bien el INEC reportó una desaceleración del proceso inflacionario con una variación mensual negativa, de -0.23% (INEC, 2023), la inflación aún se encuentra por encima de la meta de la autoridad monetaria al situarse en 4.42% a nivel interanual. Más aún, al mirar la desagregación por bienes y servicios resalta que el transporte en autobús tuvo una variación porcentual del 2.92, por lo que las clases sociales que regularmente realizan el uso de estos servicios enfrentan condiciones adversas que podrían superar las posibilidades económicas.

Asimismo, para el 2022 la tasa de hogares que tienen ingresos por debajo de la línea de la pobreza es de 23,04 y de pobreza extrema es de 6,3 (INEC, 2022). Esto perjudica las posibilidades educativas y de aprendizaje de una enorme cantidad de estudiantes. Sobre esto, la OCDE (2023) afirma lo siguiente:

> *"Los estudiantes de hogares con antecedentes socioeconómicos altos están más expuestos a estímulos culturales, se benefician de mejores condiciones para estudiar en el hogar, incluida la disponibilidad de libros, acceso a Internet y dispositivos digitales, tienen padres mejor educados que también pueden pagar lecciones adicionales, y tienen un mejor desempeño educativo (Figura 2.9). Por el contrario, la mayoría de los estudiantes con bajo rendimiento pertenecen a grupos vulnerables (PEN, 2021[13]), incluidas las poblaciones indígenas o inmigrantes (Recuadro 2.3), y tienen una mayor probabilidad de abandonar los estudios (Figura 2.10)."*

Esto implica que las condiciones sociales, las afectaciones económicas, perjudican también al desempeño educativo de las miles de personas que viven por debajo de los umbrales de la pobreza. Asimismo, la OCDE (2023) afirma lo siguiente:

> *"**Reducir la desigualdad de oportunidades en la educación mejoraría los resultados del aprendizaje de manera sustancial.** Por ejemplo, las pruebas PISA muestran que los estudiantes de centros educativos privados (alrededor del 10% de todos los estudiantes de secundaria) superan a los de los centros educativos públicos y que si todos los estudiantes se desempeñaran como el estudiante promedio de un centro privado, el puntaje de Costa Rica en lectura aumentaría a 460, acercándose al promedio de la OCDE de 485 (Bos, 2019[14]). **Sin embargo, los estudiantes de centros privados provienen en su mayoría de hogares de altos ingresos (PEN, 2021[13]) y la disparidad de rendimiento entre los centros públicos y privados en Costa Rica, en realidad desaparece si se toma en cuenta la condición socioeconómica de los estudiantes y los centros educativos** (OECD, 2021[15])."* (Destacado es propio).

Es decir, si las personas estudiantes de centros educativos públicos tuviesen la oportunidad de llegar a las aulas en mejores condiciones (alimentación, transporte, acceso a tecnología, etc.) podríamos tener mejores resultados a nivel educativo. La situación es que hoy las condiciones deseadas para las personas estudiantes no contemplan en muchos casos, ni siquiera condiciones mínimas para su desarrollo y es por esto que esta iniciativa de ley pretende democratizar las condiciones sociales en las cuales las personas estudiantes acceden a la educación.

Por otra parte, el sector autobusero, concentra solo en 10 grandes empresas, ingresos alrededor de ¢231.523 millones al año según ARESEP (Semanario Universidad[1], 2023). Esto, pese a que como se menciona en la nota de Semanario Universidad, el espíritu de la ley pretendía redistribuir las ganancias provenientes del transporte público. Proteger a los sectores más vulnerables, como las personas estudiantes, sería una forma justa de reconocer el carácter público y social del transporte público en favor de las mayorías, no de pequeños grupos económicos que se benefician exclusivamente de concesiones que son públicas.

En este sentido, se envía para estudio de esta Asamblea Legislativa este proyecto de ley que pretende proteger a la población universitaria (tanto pública como privada) para que se encuentren exentas del pago del pasaje de buses y se promueva mayor justicia e igualdad educativa con el fin de prevenir la deserción estudiantil e impulsar la calidad educativa en nuestro país.

En la misma dirección, la Sala Constitucional en resolución número **2003-5197**, en relación con el mismo problema de transporte, indica en lo que nos interesa:

> *"…Entiende la Sala que* ***el beneficio de transporte gratuito no puede estar dirigido a todos los estudiantes, sino sólo a aquellos que por sus***

[1] https://semanariouniversidad.com/especiales/quienes-son-los-duenos-de-los-autobuses-en-costa-rica/#:~:text=Negocio%20autobusero%20mueve%20%24400%20millones%20al%20a%C3%B1o&text=Las%20457%20rutas%20de%20autobuses,ingresos%20de%20%C2%A2231.523%20millones

condiciones económicas se encuentran imposibilitados de cubrir el gasto respectivo*…"* (Destacado es propio).

Es decir, es constitucionalmente viable establecer un beneficio de este tipo para estudiantes universitarios que lo ameriten, por lo que el aval para ser beneficiario, deberá ser mediante los requisitos socioeconómicos estrictamente necesarios y la manera de acreditación del beneficio ante la concesionaria prestadora del servicio público de trasporte, debe ser sencilla y rápida.

En ese mismo orden de ideas, en resolución número **04820 – 2009**, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

"III.- Sobre el derecho. El derecho a la educación es un derecho fundamental para todo ser humano y el Estado debe de garantizar no solo su ingreso sino que su permanencia también sea factible. ***En aplicación del principio de solidaridad social, el acceso a las aulas de los diferentes centros educativos, de una población de bajos recursos, es general y la implementación del sistema de transporte es importante para el desarrollo de la educación nacional****…"* (Destacado es propio)

En razón de lo anterior, entonces es viable y necesario establecer un beneficio de transporte público para la población estudiantil universitaria que lo amerite, situación que reduciría la desigualdad de oportunidades en la educación superior y mejoraría los resultados del aprendizaje de manera sustancial en la población costarricense.

Según la Encuesta Nacional de Hogares 2022 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2023)[2] hay un total de 26377 estudiantes universitarios en instituciones públicas que gozan de una beca, mientras que en el sistema de educación superior privado hay un total de 1439 estudiantes universitarios con una exención de pago de ese tipo, para un total de 27816 estudiantes universitarios.

[2] INEC (2023) Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO). Sistema de consultas. Disponible en http://sistemas.inec.cr:8080/bininec/RpWebEngine.exe/Portal?BASE=ENAHO2022&lang=ESP (Consultado 23/03/2023)

Como se muestra en la siguiente tabla, la distribución por región de planificación y zona, aproximadamente 20 mil de estos estudiantes universitarios son de la zona urbana y alrededor de 15 de la región Central:

Tabla 1. Costa Rica: Estudiantes con beca universitaria, instituciones públicas y privadas, según zona por región de planificación. 2022:

	Central	Chorotega	Pacífico Central	Región Brunca	Huetar Norte	Huetar Caribe	Total
Urbana	13070	1410	1745	1258	2117	575	20175
Rural	2238	985	167	1700	1042	1509	7641
Total	15308	2395	1912	2958	3159	2084	27816

Fuente: elaboración propia. Datos. ENAHO (2022)

De esta manera, **el límite máximo de potenciales beneficiarios de la exención del pago del transporte del bus, serían 27816 personas**, en el tanto se establece en la iniciativa que dependerá de que su beca sea por condición socioeconómica y que soliciten en tiempo y forma el beneficio ante las autoridades respectivas.

Ahora bien, pese a las exorbitantes ganancias de algunas empresas concesionarias, también se debe considerar la existencia de pequeñas y medianas empresas que brindan el servicio y no podrían subsidiarlo, es por ello que esta iniciativa, una vez concretada la posibilidad y viabilidad de la creación del mismo, debe también reconocer los costos para el operario, por lo que se propone que los ingresos dejados de percibir por brindar servicios de transporte público a estudiantes universitarios beneficiarios, puedan ser gastos deducibles de la renta bruta con la adición de un inciso w) al artículo 8 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, Ley N°7092 del 21 de abril de 1988 y sus reformas, esto sin descartar otras fuentes de financiamiento más equitativas, razonables y proporcionales que emanen de la discusión de esta iniciativa de ley.

Por último, en virtud de que existe en nuestro ordenamiento jurídico la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, ley N°3503 Del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, que tiene por objeto regular el transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los

automóviles de servicio de taxi regulado en otra ley, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional, es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, es que esta iniciativa pretende, adicionalmente, crear un beneficio necesario para apoyar el sector estudiantil universitario, especialmente a los que provienen de sectores de escasos recursos y que puedan culminar sus objetivos académicos con menores obstáculos económicos.

Con base en las anteriores consideraciones, sometemos a conocimiento de la Asamblea Legislativa la presente iniciativa para adicionar un nuevo inciso n) al artículo 7 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi. Ley N° 7969 del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, se adiciona un nuevo inciso w) al artículo 8 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, Ley N°7092 del 21 de abril de 1988 y sus reformas y se adiciona un inciso g) al artículo 17 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley N°3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, a fin de garantizar que la población estudiantil universitaria, tanto de centros educativos públicos y privados puedan obtener acceso gratuito al servicio público de autobús cuando su situación lo amerite, así como reconocer los costos para el operario, por lo que se propone que los ingresos dejados de percibir por brindar servicios de transporte público a estudiantes universitarios beneficiarios, puedan ser gastos deducibles al pago del impuesto sobre la renta, en aras de no afectar las finanzas de los pequeños y medianos concesionarios.

En virtud de las consideraciones expuestas, sometemos a conocimiento de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley para su estudio y aprobación por parte de los señores diputados y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO N) AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES. LEY N°7969 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1999 Y SUS REFORMAS, ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO W) AL ARTÍCULO 8 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, LEY N° 7092 DEL 21 DE ABRIL DE 1988 Y SUS REFORMAS Y ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES, LEY N°3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS

LEY PARA GARANTIZAR BENEFICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA PÚBLICA Y PRIVADA

ARTÍCULO UNO. – Se adiciona un nuevo inciso n) al artículo 7 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi. Ley N° 7969 del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 7.- Atribuciones del Consejo

(…)

n) Acreditar el beneficio de transporte público gratuito a los estudiantes universitarios de instituciones públicas y privadas que posean beca socioeconómica o su equivalente en la institución educativa, cuando utilicen el transporte público de autobús de ruta regular cuando se utilice para trasladarse al centro universitario y a su casa de habitación posterior a sus obligaciones estudiantiles, siempre y cuando no posean este beneficio mediante una beca gubernamental similar.

Para acreditar dicho beneficio ante el Consejo de Transporte Público o la institución que asuma sus funciones, la persona estudiante universitaria presentará únicamente el comprobante de su beca socioeconómica vigente

emitido por el centro educativo público o privado al que pertenece, así como una declaración jurada ante la persona funcionaria en ventanilla sobre las rutas regulares habituales para el traslado a sus quehaceres estudiantiles.

El Consejo de Transporte Público o la institución que asuma sus funciones, emitirá un carné a la persona estudiante beneficiaria que indicará el plazo por el cual se le otorgará el beneficio de transporte público, siendo el plazo equivalente al del carné universitario vigente de la institución educativa pública o privada, así como de las rutas regulares de autobús que podrá abordar de acuerdo a la información suministrada."

ARTÍCULO DOS. – Se adiciona un nuevo inciso w) al artículo 8 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, Ley 7092 del 21 de abril de 1988 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

"**ARTICULO 8º.-** Gastos deducibles. Son deducibles de la renta bruta:

(...)

w) Los ingresos no percibidos por brindar servicios de transporte público a estudiantes universitarios beneficiarios de conformidad al inciso n) del artículo 7 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, Ley N° 7969 del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

La concesionaria mantendrá un registro único actualizado de las rutas, horarios y prestación total de servicios por beneficiario, el cual deberá estar a disposición del Consejo de Transporte Público, de la Contraloría General de la República, y la Administración Tributaria quien estará facultada para rechazar, total o parcialmente, los gastos citados en caso de identificar irregularidades."

ARTÍCULO TRES. – Se adiciona un inciso g) al artículo 17 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, para que en adelante se lean:

> "**Artículo 17.- Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:**
>
> (…)
>
> **g)** Brindar el servicio de transporte público gratuito a los estudiantes universitarios de instituciones públicas y privadas que posean beca socioeconómica cuando utilicen el servicio de autobús para trasladarse al centro universitario y a su casa de habitación posterior a sus obligaciones estudiantiles cuando sean debidamente acreditados por el Consejo de Transporte Público o la institución que asuma sus funciones."

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I: En un plazo no mayor a seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en conjunto al Ministerio de Hacienda, reglamentarán el procedimiento para implementar la deducción del impuesto sobre la renta que podrán realizar los concesionarios.

TRANSITORIO II: En un plazo no mayor a seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes habilitará en sus oficinas regionales, los funcionarios e instalaciones para que los estudiantes beneficiarios de esta ley, puedan realizar el trámite de acreditación correspondiente.

Rige a partir de su publicación**.**

Ariel Robles Barrantes y Otros Señores Diputados

El expediente legislativo aún no tiene Comisión asignada