

San José, 03 de mayo de 2023

MP-DMP-OF-2023- 0359

Señora
María Marta Carballo Arce
Diputada
Primera Secretaria
Asamblea Legislativa

Señora
Manuel Morales Díaz
Diputado
Segunda Secretaria
Asamblea Legislativa



Estimados señores:

M23.736

Tengo el agrado de saludarles, con ocasión de remitirles el proyecto de ley "LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES" para el trámite correspondiente.

Atentamente,


Natalia Díaz Quintana
Ministra
Ministerio de la Presidencia



PROYECTO DE LEY
LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y
PLATAFORMAS DIGITALES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

23.736

En Costa Rica las personas se movilizan a diario para realizar múltiples actividades y, para ello, tienen disponibles diversas opciones de transporte, tanto de uso colectivo como individual. Dentro de dichas opciones, existen las de transporte remunerado de personas en buses, taxis, servicio especial estable de taxi (Seetaxi) y tren. Además, existen servicios especiales de buses y microbuses en la modalidad de ocasionales, estudiantes, trabajadores y turismo.

El transporte, y en sí la movilidad de personas, atiende una necesidad de la sociedad y, por consiguiente, es una actividad indispensable en la era moderna. Dicha movilidad requiere ser abordada de manera integral, sistemática y actualizada a cambios tecnológicos, con lo cual, se debe tomar en cuenta, además, que las necesidades y preferencias de las personas usuarias exigen del Estado esfuerzos de inversión, coordinación, gestión y fiscalización.

En Costa Rica, a mediados del año 2015, se empieza a desarrollar el transporte privado de personas por medio de las plataformas tecnológicas, apoyadas por los dispositivos móviles sin que a la fecha hayan sido reguladas. Con lo cual se ha generado una realidad de irregularidad, inseguridad jurídica y desprotección de todas las partes –personas usuarias, personas conductoras y empresas de plataformas de interconexión–. De ahí que resulte impostergable dotar a dicho servicio de un marco jurídico adecuado que reconozca el cambio social y tecnológico y que regule esta nueva modalidad de movilidad de los ciudadanos de la República.

Por lo tanto, la existencia de distintos medios de movilidad en las personas y el surgimiento de las plataformas tecnológicas es una realidad social, a la cual, el derecho y, en concreto, la legislación, no puede hacer caso omiso. Pues el derecho debe responder y adaptarse a las realidades y necesidades sociales, así como brindar un reconocimiento legal a los derechos subjetivos que las personas se conceden entre sí y con el aseguramiento del

orden público, para así garantizar la libertad y el correcto modelo de organización social que representa el Estado social de derecho.

En ese orden de ideas, vale la pena reflexionar lo manifestado por el filósofo alemán Jürgen Habermas, respecto a la facticidad y validez del derecho:

*“(...) ello tiene por consecuencia para el ejercicio ciudadano de la autonomía política una incorporación al Estado, la actividad legislativa se constituye como un poder en el Estado. **Con el paso de la «sociación» horizontal de ciudadanos que se reconocen recíprocamente derechos, a la forma organizativa de «sociación» vertical que representa el Estado, la praxis de la autodeterminación de los ciudadanos queda institucionalizada,** y queda institucionalizada como formación informal de la opinión en el espacio público político, como participación política dentro y fuera de los partidos, como participación en los procesos electorales, en la deliberación y en la toma de decisiones de los Parlamentos, etc. Una soberanía popular ya internamente entrelazada con las libertades subjetivas, se entrelaza una vez más con el poder organizado estatalmente, y ello de forma que el principio «todo poder del Estado proviene del pueblo» se realiza a través de presupuestos y condiciones de la comunicación y de procedimientos de una formación opinión y la voluntad comunes, institucionalmente diferenciada (...).*

Es así como el Estado social de derecho debe hacer eco de la voluntad popular, la cual se enmarca en las acciones sociales y en la libertad de cada persona en su interrelación con otras, con garantía, eso sí, de que no se afecten derechos fundamentales individuales y sociales, así como del orden público. Entonces, si bien en la legislación se debe propiciar institucionalizar realidades y libertades sociales, estas no deben afectar otros derechos ni el orden público, debido a lo que la propia constitución política establece en el artículo 28, al señalar que *“las acciones privadas que no dañen la moral o el orden públicos, o que no perjudiquen a tercero, están fuera de la acción de la ley”* y, a contrario sensu, la ley debe asegurar la no afectación de la moral, el orden público y los derechos de las personas.

Bajo esa lógica, si bien, en la legislación actual, no existe una regulación para el transporte remunerado de personas mediante plataformas tecnológicas, es evidente que esta forma de movilizarse es utilizada por las personas, en ejercicio de su voluntad y libertad. Por ello,

en consonancia con el citado artículo 28 de la Constitución Política, mientras la utilización de dichos medios de transporte no genere una afectación al orden público ni a los derechos de terceras personas, la ley no debe prohibirlo ni buscar un impedimento válido. Al contrario, la ley debe buscar la generación de un marco regulatorio claro que garantice que no se dé esa afectación y que brinde seguridad jurídica para el ejercicio de los derechos y libertad de las personas.

Dicha conclusión salta a la vista con el simple análisis de la realidad, la cual evidencia que, actualmente, actualmente, seis de cada 10 personas en Costa Rica utilizan aplicaciones de transporte como una alternativa de movilidad, de las cuales, en zonas rurales dicho uso se da en el 38% de la población y en las zonas urbanas un 65%, de acuerdo con los datos de la Encuesta sobre la calidad de los servicios de transporte en modalidad taxi realizada por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (2022)¹.

Por su parte, el 'Estudio de Plataformas Digitales en Costa Rica' elaborado por la Cámara de Comercio de Costa Rica (2022)², concluyó que *"la ausencia de regulación y seguridad jurídica es un factor por resolver de importancia, tanto para los usuarios como para los conductores. Por un lado, el 75 % de la población costarricense considera que las plataformas digitales de movilidad deberían regularse, mientras que el 89 % de los conductores afirma que las plataformas digitales de movilidad deben regularse"*. Además, de dicho estudio se extrae la existencia de aproximadamente 30.000 personas conductoras de transporte con interconexión mediante plataformas, para las cuales, dicha labor representa una fuente de ingresos para sus familias.

Ante esta realidad, claramente, es necesario avanzar hacia normas que permitan que esta actividad económica, que existe, es parte del mercado y por sí misma no afecta el orden público, se permita, siempre y cuando no se afecten los derechos y garantías individuales y sociales. Es decir, el único requisito para que el Estado busque permitir o regular una actividad, no es que ésta sea parte de la realidad social, sino que, además, no genere una

¹ La República. *Seis de cada diez ticos usan plataformas digitales de transporte como Uber y Didi*. Recuperado de: <https://www.monumental.co.cr/2022/05/27/seis-de-cada-diez-ticos-usan-plataformas-digitales-de-transporte-como-uber-y-didi/>

² Cámara de Comercio de Costa Rica. *Estudio de Plataformas Digitales en Costa Rica*. Recuperado de: <https://camara-comercio.com/ws/wp-content/uploads/2022/11/CCCR-Estudio-de-Plataformas-Final-v2.-1.pdf>

afectación a los derechos e intereses públicos y colectivos. Así, por ejemplo, existen mercados ilegales que son parte de una realidad de problemática social, tal es el caso de las drogas ilícitas que se venden en redes de narcotráfico, el contrabando de mercancías o de licores, el mercado negro de bienes robados o hurtados, entre otros, en los cuales, es evidente encontrar afectaciones a la salud pública, a la seguridad, al orden público, a la propiedad privada, entre otros derechos y bienes jurídicos tutelados, por lo cual, esas actividades no se deben permitir y no basta con la mera existencia de la actividad económica, porque la existencia misma de tales actividades es nociva y el Estado debe buscar anularlas. No obstante, ese no es el caso del transporte con interconexión mediante plataformas, el cual, en el tanto su regulación permita la actividad y garantice, bajo parámetros adecuados de proporcionalidad y razonabilidad, requisitos y disposiciones que aseguren la seguridad vial, pública y social, así como la competencia en igualdad de condiciones con los demás agentes económicos en materia de transporte, no tiene el Estado una razón válida, proporcional y razonable, para impedir la actividad.

Por consiguiente, si se busca dar un marco regulatorio claro para el transporte remunerado de personas mediante plataformas tecnológicas, éste, como se señaló anteriormente, debe asegurar el orden público y regular los aspectos adecuados de seguridad vial, protección de las personas y la competencia efectiva, en un contexto donde también existen otros servicios remunerados de transporte, particularmente, el servicio de taxi. Por esa razón, el nuevo marco regulatorio debe ser garante de libertad de competencia para todos los tipos de servicio de transporte remunerado en vehículos automotores – consagrada en el artículo 46 de la Constitución Política–, así como de igualdad de condiciones, paz y seguridad social.

Por lo anterior, no solo se debe regular el transporte remunerado de personas mediante las plataformas digitales, de forma que este se permita, sino también, establecer las condiciones mínimas para que el servicio sea seguro en términos jurídicos, personales, viales y sociales. Adicionalmente, se deben variar la legislación de los otros medios de transporte, particularmente, de taxis, en aras de igualar las condiciones regulatorias y que haya un balance adecuado en el mercado de dichos servicios, ante esta nueva realidad, en la cual es claro que confluyen servicios de taxi y servicios de transporte con interconexión mediante plataformas tecnológicas.

En este sentido, el Voto Salvado del Magistrado Paul Rueda Leal, contenido en la Sentencia No. 16926-2017 de la Sala Constitucional, hace eco de la nueva realidad social generada por nuevas tecnologías disruptivas en el transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas, al manifestar lo siguiente:

“(...) Por lo cual, el “servicio especial estable de taxi” no es más que un intento del Estado por regular una actividad que en ningún momento debió de ser considerada como un servicio público propio, cuya titularidad solo pudiera ser del Estado. Lo anterior no quiere decir que el servicio de transporte remunerado de personas no colectivo se considere libre de regulaciones, puesto que, más bien, el interés general que el mismo representa, justifica la imposición de requerimientos para su explotación, como por ejemplo aquellos referidos a la seguridad de las personas. Esto no obsta, sin embargo, que la titularidad de dicha actividad pertenezca al mundo de lo privado, como históricamente ha ocurrido con el porteo. De hecho, la irrupción de diversos fenómenos en el mundo del ser en cuanto a esta actividad (Piratas, Uber, Cabify), evidencian la tendencia a que las realidades económicas, tarde o temprano, terminan por imponerse sobre las ficciones jurídicas, puesto que al Derecho lo que le corresponde es fiscalizar y controlar tales fenómenos, más no caer en la quimera de negarlos (...)”.

Aunado a ello, de acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)³, esos fenómenos disruptivos a que hace referencia el Magistrado de la Sala Constitucional, Paul Rueda Leal, se deben a la proliferación de los teléfonos inteligentes, el auge de las redes sociales y la producción de nuevos datos incentivan la aparición de nuevos modelos de negocio, producto de las nuevas tendencias de la economía digital, ya que es un “...mercado en el que los modelos de negocio de economía compartida han prosperado con gran rapidez es la movilidad urbana. Las opciones de movilidad compartida van desde el alquiler de vehículos automotores privados (Zipcar), trayectos (Uber, Lyft, blablacar) y espacios de aparcamiento (justpark) al alquiler de vehículos automotores sin lugar fijo de estacionamiento (Car2go, DriveNow) o el alquiler de vehículos ubicados en una estación, ya sean coches (Autolib’) o bicicletas (Velib’). Estos servicios tienen un gran éxito entre los usuarios, aunque su impacto en la movilidad urbana

³ OCDE (2015) “Perspectivas de la OCDE sobre la economía digital 2015”. Documento disponible en: <http://www.ccoo.es/pdf>.

no ha sido aún evaluado (véase también el capítulo 3). Los factores que han facilitado la aparición de estos productos son, entre otros, la proliferación de una Internet móvil omnipresente, la disponibilidad de datos de geolocalización en tiempo real, las redes sociales y la disponibilidad de calificaciones en línea, así como la difícil coyuntura económica que podría haber movido a los ciudadanos a aprovechar las nuevas oportunidades de rentabilizar sus activos y a los consumidores a buscar con avidez ofertas más asequibles. Hoy en día, muchos modelos de negocio de economía compartida se basan en la autorregulación, en especial a través de calificaciones y revisiones. Aunque dichas revisiones incentivan a ambas partes a cumplir sus compromisos, presentan varias carencias, como unas tasas de respuesta bajas, información incompleta y calificaciones engañosas. Si bien la economía compartida aporta a los consumidores una gran variedad de servicios y unos precios más bajos, su modelo de negocio no siempre se atiene a las leyes y reglamentos vigentes, que se promulgaron en un momento en que las tecnologías subyacentes aún no existían. Esta situación ha suscitado fuertes reacciones de las asociaciones profesionales, que estiman que se trata de prácticas de competencia desleal; de los sindicatos, que están preocupados por la indefinición de la situación de las personas que trabajan en estas nuevas empresas; y de los responsables de la formulación de políticas, que aspiran a proteger a los consumidores y trabajadores, hasta el punto de que estas actividades han sido prohibidas en algunos países y ciudades. Así pues, las leyes y reglamentos se enfrentan al reto de dispensar una protección efectiva a consumidores y trabajadores en este nuevo entorno económico, impulsando al mismo tiempo los potenciales beneficios de la economía compartida. Además, el entorno empresarial cambiante brinda oportunidades para una cooperación más estrecha entre los diferentes ministerios (p. ej., los de transporte, de economía y los que se ocupan de las TIC).⁴

En una reciente publicación de la Comisión Federal de la Competencia Económica (COFASE)⁵, advierte el papel de los gobiernos frente este tipo de fenómenos: "(...) Los gobiernos no están exentos de esta realidad y también enfrentan importantes retos y oportunidades ante la creciente importancia de la economía digital. **Primero**, tienen el desafío de fomentar el desarrollo de los distintos componentes del ecosistema digital. Esto incluye la infraestructura y condiciones competitivas de oferta en servicios de telecomunicaciones para permitir la conectividad digital de un mayor número de ciudadanos

⁴ Ídem., OECD, pág. 67

⁵ COFASE: "Repensar la competencia en la Economía Digital": Primera Edición: febrero 2018, México, pág. 10



y negocios. **Segundo**, les corresponde hacer uso de las tecnologías de la información para mejorar sus funciones y la oferta de servicios públicos, por ejemplo, a través de la simplificación de trámites. **Tercero**, los gobiernos deben generar las condiciones para la modernización y dinamismo de los mercados en este nuevo contexto, permitiendo que consumidores y empresarios accedan y aprovechen los beneficios de la economía digital manteniéndose también vigilantes de los posibles problemas o afectaciones a la competencia que esta pudiera generar. Lo anterior, sin descuidar el logro de otros objetivos de política pública, como la protección al consumidor, la promoción de la inversión y la innovación, y la seguridad y privacidad de la información, incluyendo aquella información financiera que pudiera tener repercusión en la economía de los países. (...) En ese sentido, los retos para las agencias de competencia en un entorno digital son de dos tipos: i) fomentar un entorno regulatorio promotor de la competencia y la competencia en distintas actividades productivas en donde hay participación de empresas que ofrecen bienes y servicios apoyados en el uso de la tecnología digital y que de alguna manera compiten con empresas con modelos de negocio “tradicionales”; y ii) la aplicación de la normativa de competencia cuando estas nuevas empresas infrinjan la ley. (...) En relación con el primer punto, destaca la polémica que se ha presentado en distintos países sobre si debe prohibirse o permitirse y en su caso, cómo regular la operación de empresas de redes de transporte (como Uber o Cabify). Para distintas autoridades de competencia, este debate ha representado una oportunidad para promover marcos jurídicos que reconozcan a estos servicios como una alternativa valiosa para los consumidores. (...) Respecto al segundo punto, el caso más sonado es la multa impuesta en 2017 por la autoridad de competencia de la Unión Europea a Google por 2.4 millones de euros por abusar de su posición dominante como buscador en línea...”⁶

La premisa fundamental es que se trata de un servicio de transporte remunerado de personas que utiliza una plataforma digital para tener acceso a un servicio y no al revés. Cuando se afirma que se trata de un servicio de transporte remunerado de personas, se hace bajo el conocimiento de que los Tribunales de Justicia de la Unión Europea, calificaron desde el año 2017, que este tipo de servicios es un servicio de transporte remunerado de personas. En este sentido, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) del 20 de diciembre del 2017” de la Unión Europea estableció lo siguiente:

⁶ Ibidem, pág. 11



*“(…) En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara: El artículo 56 TFUE, en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios del mercado interior, y el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico), **deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de “servicio en el ámbito de los transportes”,** a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.” (Énfasis y subrayado no es del original).*

Tal como se ratifica con ese fallo del Tribunal de Justicia (Gran Sala) del 20 de diciembre del 2017” de la Unión Europea, los servicios que se prestan con una intermediación que se da **mediante una plataforma tecnológica o colaborativa** no son más que un servicio de transporte remunerado de personas, por cuanto, media un pago por la prestación de un servicio de transporte. Por lo tanto, deben ser regulados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, puesto que tanto la Ley de Creación del MOPT, como la Ley 7969 que creó el CTP, le otorgan la competencia exclusiva y excluyente en materia de transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades; competencia que deberá mantenerse en una nueva legislación tendente a regular los servicios de transporte

remunerado de personas que se presten a través de las plataformas tecnológicas, eso sí, sin desnaturalizar la esencia de este tipo de servicios, en la cual las plataformas, sin bien son parte de la lógica y modelo del servicio no son el prestatario de éste, sino un intermediario, entre quienes sí prestan directamente el servicio –las personas conductoras– y las personas usuarias de éstos, por lo cual, su servicio es el de la interconexión y no la de la prestación del servicio de transporte.

De manera tal, la regulación que se establezca para las empresas de interconexión mediante plataformas debe ser, únicamente, para garantizar que su relación con los prestatarios del transporte se dé en el marco de respeto por los derechos de las personas usuarias y prestatarias del servicio, así como de garantizar el orden público, la seguridad vial y de las personas, la competencia efectiva y la igualdad de trato ante la ley. Esto, tomando en cuenta que dichas empresas cumplen con el rol fundamental de ser quienes ofrecen la ventana para la interconexión digital y quienes verifican las condiciones de las personas conductoras que se afilian ante ellas y sus vehículos como parte de una relación comercial con ellas. Esta forma de relacionamiento, dado que es propio de la economía digital, la cual es altamente dinámica y con una naturaleza que busca los mecanismos ágiles, modernos, automatizados y con menos burocracia, por lo cual, pretender cambiar esta lógica iría en contra del desarrollo de la economía digital en el país.

Retomando lo señalado en párrafos anteriores, es clara la importancia de: 1) contar con un marco regulatorio nacional que se adapte a la nueva realidad social en materia de transporte de personas –muy marcada por la economía digital–; 2) la necesidad de que tanto el transporte tipo taxi como mediante plataformas puedan coexistir con condiciones de competencia efectiva, igualdad, defensa de la persona consumidora y de garantía a la seguridad social, individual y vial y 3) el rol que las plataformas digitales ligadas al servicio de transporte cumplen al posibilitar la interconexión ente personas usuarias y personas conductoras prestatarias de estos servicio. Ahora bien, en virtud de esos aspectos tan relevantes, aunada la necesidad y oportunidad que tiene el país para regular adecuadamente y permitir que esta nueva realidad social cuente con un marco de seguridad jurídica, ¿cómo debe ser la regulación óptima y por qué regular?

Para responder esa pregunta, es imprescindible tomar en cuenta que, en primer lugar, ninguna regulación debe ser antojadiza, sino que debe apegarse a los principios de

razonabilidad y proporcionalidad, así como a que esa injerencia reguladora del Estado, como se ha dicho anteriormente, sea únicamente en la línea de garantizar el orden público y el respeto por los derechos de las personas, lo cual está consagrado en el artículo 28 la Constitucional. En cuanto a esto último, es evidente que dicho numeral de la Constitución Política no solo señala qué es lo que debe estar dentro del margen de la ley –la protección de la moral, el orden público y de los derechos sociales e individuales de terceros–, sino que, todas aquellas acciones privadas que no afecten dicha protección están fuera de ese margen legal, con lo que se establece un principio de intervención mínima del Estado en los asuntos privados.

En ese sentido, la necesidad de regular las diferentes modalidades de transporte se establece por la obligación del Estado de garantizar que no se afecte la seguridad vial, de las personas usuarias de éstos y de las propias personas conductoras, así como de proteger las condiciones de competencia efectiva, igualdad de trato y libertad de empresa. No obstante, esa regulación se debe dar en el marco de intervención mínima. Así, tanto la regulación para quienes prestan el servicio, como para quienes intermedian entre éstos y las personas usuarias, debe ser, únicamente, para garantizar los aspectos señalados, tal y como lo señala el abogado especialista en regulación William Villalobos Herrera⁷:

“Si tomamos en consideración los fundamentos del Derecho Administrativo Económico y las razones doctrinalmente predominantes sobre las que se justifica la Regulación; deberíamos aceptar que la Regulación resulta beneficiosa en el tanto la intervención económica del Estado proteja los intereses generales, eso sí, sin detrimento ni mutilamiento de la libertad de empresa -derecho fundamental que tienen los particulares-. Es decir, deberíamos aceptar la regulación como una forma de injerencia en lo privado, solo en la medida que se sea necesaria (...)”.

Además, en cuanto a cómo debe ser tal regulación, Villalobos señala que:

“Aferrarse a las tesis de “la ilegalidad y del servicio público uberiano”; puede resultar peligroso; ello, supone estar aferrado al concepto clásico -a la francesa- de servicio público ligado a monopolios naturales, concesiones cerradas, derechos exclusivos,

⁷ Villalobos, W. (2019). *Uber ¿Regularlo? ¿A qué precio? El caso costarricense*. Revista Iberoamericana de Derecho Administrativo y Regulación Económica - Número 22 - mayo 2019.

entre otros. El concepto de servicio público en todos estos años tras procesos de liberalización, ha dado origen a una conceptualización distinta; la cual, entiende que los servicios públicos ya no se prestan en un régimen de monopolio en donde el Estado por sí mismo o por medio de concesiones se hace cargo de la prestación del servicio. Por el contrario, como lo afirma el jurista argentino Juan Carlos Cassagne “su régimen jurídico ha ido adaptándose a los sistemas y realidades prevaletentes en cada época histórica”.

Es decir, si se toma como base el comentario citado, si además se considera lo ya apuntado sobre las dinámicas de la economía digital, es claro que el fenómeno de las plataformas digitales de interconexión para los servicios de transporte, en sí mismo, ha demostrado que éste no responde a una lógica tradicional de servicio público bajo una figura de monopolio del Estado y con concesiones. Por tal razón, no se trata de un servicio de prestación directa Estatal, sino de una actividad económica ejercida por agentes privados, eso sí, que debe darse con cierta regulación y, de ahí, que se requiera un modelo no de servicio público, sino de un servicio económico que, dado su interés general —por la protección de temas de interés público como la salud, la seguridad y el orden público— debe tener regulación. Asimismo, dicha regulación debe alcanzar al reconocimiento de que los prestatarios directos del servicio deben cumplir con una serie de obligaciones y requisitos, al igual que los intermediarios —que como se anotó, no prestan servicios de transporte sino de interconexión para éstos— dado el relacionamiento que tienen con quienes prestan el servicio como arte de su relación comercial.

En síntesis, la entrada al país de las plataformas digitales de interconexión para el transporte de personas se da como parte del desarrollo tecnológico, del establecimiento de nuevos paradigmas de movilidad y del auge de la economía digital. Estos aspectos se conjugan para configurar una nueva realidad social, la cual, en virtud de que no genera una afectación al orden público, hace que el Estado de Derecho no deba prohibirla, sino garantizar que se desarrolle en un marco regulatorio de seguridad jurídica, social y personal, que garantice los derechos sociales e individuales, así como una sana confluencia con los modelos tradicionales de transporte, en particular con el de los taxis, en un ejercicio de competencia efectiva en igualdad de condiciones.

Por tal razón, se hace necesario el establecimiento de un nuevo marco regulatorio que cumpla con dichas características y, para ello, la mejor forma de hacerlo es con una ley que sea balanceada, razonable y proporcional en regular el servicio de transporte de personas mediante plataformas y en generar una normativa más ágil y conveniente para el servicio de taxi, en una lógica de competencia, defensa de las personas consumidoras, libertad y generación de oportunidades para generar ingresos para las personas conductoras. A la vez, la regulación que se propone, tanto para prestatarios del servicio como para las plataformas de interconexión, se enmarca en el principio de mínima intervención que se deriva del artículo 28 de la Constitución Política.

Con base en lo expuesto anteriormente, se somete a consideración de las señoras diputadas y de los señores diputados el presente proyecto de Ley denominado "LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES".

**LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y
PLATAFORMAS DIGITALES**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1.- Objeto. La presente ley tiene como objetivo regular el servicio de transporte automotor de personas que se brinde de forma remunerada en el territorio nacional, así como las plataformas digitales que son intermediarias entre quienes prestan el servicio y las personas usuarias.

Artículo 2.- Naturaleza. El transporte remunerado de personas mediante vehículos automotores, con excepción de aquellas modalidades que la legislación señala como servicio público, es un Servicio Económico de Interés General, el cual, como actividad económica se rige por las reglas del libre mercado, a la vez que, dado el interés general de éste, es regulado por el Estado para garantizar la seguridad, los derechos de las personas usuarias y la competencia libre, efectiva y en igualdad de condiciones.

Artículo 3.- Exclusiones. No son consideradas como Servicio Económico de Interés General, ni le son aplicables las disposiciones y regulaciones contenidas en esta ley, las siguientes modalidades de transporte remunerado de personas:

- a) Servicios especiales estables u ocasionales con regulación especial de transporte de estudiantes, trabajadores y turismo en modalidad autobús, buseta o microbús.
- b) Servicios de operación de líneas y rutas regulares, nuevas o existentes de autobús, buseta o microbús.
- c) Transporte de carga limitada o taxi carga
- d) Transporte público de grúa o taxi grúa.

Los permisos para el transporte remunerado de personas mediante microbuses, busetas y autobuses se rigen por lo dispuesto en la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte

Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, y sus reformas, o cualquier otra que la sustituya en el futuro.

Artículo 4.- Definiciones. Para los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

- a) **Aplicación:** Cualquier programa que corra en un sistema operativo informático y que haga una función específica para la persona usuaria que requiere movilización.
- b) **Base de operación especial:** Zona o área geográfica en los puertos y aeropuertos, donde el MOPT autoriza la operación de taxis sujetos a reglamentación especial, los cuales, únicamente tendrán autorización para operar viajes de salida y entrada en esta zona, tendrán una cantidad máxima de vehículos autorizados y deberán cumplir con los mismos requisitos del servicio regular de transporte de taxi que se regula en esta ley. La cantidad de vehículos y personas conductoras será determinada por el MOPT o por su órgano delegado.
- c) **Base de datos de información común:** Repositorio de información, administrado por el MOPT o la instancia interna que este designe, con la información de todas las personas conductoras y vehículos que cuenten con la autorización para brindar servicios en el marco de la presente ley, sea de tipo taxi o de transporte con interconexión mediante plataformas, con el fin de que se utilice como herramienta para la verificación de los requisitos dispuestos en ésta. Esta base de datos se alimentará de la información recolectada tanto por el MOPT como por las empresas de interconexión mediante plataformas al momento de autorizar o afiliar personas conductoras o actualizar sus registros y deberá respetar en todo momento las disposiciones de la Ley de Protección de la Persona frente al tratamiento de sus datos personales, Ley No. 8968 y sus reformas.
- d) **Conductor habilitado:** persona física inscrita, trabajadora independiente y acreditada, mediante el título habilitante respectivo ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o su órgano delegado, por medio de sus órganos e instancias internas, responsable de operar un vehículo automotor para la prestación del servicio de taxi, sin estar sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas.

- e) **Conductor Afiliado a Plataforma (CAP):** persona física inscrita y acreditada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la plataforma digital de interconexión actuando como gestora de dicha acreditación, responsable de operar un vehículo automotor ante una o varias Empresas de Interconexión Mediante Plataforma para la prestación del servicio económico de interés general de transporte de personas, como persona trabajadora independiente, sin estar sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas.

- f) **Empresa de Interconexión Mediante Plataforma (EIMP):** persona jurídica nacional o extranjera que administra, opera o promueve, de forma directa o indirecta plataformas tecnológicas o herramientas informáticas, propias o de terceros que permitan a los usuarios conectarse a conductores CAP que prestan servicios de transporte colaborativo mediante la interconexión de plataformas tecnológicas.

- g) **Interconexión:** es el servicio de interconexión entre particulares mediante plataformas tecnológicas a través de los cuales los CAP prestan el servicio económico de interés general de transporte de personas a una persona usuaria, para satisfacer una necesidad de movilidad.

- h) **Intermediación tecnológica:** labor realizada por las empresas de interconexión mediante plataformas, en las que la plataforma es la herramienta para la interconexión entre las personas usuarias y los CAP. Por esta intermediación las empresas de interconexión mediante plataformas pueden cobrar un cargo dinerario, sea un porcentaje del precio de cada viaje realizado, un monto fijo o variable por viaje o por uso de la plataforma.

- i) **Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT):** institución encargada de brindar un criterio técnico respecto a las plataformas tecnológicas en materia de seguridad informática y privacidad de la información, con base a la legislación vigente y a protocolos y estándares internacionales definidos por esta entidad que permitan acreditar el cumplimiento de buenas prácticas, por parte de las plataformas tecnológicas que se inscriban para la prestación del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores.

- j) **Neutralidad tecnológica:** las empresas de interconexión mediante plataformas podrán implementar dichas plataformas, que se regulan en la presente ley, de forma que puedan ser utilizadas desde cualquier tipo de dispositivo, procurando la mayor accesibilidad posible sin requerir el uso de un único tipo de tecnología, sistema operativo o software que limite su uso. Consecuentemente, la regulación que se establezca por parte de las autoridades referidas en esta ley deberá ser acorde con este principio.
- k) **Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT):** Ministerio encargado de otorgar directamente la acreditación de las plataformas tecnológicas de transporte de personas y los títulos habilitantes de los conductores habilitados para brindar el servicio de transporte económico de interés general de personas de forma independiente, así como de otorgar la autorización, de forma indirecta, a los conductores afiliados a las plataformas mediante la intermediación de estas.
- l) **Permiso de funcionamiento de las Plataformas Tecnológicas:** habilitación otorgada por el MOPT a una persona física o jurídica, nacional o extranjera, para permitir el funcionamiento, bajo las disposiciones de la presente ley, de una plataforma tecnológica que realice la interconexión entre la persona usuaria y la persona conductora afiliada a dicha plataforma para la prestación del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículo automotor.
- m) **Persona Usuaria:** persona física que solicita un servicio económico de interés general de transporte en vehículo automotor, que es brindado por un conductor autorizado por el MOPT o afiliado a una plataforma tecnológica, mediante el pago de un precio, para satisfacer la necesidad de movilidad.
- n) **Plataformas Tecnológicas:** son aplicaciones, herramientas informáticas u otros desarrollos tecnológicos que incluyen sistemas de posicionamiento global que permiten la interconexión para la prestación del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores, habilitadas por el MOPT con un criterio previo del Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones respecto a privacidad de la información y seguridad informática.

Estas plataformas pueden ser representadas por personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras conforme al ordenamiento jurídico.

- o) Precio:** suma dineraria respectiva para el pago del servicio que se regula en la presente ley, el cual debe ser pactado en moneda nacional o su equivalente en moneda extranjera, de acuerdo con las disposiciones de esta Ley.
- p) Servicio Económico de Interés General (SEIG):** son servicios o actividades económicas de libre iniciativa destinadas a satisfacer necesidades de interés general, sujetos a un régimen especial de regulación en el marco de la presente ley.
- q) Servicios especiales:** Son servicios especiales, los que se prestan dentro de la explotación del transporte automotor remunerado, con vehículos de transporte colectivo, sin tener itinerario fijo o con un itinerario pactado con una empresa u organización, y los cuales se contratan por viaje, por tiempo o en ambas formas, con el fin de satisfacer una demanda específica de personas o por solicitud de servicio a la medida de tipo estudiantil, laboral, turístico, deportivo y otros con regulación especial.

 - i. Ocasionales:** Servicios destinados a satisfacer necesidades específicas de transporte provenientes de tráficos de demanda de carácter excepcional o coyuntural, de duración muy limitada y que se agotan en un servicio único, que se brindan a un grupo cerrado y homogéneo de usuarios.
 - ii. Servicio Especial Estable:** Servicio de transporte remunerado de personas de carácter estable que se brinda a grupos cerrados de personas, constituidos por turismo, estudiantes y trabajadores, bajo la modalidad de contratación directa entre el prestatario del servicio y el usuario o grupo de usuarios, centros educativos y laborales, con horarios y recorridos fijos.
- r) Supervivencia del derecho abolido:** Es el fenómeno jurídico que define la doctrina y la jurisprudencia, con lo cual, para los actos o contratos en vigor, la ley derogada continúa vigente para otorgar protección a esos actos y contratos.

Artículo 5.- Principios. Los principios rectores del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores son:

- a) **Calidad y comodidad:** La prestación del servicio económico de interés general de transporte de personas se realizará con estándares de calidad y comodidad que le permitan a la persona usuaria gozar de un servicio confortable y eficaz, conforme a lo que dispone la presente ley.
- b) **Competencia efectiva:** el servicio económico de interés general de transporte remunerado de personas se regirá por las reglas del libre mercado y las que se disponen en esta ley, de forma que todos los conductores, habilitados por el MOPT o afiliados a plataformas, puedan competir en igualdad de condiciones.
- c) **Protección de los datos de las personas:** La Administración velará por la adecuada protección de la persona frente al tratamiento de sus datos personales, garantizando el derecho máximo consagrado en el artículo 24 de la Constitución Política.
- d) **Información clara a la persona consumidora:** las personas usuarias deben contar con la información suficiente para, en una lógica de libre mercado, decidir cuándo contratar o no un servicio de transporte regulado por la presente ley, por lo cual, de previo al inicio de un servicio, se le debe dar a conocer el precio que va a pagar o bien las condiciones en las cuales se le va a realizar el cobro.
- e) **Libre concurrencia de mercado:** Para efectos de esta ley, bajo el principio de libre concurrencia de mercado, se establece que las regulaciones que se implementen no deben limitar la posibilidad de los agentes económicos para competir e implementar diferentes modelos de negocio, así como para que varias modalidades o tipos de prestación del servicio que se regula en esta ley puedan concurrir en los mismos conductores bajo una lógica de oferta y demanda compartidas. Bajo esta lógica, las personas conductoras de taxi pueden a la vez ser conductoras afiliadas a plataformas y viceversa, siempre y cuando cumplan con los requisitos respectivos.

- f) **Seguridad:** La seguridad de las personas usuarias, los conductores habilitados y afiliados y de los administrados en general será una prioridad en la prestación de este servicio de transporte de personas, salvaguardando así; derechos y valores directamente relacionados con la vida e integridad de las personas.

Artículo 6.- Tipos de prestación del servicio: El servicio de transporte de personas en vehículos automotores deberá ser de los siguientes dos tipos de prestación:

- a) **Servicio de taxi:** Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado por un conductor habilitado directamente por el MOPT, o a través de su órgano delegado, mediante el título habilitante respectivo, el cual debe estar registrado con un vehículo que cumpla con los requisitos que se disponen en esta ley. Este tipo de transporte es ofrecido abiertamente al público y los vehículos deben utilizar distintivos para ser identificados por las personas usuarias. Este servicio no está sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas específicas.
- b) **Servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales:** Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado por un conductor afiliado, a una plataforma que previamente cuente con permiso de funcionamiento del MOPT, o a través de su órgano delegado, en cuyo caso, la misma empresa u organización propietaria o administradora de la plataforma es la que gestiona el permiso de prestación de servicio para el conductor que se afilia a la plataforma, según la regulación y parámetros que se establecen en esta ley. Este tipo de servicio de transporte únicamente puede ser ofrecido mediante la interconexión de las plataformas tecnológicas, a las cuales las personas deben estar previamente inscritas y, mediante esta, eligen los puntos de viaje, sin que se esté sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas específicas.

Artículo 7.- Rentabilidad bruta mínima y ganancia mínima para las personas conductoras. En cada viaje, ya sea de taxi o solicitado a través de Plataformas Digitales, sin importar la modalidad, se deberá garantizar una rentabilidad bruta mínima por kilómetro gradual, previa a cualquier deducción y calculada con base a los estudios técnicos

respectivos que realicen conjuntamente el MOPT y el MEIC con base a los siguientes factores:

- a) Factor promedio de consumo de combustible por kilómetro calculado con una referencia promedio de velocidad constante.
- b) Factor promedio de gastos mecánicos por kilómetro.
- c) Factor promedio de kilometraje recorrido por viaje.
- d) Ganancia mínima por viaje para la persona conductora de transporte, en la cual se deben observar los diferentes modelos de negocio e independencia en la determinación de precios propia de un servicio económico de interés general que se rige por las reglas de competencia efectiva entre personas conductoras.
- e) Pagos y primas que realiza la persona conductora por concepto de seguros de riesgos de trabajador independiente, riesgo de daños a terceros y seguro de trabajador independiente de la Caja Costarricense de Seguro Social.

Para la definición de la rentabilidad bruta mínima, estos factores se deberán aplicar al supuesto de consumo por kilómetro para un vehículo liviano promedio determinado de acuerdo con la flotilla vehicular que cumpla con los requisitos de antigüedad de esta ley y utilizando como referencia el costo de combustible Plus 91 o equivalente al momento de la realización del estudio. Asimismo, estos factores deberán aplicarse mediante una fórmula determinada por el Poder Ejecutivo, con la coordinación del MOPT y el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), en el reglamento de esta Ley.

El MOPT y el MEIC conjuntamente, con base a la información y estudios técnicos respectivos, calcularán esta rentabilidad bruta mínima por kilómetro, de forma semestral y la formalizarán por medio de Decreto Ejecutivo en los meses de febrero y agosto, el cual deberá, además de publicarse en el Diario Oficial La Gaceta, estar disponible en el sitio web del MOPT.

Siempre y cuando se respete la rentabilidad bruta mínima por kilómetro, el precio por cada viaje, sea en taxi o en transporte con interconexión mediante plataformas, será de libre determinación en apego a las disposiciones que se establecen en esta ley.

Este aspecto será de observancia de la Comisión para Promover la Competencia (Coprocom) para la determinación de la existencia de prácticas que afecten, limiten o impidan la competencia efectiva, de conformidad con los casos que se indican en los artículos 10°, 11° y 12° de la Ley No. 7472, Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, en cuyo caso se deberán aplicar las medidas dispuestas en dicha Ley.

Artículo 8.- Mecanismos para determinación de precio. Para garantizar la defensa efectiva de la persona consumidora, el precio deberá definirse mediante uno de los siguientes mecanismos, lo cual deberá informarse a la persona usuaria de previo al inicio del viaje:

- a) **Cálculo de precio total del viaje mediante herramienta tecnológica:** El cálculo del precio total del viaje es establecido de previo a que inicie el viaje y se le informa de este a la persona usuaria. En caso de cambios de trayectos o puntos del viaje, estos generarán una nueva valoración del cálculo, la cual debe ser informada a la persona usuaria para la aceptación del nuevo trayecto. Asimismo, se le debe informar a la persona sobre las posibilidades de cambio entre el precio inicial calculado y el precio final que es efectivamente cobrado, de acuerdo con variaciones en los tiempos del recorrido ajenas a la responsabilidad del conductor. Dichas variaciones deberán ser justificadas de forma razonable y proporcional al tiempo en que haya aumentado la duración del recorrido. Para el caso del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas, la plataforma incluirá la herramienta tecnológica para el cálculo del precio, mientras que, para el caso del servicio de taxi, se podrá contar con herramientas tecnológicas de apoyo que permitan el cálculo del precio, siempre y cuando cumplan con las disposiciones del presente artículo.
- b) **Cálculo fijado mediante taxímetro regulado para viajes en taxi:** El cálculo del precio es fijado por un taxímetro configurado bajo las disposiciones que, en la reglamentación de esta ley, establezca el Poder Ejecutivo. Para este caso, el precio de inicio del recorrido o del primer kilómetro y de los kilómetros siguientes del trayecto deberá basarse en las disposiciones establecidas en esta ley respecto a la rentabilidad mínima bruta y ganancia mínima para las personas conductoras.

c) **Precio negociado:** La persona conductora y usuario acuerdan precio de previo al inicio del viaje. En caso de que la persona usuaria solicite variaciones en el trayecto o puntos del recorrido, se deberá negociar un nuevo precio entre las partes. Para este caso, de igual forma se deberán respetar disposiciones establecidas en esta ley respecto a la rentabilidad mínima bruta y ganancia mínima para las personas conductoras.

Artículo 9.- Revisiones de mercado. Para garantizar la competencia efectiva, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, el MEIC, tomado en cuenta los datos suministrados por el MOPT, deberá realizar estudios de oferta y demanda, así como competencia efectiva, que permitan acreditar las condiciones de mercado, que aseguren la no ruinosidad, la no afectación a los diversos modelos de negocio y el principio de libre concurrencia de mercado en la prestación del servicio. Dichos estudios deberán realizarse cada 4 años.

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con la reglamentación respectiva, podrá establecer medidas para eliminar la ruinosidad, que no afecten de manera alguna a los diversos modelos de negocio y el principio de libre concurrencia, en cuanto al número de personas conductoras autorizadas en general para la prestación del servicio de transporte de personas, con respecto a la satisfacción de la demanda, de acuerdo con el estudio señalado en el párrafo anterior.

CAPÍTULO II

AUTORIDADES COMPETENTES Y AVALES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 10.- Autoridades competentes. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de sus órganos e instancias internas, será la autoridad competente para la habilitación del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores. Asimismo, el MEIC será la autoridad competente en materia de precios y para el caso de la habilitación de las plataformas tecnológicas será requerido el criterio técnico del Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT).

Artículo 11.- Derechos para la prestación del servicio. Los operadores de prestación del servicio que se regula en la presente ley, de acuerdo con su tipo de servicio, tendrán los siguientes derechos que los faculta, de conformidad con las disposiciones y requisitos de la presente Ley:

- a) **Título habilitante:** Faculta a las personas habilitadas como conductoras de servicio de taxi para la prestación de éste y es otorgado directamente por el MOPT o por su órgano delegado. Tiene una vigencia de catorce años prorrogables sujetos al cumplimiento de requisitos y obligaciones que se disponen en la presente ley, es personalísimo, de ninguna manera una misma persona puede tener más de un título habilitante. Asimismo, la cesión de derechos respecto al título habilitante únicamente se podrá realizar con la autorización del MOPT o su órgano delegado, conforme con el cumplimiento de los requisitos dispuestos en esta ley por parte del cesionario, legatario u heredero.

El título habilitante para la prestación del servicio de taxi únicamente puede ser extinguido o suspendido por razones de incumplimientos mediante el debido procedimiento administrativo realizado por el MOPT o su órgano delegado, el cual debe garantizar el derecho de legítima defensa por parte de la persona conductora.

- b) **Autorización:** Faculta a las personas conductoras afiliadas a plataformas digitales de transporte para la prestación del servicio y es otorgada por el MOPT, mediante la gestión de verificación de requisitos que hace la plataforma tecnológica. Tiene una vigencia de catorce años prorrogables, sujeta al cumplimiento de requisitos y a mantener la afiliación activa en al menos una plataforma de transporte. Esta autorización es personalísima, únicamente se otorga una por persona conductora independientemente de la cantidad de plataformas a la que se encuentra afiliada y solo se extingue por los incumplimientos señalados en esta ley demostrados mediante el debido proceso que garantice el derecho de defensa.
- c) **Permiso de funcionamiento:** Faculta a una empresa a brindar el servicio de intermediación tecnológica, entre personas conductoras y personas usuarias mediante una plataforma digital de transporte que es autorizada por el MOPT. En caso de que una empresa cuente con varias plataformas, debe solicitar un permiso

de funcionamiento por cada una de ellas. Este permiso tiene una vigencia de cinco años sujetos al cumplimiento de los requisitos y obligaciones que se disponen en esta ley.

- d) Autorizaciones temporales para personas conductoras:** Facultan la prestación del servicio de transporte de taxi o mediante plataformas por parte de una persona por un plazo no superior a tres meses, bajo el cumplimiento de todos los mismos requisitos de las autorizaciones y habilitaciones que se definen en esta ley, en los incisos a) y b) del presente artículo. Para tales efectos, estas autorizaciones no serán renovables en ninguna circunstancia.

Artículo 12.- Del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Para efectos de la presente ley, son funciones del MOPT:

- a) Otorgar el título habilitante para la prestación del servicio a las personas conductoras de taxi con sus respectivos vehículos que cumplan con las regulaciones y parámetros que se establecen en esta ley, el cual tendrá una vigencia de catorce años.
- b) Otorgar el permiso de funcionamiento a las empresas de interconexión mediante plataformas para la prestación del servicio de transporte de personas en vehículo automotor, para lo cual, de previo al otorgamiento, deberá solicitar el criterio técnico sobre seguridad y privacidad de la información solicitado al MICITT de acuerdo con el reglamento respectivo, en un plazo de 10 días hábiles.
- c) Disponer de una base de datos de información común en la cual estén los datos de las personas conductoras de los servicios que se regulan en esta ley, en la cual se pueda validar en cumplimiento de los requisitos dispuestos en ésta por parte de las empresas de interconexión plataformas y de las personas oficiales de tránsito.
- d) Implementar y mantener actualizado un registro digital de las plataformas tecnológicas, la cantidad de conductores afiliados y los números de placas de los vehículos automotores. Dicho registro deberá atender las políticas establecidas en la ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, No. 8220, del 11 de marzo de 2002.

- e) Fiscalizar el debido cumplimiento de las normas y disposiciones contenidas en esta ley, respecto a las EIMP y personas conductoras de taxi y de transporte con interconexión mediante plataformas.
- f) Aprobar los reglamentos para la regulación de los servicios de transporte, de conformidad con esta ley, los cuales deberán ser recomendados al Poder Ejecutivo para su respectiva promulgación.
- g) Velar por los derechos de las personas usuarias en cuanto al cumplimiento de las condiciones que se disponen en la presente Ley.
- h) Establecer canales de comunicación para quejas, reclamos y denuncias respecto al servicio de conductores afiliados y habilitados, así como de las plataformas tecnológicas, únicamente en cuanto al eventual incumplimiento de las disposiciones de esta ley.

Artículo 13.- Del Tribunal Administrativo de Transporte. Son funciones del TAT en cuanto a las disposiciones de esta ley, las siguientes:

- a) Resolver, en el marco de sus competencias, las denuncias y quejas formuladas por las personas usuarias y conductores afiliados, ante el Tribunal Administrativo de Transporte para su trámite, conocimiento y resolución.
- b) Sancionar en sede administrativa cualquier incumpliendo en el que incurran las plataformas tecnológicas, los conductores habilitados por el MOPT y los conductores afiliados a plataformas tecnológicas, con respecto al régimen sancionatorio que se dispone en esta ley.
- c) Resolver en sede administrativa las apelaciones planteadas contra las resoluciones de cancelación de los títulos habilitantes, autorizaciones o permisos que decreta el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

CAPÍTULO III DEL SERVICIO DE TAXI

Artículo 14.- De los requisitos para la prestación del servicio de taxi: Para la prestación del servicio de taxi, las personas conductoras deberán cumplir con los siguientes requisitos ante el MOPT:

- a) Tener licencia de conducir para el tipo de vehículo correspondiente vigente con al menos 1 año de haberse expedido o licencia tipo C.
- b) Completar un curso para el servicio de taxi impartido por el MOPT o por el ente público o privado que este convenga, requisito que no será necesario en caso de contar con licencia tipo C.
- c) Estar inscrito como trabajador independiente ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS). Para lo cual, se autoriza a la CCSS a establecer un régimen especial de cotización para este tipo de trabajador como conductor habilitado, contemplando que el trabajo sea a tiempo completo, habitual, ocasional o parcial.
- d) Estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda bajo la actividad económica pertinente que regula la presente ley.
- e) Presentar constancia que acredite no contar con antecedentes penales en delitos de índole sexual, tráfico y distribución de drogas, conducción temeraria, asociación ilícita y delitos contra la vida.
- f) No haber sido sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol o psicotrópicos, o por conducir a velocidad temeraria en los últimos cinco (5) años.
- g) Cumplir con los requisitos de índole técnico, operativo y de servicio que se defina mediante reglamento ejecutivo para este tipo de servicio de transporte.
- h) Contar con una póliza de seguros vigente que cubra, íntegramente su responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros.
- i) Contar con póliza de riesgos del trabajo para trabajadores independientes.
- j) Estar al día en el pago de infracciones impuestas con fundamento en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.
- k) Respetar las normas de buena conducta y calidad que se definen en el reglamento respectivo para la prestación del servicio.
- l) Realizar un pago anual al MOPT por el título habilitante para la prestación del servicio.

En cuanto al pago del título habilitante para la prestación del servicio, en caso de que la persona conductora haya realizado previamente el pago para afiliarse en una plataforma, no deberá volverlo a realizar y se tendrá el requisito como cumplido, siempre y cuando se encuentre al día con dicho pago. Para ello, el MOPT verificará el cumplimiento del requisito en la base de datos de información común.

Artículo 15.- De los vehículos automotores para el servicio de taxi. Las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para la prestación del servicio de taxi serán las siguientes:

- a) Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.
- b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.
- c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.
- d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor.
- e) Tener una capacidad máxima de 8 personas de acuerdo con la capacidad constructiva del vehículo.
- f) Ser propietario registral del vehículo automotor o en su defecto contar con la autorización del propietario registral para el conductor para la prestación del servicio de taxi. Dicha autorización deberá ser mediante declaración jurada protocolizada o declaración jurada simple con firma digital. Para tales efectos, un mismo propietario registral no podrá contar con más de tres vehículos autorizados para la prestación del servicio, con excepción de las entidades financieras debidamente reguladas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF).
- g) Utilizar los distintivos y mecanismos de identificación del servicio, de acuerdo con la regulación establecida por el MOPT en el reglamento respectivo.

Los vehículos podrán ser de cualquier modalidad de tracción, sea 4x2, 4x4 o cualquier otro.

Artículo 16.- De la plataforma de información pública del servicio de taxi. El MOPT contará con una plataforma de información pública en la cual las personas usuarias tengan acceso a consultar la información de los vehículos y conductores habilitados para la prestación del servicio de taxi. En dicha plataforma podrá consultarse la información de:

- a) Características de los vehículos automotores, número de placa, modelo, marca del vehículo.
- b) Nombre y foto de los conductores habilitados.
- c) Calificación otorgada por las personas usuarias a cada conductor.

Asimismo, mediante esta plataforma, las personas usuarias calificarán a los conductores habilitados. El MOPT establecerá los mecanismos tecnológicos y de control para garantizar que solo las personas usuarias que efectivamente han recibido el servicio por parte de un conductor, y por una única vez por servicio, puedan evaluarlo.

Artículo 17.- De la no aceptación de medios alternativos de pago en los servicios de taxi. Constituye infracción administrativa negarse a aceptar, como medio de pago alternativo, las tarjetas de crédito o débito u otros mecanismos de pago, electrónicos o no, garantizados por una institución financiera, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley No. 9416, Ley para Mejorar la Lucha contra el Fraude Fiscal, de 14 de diciembre de 2016. Esta infracción se sancionará con una multa equivalente a un salario base.

CAPÍTULO IV DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON INTERCONEXIÓN DE PLATAFORMAS DIGITALES

Artículo 18.- De las Empresas de Interconexión Mediante Plataformas (EIMP). Son obligaciones de las empresas de Transporte de Plataformas para su operación:

- a) Estar inscrita y activa ante el registro de personas jurídicas del Registro Nacional; tratándose de empresas extranjeras deberán constituir una sucursal, filial u otra figura de sociedad mercantil inscrita en el país, la cual será la responsable y representante legal para todos los efectos, en cuanto a las disposiciones de esta ley.
- b) Estar inscrita como contribuyente y cumplir con sus obligaciones ante la Dirección General de Tributación Directa.
- c) Estar inscrito como patrono y cumplir con sus obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social en caso de contar con trabajadores corporativos distintos a los conductores acreditados ante las plataformas como trabajadores independientes.
- d) Contar con los derechos de propiedad o explotación de una plataforma tecnológica que brinde la intermediación entre personas conductoras afiliadas y personas que requieran contratar el servicio de transporte que se regula en la presente ley.
- e) Verificar el cumplimiento de los requisitos de los conductores afiliados y de sus vehículos automotores para su afiliación a la plataforma tecnológica mediante la Base de Datos de Información Común.

- f)** Pagar anualmente, a favor del MOPT, el permiso de funcionamiento para la plataforma de transporte, ante la Tesorería Nacional, conforme a la presente ley y mediante los mecanismos de pago que se definan reglamentariamente.
- g)** Contar con mecanismos y procedimientos para fomentar la seguridad de las personas usuarias, evitar el acoso sexual y la discriminación.
- h)** Contar con un mecanismo para la evaluación del conductor afiliado y de usuario de la plataforma tecnológica.
- i)** Solicitar autorización al propietario registral cuando el vehículo no sea propiedad del conductor afiliado según el Registro Público de la Propiedad de Bienes Muebles.
- j)** Poner a disposición de la persona usuaria y de los conductores afiliados, un mecanismo para la formulación de quejas y reclamaciones a través de la plataforma tecnológica.
- k)** Remitir de forma inmediata a la dependencia competente del MOPT todas las denuncias o quejas graves, según la calificación que se hará vía reglamento, que interpongan los usuarios contra la plataforma tecnológica o contra los conductores afiliados.
- l)** Ser agente retenedor del Impuesto de Valor Agregado que deben pagar las personas usuarias del servicio de transporte con interconexión de plataformas digitales de conformidad con la legislación vigente.
- m)** Colaborar con las autoridades administrativas o judiciales para la detección de probables responsables en la comisión de presuntos ilícitos.
- n)** Notificar previamente, al MOPT y a las personas usuarias y conductores afiliados, sobre cambios en los términos y condiciones del uso de la plataforma tecnológica.
- o)** Promover que la plataforma cuente con un porcentaje mínimo de vehículos adaptados para los usuarios conforme a la Ley No. 7600, y según se disponga mediante reglamento de la presente Ley.
- p)** Brindar un informe trimestral al MOPT respecto a la cantidad de personas conductoras y vehículos afiliados a la plataforma, viajes realizados e ingresos totales por los viajes realizados.
- q)** Reportar al MOPT, o a su órgano delegado, a través de la Base de Datos de Información Común, cada nueva persona conductora afiliada a la plataforma, el cumplimiento de sus requisitos, así como las bajas y razones de éstas. Para el cumplimiento de esta obligación, el MOPT o su órgano delegado deberán proporcionar el acceso respectivo a la empresa, mediante los mecanismos

informáticos que garanticen la seguridad y privacidad, para que pueda brindar la información solicitada.

- r) No cometer prácticas discriminatorias de ningún tipo, por lo cual, no podrá negar el acceso a la plataforma, a personas conductoras o usuarias, por razones sexuales, socioeconómicas, religiosas, políticas, por haber sido denunciante o demandante en materia penal, civil o administrativa, por ser una persona conductora de taxi o por cualquier otra contraria al principio constitucional de igualdad.
- s) Cumplir con la legislación que les resulte aplicable para su operación, así como con el pago de derechos y obligaciones que la ley les señale y que resulten necesarios para la correcta prestación del servicio de intermediación tecnológica de acuerdo con esta ley.

Artículo 19.- De los Requisitos de funcionalidad de las Plataformas Tecnológicas.

Las plataformas tecnológicas para su funcionalidad deberán de cumplir con lo siguiente:

- a) Cumplir con la legislación y buenas prácticas en materia de seguridad informática y privacidad de la información, lo cual deberá acreditarse ante el MOPT y este solicitará un criterio técnico al respecto por parte del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT), para que así, el MOPT les otorgue el permiso de funcionamiento para operar en el territorio nacional.
- b) Contar con mecanismos de evaluación entre conductores afiliados a la plataforma y personas usuarias.
- c) Contar con términos y condiciones de uso de la aplicación en los que se especifique las obligaciones de los conductores afiliados y las personas usuarias.
- d) Contar con un sistema de atención de servicio al cliente para la resolución de problemas relacionados con el servicio que presta el conductor CAP a la persona usuaria.
- e) Informar a la persona usuaria de forma previa el precio, características del vehículo automotor, número de placa, modelo, marca del vehículo, nombre del conductor afiliado y el tiempo de espera estimado.
- f) Permitir pagos a través de medios electrónicos autorizados o en efectivo.
- g) Entregar un recibo electrónico de cobro al finalizar cada viaje que indique al menos: distancia recorrida, tiempo del viaje y monto cobrado.

Artículo 20.- Plazo de vigencia del permiso de funcionamiento de las Plataformas Tecnológicas. El permiso de funcionamiento que se le otorga a las empresas de interconexión mediante plataforma, otorgado por el MOPT respecto a una plataforma para la interconexión de servicios de transporte, previo criterio técnico del MICITT sobre seguridad informática y privacidad de la información, tendrá una vigencia de cinco años, sujeto al pago anual del permiso de funcionamiento de la EIMP y al cumplimiento de las obligaciones que le señala la presente ley.

El MOPT, a solicitud de parte interesada, podrá renovar el permiso de funcionamiento de las empresas de interconexión mediante plataforma, por un plazo de cinco años, previo cumplimiento del criterio técnico del MICITT y de requisitos. Dicha solicitud de renovación de permiso de funcionamiento de las plataformas tecnológicas debe ser solicitada con un mes de antelación al vencimiento de este.

Artículo 21.- Del procedimiento para la solicitud de permiso de plataforma tecnológica de interconexión para el transporte de personas. El Poder Ejecutivo, mediante el reglamento de la presente Ley, establecerá el procedimiento para que las empresas de interconexión mediante plataforma realicen la solicitud y trámite de del permiso de funcionamiento de la plataforma de acuerdo con los requisitos y disposiciones de esta ley.

Dicho procedimiento deberá gestionarse únicamente ante el MOPT, en la instancia interna que este designe, por lo cual será éste el que solicite al MICITT el criterio técnico respectivo en cuanto al cumplimiento de la legislación y buenas prácticas en materia de seguridad informática y privacidad de la información; aspecto que deberá estar regulado de previo mediante reglamento. Dicho criterio técnico no podrá evaluar aspectos que no se encuentren debidamente regulados previamente.

Artículo 22.- Del procedimiento de oficio para la inscripción de plataforma. Cuando el MOPT determine la existencia de una plataforma tecnológica que se encuentra ofreciendo su servicio de interconexión a personas conductoras y usuarias sin el debido permiso, apercibirá a la empresa o persona responsable de ésta para que realice la solicitud y trámite respectivo en un plazo de un mes prorrogable hasta por tres meses por causas debidamente justificadas y ajenas a la responsabilidad de la persona o empresa responsable. El cómputo de dicho plazo únicamente se interrumpe con la presentación de la solicitud y se suspende con los actos intermedios del trámite que sean responsabilidad

de la Administración. En caso de no cumplir con dicha prevención, se iniciará con el debido proceso sancionatorio de conformidad con esta ley.

Artículo 23.- De los conductores afiliados a las plataformas tecnológicas. Son obligaciones de los conductores afiliados a las plataformas tecnológicas para operar el servicio de transporte que por esta ley se regula:

- a) Tener licencia de conducir para el tipo de vehículo correspondiente vigente con al menos 1 año de haberse expedido.
- b) Completar un curso para el servicio de transporte con interconexión mediante plataformas impartido por la empresa de plataforma o por el ente público o privado que ésta convenga. Dicho curso deberá estar debidamente aprobado por el MOPT.
- c) Estar inscrito como trabajador independiente ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS). Para lo cual, se autoriza a la CCSS a establecer un régimen especial de cotización para este tipo de trabajador como conductor afiliado a una plataforma tecnológica, contemplando que el trabajo ya sea habitual, ocasional o parcial, lo cual no implica una relación de empleo entre la plataforma tecnológica y los conductores afiliados.
- d) Estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda bajo la actividad económica pertinente que regula la presente ley.
- e) Presentar constancia que acredite no contar con antecedentes penales en delitos de índole sexual, tráfico y distribución de drogas, conducción temeraria, asociación ilícita y delitos contra la vida.
- f) No haber sido sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol o psicotrópicos, o por conducir a velocidad temeraria en los últimos cinco (5) años.
- g) Cumplir con los requisitos de índole técnico, operativos y de servicio que las empresas de interconexión mediante plataforma establezcan, así como los dispuesto vía reglamento por el MOPT.
- h) Contar con una póliza de seguros vigente que cubra, íntegramente su responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros.
- i) Contar con póliza de riesgos del trabajo para trabajadores independientes.
- j) Estar al día en el pago de infracciones impuestas con fundamento en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

- k) Respetar las normas de buena conducta y calidad que se definen en el reglamento respectivo para la prestación del servicio.
- l) Realizar un pago anual al MOPT por la autorización para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley, el cual deberá realizar ante la empresa de plataforma a la cual se afilia por primera vez y ésta lo reportará y hará efectivo ante el MOPT.

Los anteriores requisitos deberán ser presentados por la persona conductora al momento de afiliarse a la plataforma tecnológica. La empresa de plataforma tecnológica respectiva deberá definir los mecanismos de dicha afiliación y, además, reportar al MOPT o a la instancia que este defina, toda la información respectiva a la persona conductora y su afiliación.

En cuanto al pago anual de la autorización del conductor, este será pagadero una única vez al año por la persona conductora en favor del MOPT y ante la plataforma tecnológica respectiva. En caso de que la persona conductora se afilie a más de una plataforma de transporte, solo deberá realizar el pago ante la primera plataforma a la que se afilie, mientras que, para las restantes plataformas, las empresas de interconexión mediante plataformas validaran si efectivamente se realizó dicho pago anteriormente en la base de datos de información común y, con dicha comprobación, calificarán como cumplido el requisito.

A su vez, para el caso de personas conductoras del servicio de taxi que deseen afiliarse a las plataformas y que se encuentren al día con su pago del título habilitante para la prestación de servicio de taxi, no requerirán volverlo a pagar en la plataforma y se tendrá el requisito como cumplido, lo cual deberá validarse en la base de datos de información común.

Artículo 24.- De los vehículos automotores para el servicio de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas. Las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para la prestación del servicio económico de interés general de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas, serán las siguientes:

- a) Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.

- b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.
- c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.
- d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor.
- e) Tener una capacidad máxima de 8 personas de acuerdo con la capacidad constructiva del vehículo.
- f) Ser propietario registral del vehículo automotor o en su defecto contar con la autorización del propietario registral para la afiliación del conductor ante las empresas de interconexión mediante plataforma. Dicha autorización deberá ser mediante declaración jurada protocolizada o mediante declaración jurada simple con firma digital. Para tales efectos, un mismo propietario registral no podrá contar con más de tres vehículos autorizados para la prestación del servicio, con excepción de las entidades financieras debidamente reguladas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF).
- g) Utilizar los distintivos y mecanismos de identificación del servicio de, acuerdo con la regulación establecida por el MOPT en el reglamento respectivo.

CAPÍTULO V DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 25.- Derechos de las personas usuarias. Son derechos de las personas usuarias de los tipos de servicio de transporte que se regulan en esta ley:

- a) Conocer previamente, el precio que se le cobrará, o bien las condiciones para la fijación final de este, por el servicio de transporte, las características del vehículo automotor, número de placa, color del vehículo automotor y modelo, marca del vehículo, nombre y foto del conductor afiliado y el tiempo de espera estimado, según corresponda.
- b) Tener acceso a un canal de atención de servicio al cliente por parte de las empresas de interconexión mediante plataforma o el MOPT según corresponda, para plantear denuncias o quejas relacionadas, con el servicio de transporte requerido.
- c) Recibir el servicio que se regula en esta ley con un trato libre de cualquier forma de discriminación, acoso, hostigamiento, abuso, y en un ambiente libre de cualquier forma de violencia.

- d) Tener acceso a un mecanismo para la evaluación del conductor afiliado en la plataforma tecnológica o al conductor habilitado por el MOPT. Para el caso de los conductores habilitados para el servicio de taxi, el MOPT será el responsable de disponer de dicha plataforma de evaluación, la cual será de acceso y consulta pública.
- e) Pagar el servicio de transporte a través de medios electrónicos autorizados o en efectivo.
- f) Recibir un comprobante de pago al finalizar cada viaje que indique al menos: distancia recorrida, tiempo del viaje, placa de vehículo que presta el servicio y monto cobrado.
- g) En caso de personas con discapacidad tener oferta de vehículos automotores adaptados a sus necesidades de movilidad.
- h) Brindar su consentimiento a las empresas de interconexión mediante plataforma para la recopilación de sus datos personales, y que se les comunique los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal, de conformidad con la Ley No. 8968, Ley de Protección de la Persona frente al tratamiento de sus datos personales.

CAPÍTULO VI

FONDO DE MOVILIDAD

Artículo 26.- Sobre el pago anual del permiso de funcionamiento de las Empresas de interconexión mediante plataformas Tecnológicas y de las autorizaciones de personas conductoras. El MOPT, con base a criterios técnicos y proporcionales, que no limiten la entrada de nuevos participantes y el principio de libre concurrencia de mercado, deberá definir un monto a cobrar por cada permiso de funcionamiento de plataforma tecnológica de transporte y por cada autorización o título habilitante para la prestación del servicio de taxi o mediante plataformas. Para ello, se deberán seguir las siguientes reglas:

- a) El MOPT calculará el cobro con base en un sistema de costeo apropiado para esta actividad y de acuerdo con las mejores prácticas a nivel nacional e internacional.
- b) Se deberán realizar los estudios técnicos respectivos con base a criterios de proporcionalidad y razonabilidad con respecto al mercado para la fijación de los montos respectivos.

- c) Para el caso del permiso de funcionamiento de las plataformas digitales, el MOPT establecerá un monto proporcional y razonable, de acuerdo con los estudios de oferta y demanda que realice al efecto, así como con un análisis de la información de montos dispuestos por otros países, considerando las diferencias en tamaños y diferencias de mercado, en una relación proporcional entre tamaño de mercado y monto a pagar.
- d) La fijación de los montos deberá darse mediante Decreto Ejecutivo, publicarse en el Diario Oficial La Gaceta y actualizarse cada 5 años en el mes de abril.
- e) Las empresas de interconexión mediante plataformas deberán realizar el pago a favor del MOPT por concepto del permiso de funcionamiento para la plataforma, ante la Tesorería Nacional, conforme a la presente ley y mediante los mecanismos de pago que se definan reglamentariamente.
- f) El pago por concepto de los derechos de título habilitante para servicio de taxi y autorización para conductores afiliados a plataformas deberá ser el mismo y no podrán darse fijaciones diferenciadas para uno u otro.
- g) Las personas conductoras autorizadas para brindar el servicio de taxi deberán realizar el pago a favor del MOPT por concepto del título habilitante para la prestación del servicio ante la Tesorería Nacional, conforme a la presente ley y mediante los mecanismos de pago que se definan reglamentariamente. Para el caso de las personas conductoras afiliadas a plataformas, este pago será realizado ante la empresa de plataforma de transporte.

Asimismo, en cuanto a las autorizaciones temporales para personas conductoras, sea de taxi o de transporte con interconexión mediante plataformas, el monto a pagar por estas no podrá superar la cuarta parte del pago a realizar por las autorizaciones y títulos habilitantes.

Artículo 27.- Actualización de los montos. Los montos por concepto del pago de permisos y autorizaciones que se disponen en esta ley deberán ser actualizados por el MOPT a más tardar el 30 de marzo de cada año y con base a los datos obtenidos del año

anterior que hayan sido reportados por las empresas de interconexión mediante plataformas, y a partir de los estudios técnicos que realice el MOPT.

Artículo 28.- Destino del pago anual del permiso de funcionamiento de las plataformas tecnológicas, del permiso de taxi y las multas establecidas y multas a los conductores afiliados y habilitados por el MOPT. Los recursos provenientes del pago anual del permiso de funcionamiento de las plataformas tecnológicas, pago anual de las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas o taxi, así como provenientes de las multas establecidas en la presente ley, serán destinadas a un fondo de movilidad administrado por el MOPT.

Artículo 29.- Presupuesto del Fondo de Movilidad. El Ministerio de Hacienda deberá asignar los recursos provenientes de las fuentes de financiamiento del Fondo de Movilidad en el presupuesto correspondiente a éste en el proyecto de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República, en favor del MOPT, para su debida tramitación.

Artículo 30.- Finalidad del fondo de Movilidad. El Fondo de Movilidad tendrá como finalidad financiar proyectos de infraestructura vial, movilidad y modernización del transporte, así como la efectiva fiscalización de los servicios que se regulan mediante esta ley y cualquier pago de derechos u obligaciones con responsabilidad del Estado que se derive de los efectos de la presente ley y de las materias que regula, en favor de personas usuarias, conductoras o empresas de interconexión mediante plataformas.

CAPÍTULO VII RÉGIMEN SANCIONATORIO, PROCEDIMIENTO Y COBRO DE MULTAS

Artículo 31.- Calificación de las faltas. Las sanciones para las faltas que se establecen en la presente ley se determinarán de acuerdo con la siguiente calificación:

- a) **Faltas leves:** Se le podrá imponer una multa por un monto de uno hasta diez salarios base.
- b) **Faltas graves:** Suspensión temporal desde 15 días naturales hasta un año del permiso de operación de la plataforma o de la autorización o título habilitante para la prestación de transporte en modalidad taxi o mediante plataformas tecnológicas.
- c) **Faltas gravísimas:** Para el caso de las empresas de interconexión mediante plataformas, se sancionará con la inhabilitación total de la empresa para que su

plataforma o sus plataformas sean autorizadas por el MOPT por un plazo de hasta 5 años. Para el caso de personas conductoras se sancionará hasta por el mismo plazo para la obtención de una autorización o título habilitante para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas o en modalidad taxi.

El MOPT podrá establecer convenios de cooperación o alianzas con el Ministerio de Hacienda, entidades financieras nacionales e internacionales y de supervisión, así como con tiendas o proveedores de software, proveedores de tecnología y proveedores y operadores de telecomunicaciones y servicios de información en aras de garantizar una mayor eficacia de las sanciones impuestas de acuerdo con los incisos b) y c), así como de impedir que dichas sanciones sean eludidas.

Artículo 32.- Causales de extinción de la autorización, título habilitante o permiso para conductores de taxi o de plataformas tecnológicas. Las siguientes son causas de cancelación de la autorización o permiso para las personas conductoras prestatarias de los servicios de taxi y de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas:

- a) Incumplir las obligaciones y los deberes fijados en esta ley, su reglamento, el contrato o leyes y reglamentos conexos.
- b) Comprobar, en cualquier momento, la presentación de datos falsos brindados al MOPT, a su órgano delegado, o a la plataforma tecnológica gestionante del permiso para la prestación del servicio.
- c) Ceder el permiso, autorización o derecho de título habilitante a favor de un tercero sin la debida autorización por parte del MOPT o su órgano delegado.
- d) Cumplir el plazo fijado para el permiso, autorización o título habilitante.
- e) Inexistencia de un vehículo asociado a la prestación del servicio, sea por venta, remate o pérdida total de éste sin que se sustituya por un nuevo vehículo para la prestación del servicio en un plazo de tres meses sin que haya una justificación por causas de accidentes, salud u otra no imputable a la persona conductora.

Las anteriores causales, además, constituirán falta grave, por lo cual, en conjunto con la extinción de la autorización o permiso, se establecerá el plazo hasta el cual se podrá optar nuevamente por este derecho, de conformidad con el plazo de sanción para dicha calificación.

Artículo 33.- Faltas leves. Se considerarán faltas leves las siguientes:

- 1) El incumplimiento del artículo 8
- 2) El incumplimiento durante la vigencia del título habilitante de prestación del servicio de lo dispuesto en el artículo 14 incisos g), h), j), k) y l). En cuanto al Inciso l) se tendrá como falta cuando haya un atraso en el pago por más de 30 días naturales.
- 3) El incumplimiento durante la vigencia del título habilitante de prestación del servicio de lo dispuesto en el inciso a) del artículo 15.
- 4) Por incumplimiento a lo dispuesto en el artículo 17 de la presente ley.
- 5) Por incumplir durante la vigencia del permiso con alguna de las obligaciones establecidas en los incisos k), o), p), q) y s) del artículo 18 de la presente ley.
- 6) Por incumplir durante la vigencia del permiso de la empresa con alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 19 excepto el inciso b) y f).
- 7) El incumplimiento durante la vigencia de la autorización de prestación del servicio de lo dispuesto en el artículo 23 incisos g), h), j), k) y l). En cuanto al Inciso l) se tendrá como falta cuando haya un atraso en el pago por más de 30 días naturales.
- 8) El incumplimiento durante la vigencia de la autorización de prestación del servicio de lo dispuesto en el inciso a) del artículo 24.
- 9) En cuanto al responsable de incumplir con las disposiciones que garanticen el cumplimiento de alguna de las disposiciones del artículo 25, salvo lo dispuesto en el inciso c).

Artículo 34.- Faltas graves. Se considerarán faltas graves las siguientes:

- 1) El incumplimiento del artículo 7.
- 2) El incumplimiento durante la vigencia del título habilitante para la prestación del servicio de lo dispuesto en el artículo 14 excepto en los incisos g), h), j), k), l).
- 3) El incumplimiento durante la vigencia del título habilitante para la prestación del servicio de lo dispuesto en el artículo 15 excepto el inciso a).
- 4) Por incumplir durante la vigencia del permiso con alguna de las disposiciones establecidas en el artículo 18 excepto en los incisos k), o), p), q) y s).
- 5) Por incumplir durante la vigencia del permiso de la empresa con alguna de las obligaciones establecidas en los incisos b) y f) del artículo 19.
- 6) El incumplimiento durante la vigencia de la autorización de prestación del servicio de lo dispuesto en el artículo 23 excepto en los incisos g), h), j), k), l).
- 7) El incumplimiento durante la vigencia de la autorización de prestación del servicio de lo dispuesto en el artículo 24 excepto el inciso a).

- 8) En cuanto al responsable de incumplir con las disposiciones que garanticen el cumplimiento de alguna de las disposiciones del inciso c) del artículo 25.
- 9) El incumplimiento, cuando se dé un atraso superior a tres meses, de lo dispuesto en el artículo 26.
- 10) La reiteración de tres faltas leves diferentes en un mismo año o bien de la misma falta leve dos veces en el mismo año.

Artículo 35.- Faltas gravísimas. Se considerarán faltas gravísimas las siguientes:

- a) La reiteración en al menos una ocasión de cualquier falta grave en el plazo de un año.
- b) La reiteración de más de 3 faltas graves en el plazo de duración del permiso o autorización incluyendo sus renovaciones.
- c) El negarse, hacer caso omiso o incumplir con el procedimiento de permiso de plataforma de transporte de acuerdo con las disposiciones de esta ley y su reglamento, esto cuando se aperciba de la obligación de realizarlo de acuerdo con el artículo 22 de esta ley. Se tomará como una negativa a dicho procedimiento el no responder al apercibimiento y no proceder con el trámite de permiso respectivo en el plazo señalado en el artículo 22 de esta ley.

Artículo 36.- Sanciones para las personas conductoras. El incumplimiento de las obligaciones de los conductores afiliados a plataformas tecnológicas y habilitados para la prestación del servicio de taxi, establecidas en la presente ley y su reglamento, así como las denuncias y quejas establecidas en su contra será instruido mediante un procedimiento administrativo ordinario por el Tribunal Administrativo de Transporte, cumpliendo previamente con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas.

Las plataformas tecnológicas están facultadas a establecer sus propios mecanismos sancionatorios y sanciones, siempre y cuando no contradigan las regulaciones y disposiciones que se establecen en esta ley y su reglamentación.

Artículo 37.- Procedimiento. La aplicación de sanciones a las plataformas tecnológicas, a los conductores afiliados a éstas o a los conductores habilitados para la prestación del servicio de taxi, por faltas cometidas a las obligaciones reguladas en esta Ley y su reglamento, por denuncias formuladas por la persona usuaria o de oficio por parte de la

Administración, se tramitarán mediante el procedimiento administrativo ordinario, previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas.

La instrucción del procedimiento administrativo ordinario será llevada a cabo por un Órgano Director de procedimiento administrativo designado por el Tribunal Administrativo de Transporte, respetando las garantías constitucionales del debido proceso y derecho de defensa. Finalizada la instrucción del procedimiento, deberán remitir un informe final con recomendación al Pleno del Tribunal, quien emitirá el acto final, resolviendo conforme a derecho.

Las resoluciones del Pleno del Tribunal, de conformidad con el artículo 345.2 de la Ley General de la Administración Pública, pueden ser impugnadas mediante el recurso de reposición en el plazo de tres días. La resolución que resuelve este recurso es de acatamiento obligatorio y da por agotada la vía administrativa.

Artículo 38.- Régimen sancionatorio de las plataformas tecnológicas. El incumplimiento de las obligaciones de las plataformas tecnológicas, establecidas en la presente ley, su reglamento, y las condiciones en las que fue otorgada el permiso de operación, así como las denuncias y quejas establecidas en su contra, serán instruidas mediante un procedimiento administrativo ordinario que ordenará el Ministro de Obras Públicas y Transportes, cumpliendo previamente con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas. Esto, sin detrimento de las regulaciones y régimen sancionatorio que se establecen en la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, así como de las competencias de los órganos competentes, de acuerdo con dicha ley, para imponer las sanciones respectivas. La instrucción del Procedimiento podrá ser realizada por los órganos internos que sean asignados por el órgano decisor, competencia que podrá ser delegada por el Ministro al Viceministerio de Transporte. En s contra lo resuelto procederá recurso de apelación en subsidio ante el Tribunal Administrativo de Transporte.

Artículo 39.- Cobro de multas. Una vez que se encuentre en firme la resolución del Tribunal Administrativo de Transporte, en la que se sanciona a las plataformas tecnológicas o el conductor afiliado, por incumplimiento de sus obligaciones, por la imposición de una multa correspondiente al pago del salario base que se disponga según el caso, el Tribunal Administrativo de Transporte remitirá copia certificada del expediente administrativo al

MOPT, para que realice el procedimiento de cobro de la multa impuesta conforme a la Sección Segunda de la Ley General de la Administración Pública.

En el caso de que, concluido el procedimiento de ejecutoriedad de la multa impuesta a las plataformas tecnológicas o a los conductores afiliados, y estos no honren el adeudo correspondiente, el MOPT deberá acudir a la vía judicial competente.

REFORMAS

Artículo 40.- Se reforma parcialmente la Ley No. 9078, de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012, en las siguientes disposiciones:

- a) Se reforma los incisos 11, 43, 115, 116 y 120 del artículo 2, el texto es el siguiente:

“11. Bahía de parada de transporte público o de servicio económico de interés general de transportes: espacio debidamente autorizado como tal y complementario a la estructura de la vía, utilizado como zona de transición entre la calzada y el andén, destinado temporalmente al abordaje y desabordaje de pasajeros, a vehículos de transporte público o de servicio de taxi en ruta regular”.

“43. Derecho de vía: derecho que recae sobre una franja de terreno de naturaleza demanial y que se destina a la construcción de obras viales para la circulación de vehículos o el tránsito de personas o de otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato, la nomenclatura vial, el anuncio informativo de servicios, las actividades y los destinos turísticos, así como para la instalación de paradas de vehículos de transporte tipo taxi, transporte público o parabuses”.

“115. Vehículo de servicio económico de interés general de transporte de personas: vehículo automotor destinado al transporte remunerado de personas, de conformidad con la Ley de Transporte Remunerado No Colectivo de Personas y Plataformas Digitales. Estos vehículos se pueden utilizar para los siguientes dos tipos de servicios:

a) *Servicio taxi: Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado por un conductor habilitado directamente por el MOPT. Este tipo de transporte puede ser ofrecido de punto a punto, abiertamente al público y los vehículos pueden utilizar distintivos para ser identificados por las personas usuarias, de acuerdo con la reglamentación del MOPT. Este servicio no debe estar sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas específicas.*

b) *Servicio de transporte con interconexión mediante plataformas: Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado por un conductor afiliado a plataforma con permiso de funcionamiento del MOPT, en cuyo caso, la misma empresa u organización propietaria o administradora de la plataforma es la que gestiona el permiso de prestación de servicio para el conductor, según la regulación y parámetros establecidos reglamentariamente por el MOPT y la legislación vigente. Este tipo de servicio de transporte únicamente puede ser ofrecido mediante la plataforma tecnológica a la cual las personas deben estar previamente abonadas y, mediante esta, eligen los puntos de viaje, sin que se esté sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas específicas”.*

“116. Taxímetro: *instrumento mecánico, electrónico, digital o mixto, que se puede utilizar en los vehículos de servicio de taxi o mediante plataformas para determinar el precio del servicio prestado e indicar, en un lugar visible y sellado, la suma que debe pagar el usuario conforme a la distancia recorrida y el tiempo de duración del viaje. La parametrización de precios en dicho dispositivo se deberá dar de acuerdo con la regulación que al efecto emita el Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes”.*

“120. Transporte público de personas: *servicio de traslado público de pasajeros realizado por medio de autobuses, busetas, microbuses u otros vehículos autorizados, al cual le es aplicable una tarifa o precio establecida según lo determine el ordenamiento jurídico”.*

b) Se reforma el artículo 46, el texto es el siguiente:

"ARTÍCULO 46.- Modalidad taxi

Los vehículos dedicados a la prestación del servicio de transporte económico de interés general de personas, de tipo taxi, sin perjuicio de lo establecido en otras normas, se rigen por las siguientes disposiciones:

a) *Colocar, en un lugar visible al usuario de este servicio, el código de conductor expedido por el MOPT.*

b) *Ser del color y con las figuras geométricas que el MOPT determine, de acuerdo con el reglamento respectivo.*

c) *Colocar, en un lugar visible al usuario de este servicio, la información sobre los precios de servicio en caso de utilizar taxímetro para su cálculo".*

c) Se reforma el tercer párrafo del artículo 94, el texto es el siguiente:

"ARTÍCULO 94.- Cinturones y otros dispositivos de seguridad

(...)

Se exceptúan, de la utilización de los sistemas de retención infantil, los vehículos de servicios de transporte remunerado de personas en vehículos automotores de tipo taxi o de servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales, autobuses o busetas en ruta regular, y autobuses o busetas de servicios especiales, salvo en el servicio especial de transporte de estudiantes cuando se preste a personas menores de doce años que midan menos de 1.45 metros de estatura".

d) Se agrega un nuevo inciso g) al artículo 146, el texto es el siguiente:

"(...)

g) Prestar el servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores, sin estar habilitado por el MOPT para brindar el servicio de taxi o bien afiliado como conductor ante una Plataforma Tecnológica, de conformidad con la Ley de Transporte Remunerado No Colectivo de Personas y Plataformas Digitales".

e) Se reforma el inciso j) del artículo 145, el texto es el siguiente:

“Artículo 145.- Multa categoría C

Se impondrá una multa de noventa y cuatro mil colones (94.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

(...)

j) Al propietario del vehículo de servicio de taxi que porte un taxímetro alterado, no coincidiendo la parametrización del dispositivo con la que se regula mediante el reglamento respectivo emitido por el MOPT, así como con la información brindada a la persona usuaria, sea por medios digitales o mediante la rotulación del vehículo.

(...)

Artículo 41.- Se reforma el párrafo segundo del artículo 272 de la Ley No. 3284, denominada Código de Comercio, del 30 de abril de 1964 y sus reformas, el texto es el siguiente:

“ARTÍCULO 323.-

(...)

El contrato de transporte regulado en este artículo no autoriza el transporte de personas por medio de vehículos automotores, para lo cual se requerirá de autorización, título habilitante o permiso otorgado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de conformidad con la Ley de Transporte No Colectivo de Personas y Plataformas Digitales”

Artículo 42.- Se reforma el inciso c) del Artículo 24 de la parcialmente la Ley N.º 7969, denominada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, para que se lea de la siguiente forma:

“c) Los cánones que esta ley establece sobre las concesiones y permisos de transporte público remunerado de personas”.

DEROGATORIAS

Artículo 43.- Derogatorias. Se derogan las siguientes disposiciones:

- a) La Ley N.º 7969, denominada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, con las siguientes excepciones que se mantienen vigentes, mientras no se publiquen las normas que las sustituyan: los artículos: del 5 al 28, 54 y 61.
- b) El inciso j) del Artículo 7 de la Ley N.º 7969, denominada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.
- c) Los artículos 2 inciso 111, 35 inciso g), 146 incisos k) y l) de la Ley No. 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.- El Ministerio de Obras Públicas, en un plazo no mayor a seis meses a partir de la vigencia de la presente ley, deberá implementar la Base de Datos de Información Común, así como la plataforma de información pública del servicio de taxi.

TRANSITORIO II.- Durante el primer año de entrada en vigor de la presente ley, el costo anual que pagará cada conductor habilitado por la autorización para la prestación del servicio de taxi o de transporte con interconexión mediante plataformas será de cincuenta mil colones. Asimismo, el MOPT tendrá seis meses para determinar el monto a pagar por el permiso de funcionamiento de las plataformas digitales temporalmente, por concepto del primer año, lo cual deberá incluirse como un transitorio en el reglamento de esta ley.

TRANSITORIO III.- El MOPT, a través de sus órganos, no renovará los derechos de concesión del servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi y los permisos para servicio especial estable de taxi, con excepción de los taxis para servicios especiales en puertos y aeropuertos.

TRANSITORIO IV.- La derogatoria a la Ley N.º 7969, denominada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, de 22 de diciembre de 1999 y sus reformas, así como las reformas y derogatorias a la Ley No. 9078, de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012, no producirán efectos jurídicos sobre las concesiones y permisos que se hayan otorgado de previo a la entrada en vigor de la presente ley, por supervivencia del derecho abolido, en cuyo caso seguirán siendo aplicables las disposiciones de la normativa derogada o previa a su reforma.

Las personas que cuenten con una concesión activa de taxi o un permiso de servicio especial estable de taxi, podrán seguir otorgando el servicio de conformidad con tal condición, hasta que finalicen o se extingan dichos permisos o concesiones, para lo cual, les seguirán aplicando todas las disposiciones contractuales originales, así como las de la Ley No. 7969 y la Ley No. 9078 que se encontraban vigentes al momento del otorgamiento de la concesión o permiso, y se les garantizarán los derechos adquiridos y situaciones jurídicas consolidadas.

La Autoridad Reguladora de Servicios Públicos continuará fijando las tarifas para los servicios públicos de taxi en el marco de la ley La Ley N.º 7969, hasta que finalice o se extinga la última concesión de taxi.

Transitorio V.- Las personas que cuenten con una concesión de taxi activa o con permiso para el servicio especial estable de taxi, podrán tramitar el traslado al nuevo servicio de taxi, mediante título habilitante o autorización, de conformidad con la presente ley, para lo cual deberán renunciar voluntariamente a la concesión o al permiso y se les eximirá del pago anual del permiso en caso de que ya haya realizado el pago anual por el canon de concesión o permiso, para lo cual tendrán como validados los requisitos. Para estos casos, las personas conductoras de taxi que se trasladen al nuevo esquema de servicio conservarán los incentivos, beneficios y prerrogativas fiscales para la adquisición e importación de su vehículo, que son propios de su concesión.

Los vehículos que se trasladen del servicio con concesión de taxi al servicio de taxi mediante título habilitante que se regula en esta ley deberán gestionar el trámite respectivo para inscribir el vehículo como particular y hacer la entrega de la placa de taxi o bien mantenerla

en su vehículo. Para ello, el Ministerio de Justicia y el Registro Nacional, en un plazo de tres meses a partir de la vigencia de la presente ley, emitirán la normativa y reglamentación respectiva y según corresponda.

Asimismo, las concesiones activas y placas de taxi mantendrán sus bases de operación mientras se encuentren en tal condición.

TRANSITORIO VI. El Poder Ejecutivo tendrá un plazo de seis meses para reglamentar la presente Ley, a partir de su entrada en vigor.

TRANSITORIO VII. La Dirección General de Tributación tendrá un plazo de seis meses para readecuar el régimen de tributación simplificada de transporte terrestre remunerado de personas mediante la modalidad de taxi conforme a esta ley, extendiendo además su aplicabilidad a los conductores afiliados a las plataformas tecnológicas.

TRANSITORIO VIII. Para evitar la interrupción y afectación de la prestación del servicio de transporte de personas, así como a los usuarios y conductores que participan del servicio de taxi o se interconectan a través de plataformas: la aplicación del artículo 9 de esta ley no podrá afectar al número de personas conductoras en general, sea con concesión de taxi o registradas en las plataformas de interconexión tecnológica, al momento de la entrada en vigencia de esta ley, para lo cual, las empresas de interconexión mediante plataformas deberán suministrar la información de la cantidad de personas conductoras registradas y activas durante los últimos veinticuatro meses con la demostración fidedigna con el historial de viajes realizados por estas, al día hábil siguiente de dicho momento, con el único fin de consolidar la situación y derechos de las personas como conductoras beneficiadas de esta disposición. El MOPT deberá validar y comprobar la información suministrada. Dichas personas tendrán un plazo de seis meses para consolidar su derecho, contados a partir de la publicación del reglamento de esta ley, para lo cual deberán realizar la solicitud respectiva de su autorización o título habilitante.

Lo anterior no limita a las plataformas de interconexión digital a realizar sustituciones de conductores, dados de baja o inactivos para mantener la oferta mínima de conductores que se reportó a la entrada en vigor de esta ley y así garantizar los derechos de las personas usuarias.

El MEIC tendrá un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley para la elaboración del primer estudio de oferta y demanda que permita el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9 de esta ley, lo cual deberá incluirse en la reglamentación de la ley de conformidad con el Transitorio I y, de ninguna manera, podrá generar una afectación negativa a las personas referidas en el primer párrafo de esta ley.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los 3 días del mes de mayo de dos mil veintitrés.



RODRIGO CHAVES ROBLES



**LUIS ESTEBAN AMADOR JIMÉNEZ
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**



**PAULA BOGANTES ZAMORA
MINISTRA DE CIENCIA, INNOVACIÓN, TECNOLOGÍA Y TELECOMUNICACIONES**



**FRANCISCO GAMBOA SOTO
MINISTRO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO**