



**DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS**

**AL-DEST- IJU -242-2023**

**INOFRME DE: PROYECTO DE LEY**

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

**EXPEDIENTE N° 23736**

**INFORME JURÍDICO**

**ELABORADO POR:  
DAISY GUERRERO DELGADO  
ASESORA PARLAMENTARIA**

**SUPERVISADO POR:  
MARÍA MAYELA CHAVES VILLALOBOS  
JEFE DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN  
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ  
DIRECTOR**

**7 DE NOVIEMBRE, 2023**



## TABLA DE CONTENIDO

<b>ANÁLISIS TÉCNICO .....</b>	<b>3</b>
A) RESUMEN DEL PROYECTO.....	3
B) ANTECEDENTES .....	4
C) VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE .....	5
D) ASPECTOS GENERALES.....	5
1. Las Plataformas digitales de transporte	
2. Plataformas digitales en otros países (experiencia internacional de regulación.	
3. El transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica.	
4. Uber como fuente de empleo en Costa Rica	
E) SOBRE LA PROPUESTA DE LEY N° 23736.....	14
1. El Servicio de transporte remunerado de personas en modalidad taxi, es un servicio público.	
2. Sobre la potestad de las y los legisladores de variar la prestación de un servicio.	
F) ANALISIS DEL ARTICULADO.....	21
G) CONSIDERACIONES FINALES.....	64
H) TÉCNICA LEGISLATIVA.....	66
I) PROCEDIMIENTO .....	67
<i>Votación.....</i>	<i>67</i>
<i>Delegación.....</i>	<i>67</i>
<i>Consultas Preceptivas .....</i>	<i>67</i>
J) FUENTES .....	67D



**AL-DEST- IJU –242-2023**

**INFORME JURÍDICO<sup>1</sup>**

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

**EXPEDIENTE Nº 23.736**

**ANÁLISIS TÉCNICO**

***a) Resumen del Proyecto***

El proyecto de ley consta de 43 artículos que pretenden definir un marco normativo para regular las condiciones entre el servicio de taxi regular y el servicio de movilización de personas de forma remunerada en vehículo automotor que se contrata mediante plataformas tecnológicas, estableciendo que ambos servicios se convertirían en un “Servicio Económico de Interés General”., siendo que el servicio de taxi regular dejaría de ser considerado como Servicio Público. Ello es, se pretende con este proyecto cambiar la naturaleza jurídica del transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi (conductores de taxis y conductores afiliados a plataformas) a ser considerado un Servicio Económico de Interés General. Con ello, la actividad ya no es propia del Estado, sino que la traslada al sector privado y, por tanto, aquel únicamente la regula.

Esta normativa excluye de su regulación al Servicio Especial Estable de Taxi (SEETAXI), el transporte en autobús, buseta o microbús (transporte colectivo de personas), y los transportes de carga y grúa.

Se establecen diferencias en cuanto al funcionamiento y el modelo de negocios de ambos servicios.

La regulación que el proyecto de ley plantea cubre la aplicación de principios generales del servicio y diferencia el servicio de taxi del transporte con interconexión mediante plataformas digitales, pero ambos serán considerados un servicio económico.

Además, el proyecto garantiza una renta bruta mínima por kilómetro, mediante un mecanismo de fijación tarifaria que queda plasmado en la ley, ajustable por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. El precio por cada viaje, sea en taxi o

---

<sup>1</sup> Elaborado por Daisy Guerrero Delgado, Asesora Parlamentaria. Revisado y supervisado por Mayela Chaves Villalobos, Jefa de Área Jurídica Internacional y Comercio Exterior, Autorización Final, Fernando Campos Martínez, Director a.i. del Departamento de Servicios Técnicos.



en transporte con interconexión mediante plataformas, será de libre determinación. Para ello, define tres mecanismos distintos de fijación del precio del servicio: Uno mediante herramienta tecnológica, otro mediante taxímetro y otro negociado entre las partes.

A partir de esto, el proyecto establece deberes, obligaciones y derechos para los conductores respecto de sus obligaciones formales, sus vehículos; así como de las empresas que proveen el servicio mediante plataforma tecnológica. De igual forma, establece obligaciones y atribuciones del MOPT, el Tribunal Administrativo de Transporte, el Ministerio de Ciencia Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT) y el Ministerio de Economía Industria y Comercio (MEIC). También se regulan los derechos de los usuarios del servicio.

Se crea un Fondo de Movilidad, financiado con los recursos que provienen del pago anual de las autorizaciones para conducir en cualquier modalidad que deberán pagar los oferentes del servicio y de las multas establecidas en esta ley. Este Fondo que sería administrado por el MOPT, financiaría proyectos de infraestructura vial, movilidad y modernización del transporte, así como la fiscalización de los servicios regulados, así como cualquier pago de los derechos u obligaciones con responsabilidad del Estado que se derive de los efectos de esta ley y de las materias que regula, en favor de las personas usuarias, conductoras o empresas de interconexión mediante plataforma.

Se incorpora un capítulo de Régimen Sancionatorio y de cobro de multas por infracciones a la normativa definida en esta ley. Se definen 3 tipos de faltas (leves, graves y gravísimas) con sanciones que van desde diez salarios base hasta la pérdida del título habilitante para ofrecer el servicio; tanto para conductores como para plataformas tecnológicas.

De igual forma, el proyecto reforma la Ley N° 9078 Ley de Tránsito por Vías Públicas los artículos 2,46,94 y 145 y el artículo 232 de la Ley N° 3284, Código de Comercio del 30 de abril de 1964, para lograr una concordancia con lo dispuesto en este proyecto de ley. Finalmente, se agregan disposiciones derogatorias a las Leyes N° 7969 y N° 9078 con el fin de eliminar de la ley lo concerniente al servicio de taxi regular considerado como Servicio Público y se incluyen ocho disposiciones transitorias.

## b) Antecedentes<sup>2</sup>

En la Asamblea Legislativa, desde el año 2017 se estudian y analizan diversas iniciativas de ley para regular el servicio de transporte que se brinda a través de las plataformas tecnológicas. A continuación, de acuerdo con información brindada por el Área de Investigación, y Gestión Documental se incluyen los expedientes relativos exclusivamente con cambios a la normativa regulatoria del Servicio remunerado de pasajeros en modalidad taxi y de las plataformas tecnológicas que ofrecen dicho servicio, en virtud de que en la corriente se encuentra otros expedientes relativos al servicio de taxi sin referencia a la regulación de las plataformas tecnológicas:

N° Exp	Proponentes	Estado actual	Informe Serv T.
<b>20518</b> LEY DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE OBJETO, PRINCIPIOS Y NATURALEZA DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE	NATALIA DÍAZ QUINTANA; Y VARIOS DIPUTADOS M.L	Archivado por Vencimiento del Plazo Cuatrienal	AL-DEST- IEC-053-2019 AL-DEST-IJU-044-2020
<b>21228</b> REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE	PODER EJECUTIVO (2018-2022)	Archivado Dictamen Negativo Unánime de la Comisión de Asuntos Económicos	AL-DEST- IJU-074-2019
<b>21250</b> LEY REGULADORA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO	JONATHAN PRENDAS Y VARIOS DIPUTADOS Y DIPUTADAS (2018-2022)	Archivado por Dictamen Negativo Unánime de la Comisión Asuntos Económicos	No tiene
<b>21587</b> LEY REGULADORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS POR MEDIO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS	ROBERTO HERNÁN THOMPSON CHACÓN; Y VARIOS DIPUTADOS Y DIPUTADAS (2018-2022)	Ingresó al orden del día del Plenario el 16 de agosto de 2022 con un Dictamen Afirmativo de Mayoría	AL-DEST-IJU -065-2020
<b>23110</b> LEY DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO	GILBERTO ARNOLDO CAMPOS CRUZ; Y VARIOS DIPUTADOS Y DIPUTADAS (2022-2026)	En el orden del día de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos desde el 21 de septiembre de 2022	AL-DEST- IJU-229-2022

<sup>2</sup> Esta sección y la siguiente han sido desarrolladas por el asesor Lic. Randall Garcia Rodriguez, del Área de Investigación y Gestión Documental, supervisado por la Lic. Lilliana Cisneros Q. Jefe de AIGD.

### ***c) Vinculación con Objetivos de Desarrollo Sostenible***

El proyecto de ley analizado dentro del Expediente 23736, tiene vinculación tangencial con tres objetivos de la Agenda 2030, a saber: los Objetivos para el Desarrollo Sostenible 1, 8 y 11.

El primero de ellos busca “poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo”, y aunque el expediente no está dirigido a este gran propósito, sí crea, al menos en materia de transporte, un mecanismo de protección social para las personas vulnerables como son los conductores de los vehículos que dan el servicio, y busca generar opciones de empleo dentro de los márgenes de la ley.

Esta vinculación con el Objetivo 1, se complementa de manera igualmente tangencial con el objetivo 8 que busca “Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo”, pues el proyecto es consistente en establecer de forma clara, los derechos y deberes de los conductores, las obligaciones respecto de sus automóviles para ofrecer el servicio de taxi, lo que redundaría en proteger los derechos laborales y promover un entorno seguro y sin riesgos para todos los trabajadores, incluidos las personas trabajadoras migrantes y las personas que trabajan en la informalidad.

El proyecto de Ley formaliza una parte de la fuerza de trabajo de este sector que hoy continúa fuera de la normativa.

Pero, además, el proyecto está vinculado tangencialmente con el Objetivo para el Desarrollo Sostenible N° 11, pues contribuye con mejorar el sistema de transporte público dando mayor seguridad y accesibilidad a los usuarios en términos de sus derechos y las obligaciones de los prestadores del servicio, uno de los tópicos de este objetivo que apunta a “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”

### ***d) Aspectos Generales***

#### ***1. Las plataformas digitales de transporte<sup>3</sup>***

Las plataformas digitales nacen de una combinación de la iniciativa emprendedora, la proliferación del móvil, la infraestructura de internet y el desarrollo tecnológico, y se potenció en un contexto en que la crisis económica que propició la Pandemia empujó a muchas personas a buscar ingresos en nuevas formas alternativas de

---

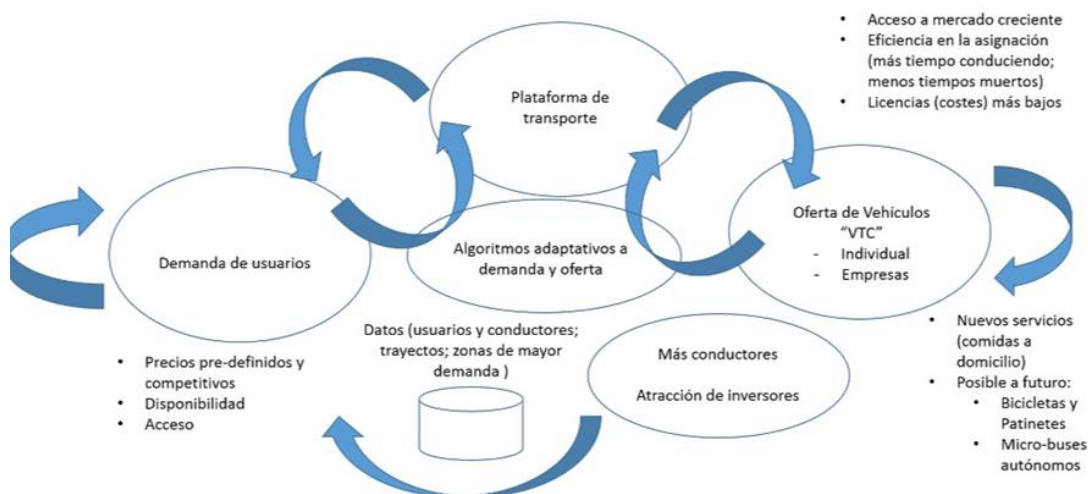
<sup>3</sup> <https://www.expansion.com/estaticas/blogs/biografias/javierbusquets.html> Javier Busquets es profesor de Innovación y Tecnología, adscrito al departamento de Operaciones, Innovación y Data Science de ESADE.



de usuarios siendo que la plataforma coordina las operaciones a través de algoritmos y datos. Aunque las tarifas que cobran los conductores ahora son inferiores, su ocupación es superior precisamente gracias a la capacidad del algoritmo de asignar a más usuarios con vehículos disponibles.

Los algoritmos de asignación usuario-conductor van creciendo progresivamente, lo que significa, que se van adaptando en función de los datos que van captando, lo cual permite generar activos informacionales: rutas, servicios personalizados y mayores garantías en la prestación. Si la plataforma tiene éxito, genera un "círculo virtuoso" que explica su rápido crecimiento, por su mayor capacidad de coordinación entre la oferta y la demanda. Cuanto más eficiente es la asignación de vehículos, más puede reducir las tarifas la plataforma, puesto que a los conductores se les compensa con más ocupación media del vehículo. Ello atrae a más usuarios, que obtienen un servicio de mayor calidad a un precio más reducido. Y este incremento de la demanda, lo que, a su vez, atrae a más conductores, empresas propietarias de vehículos e inversores.

### Modelo de una plataforma de transporte <sup>5</sup>



## 2. Plataformas digitales en otros países (experiencia internacional)

A nivel mundial, es común que los diferentes países hayan optado por regular el mercado de taxis, a través de:

<sup>5</sup> <https://www.expansion.com/blogs/sociedad-empresa-digital/2019/02/13/las-plataformas-de-transporte-en-las.html>



1. **Regulación de precios:** Principalmente a través del establecimiento de modelos tarifarios, con el objetivo de compensar las desventajas de las asimetrías de información y beneficios de carácter monopólico.
2. **Regulación de la capacidad:** En muchos países se ha optado por limitar el número de licencias expedidas, con el objetivo de evitar el congestionamiento de las ciudades y facilitar la supervisión.
3. **Regulación de la calidad:** Con el objetivo de garantizar la seguridad pública y ofrecerles a los pasajeros estándares de calidad.

Existen marcadas diferencias entre un país y otro en la forma en la que se desarrollan las distintas regulaciones. En algunas ciudades y regiones se imponen regulaciones estrictas, mientras que en otros lugares existen mercados mucho más desregulados.

A continuación, se presenta casos específicos de algunos países y regiones, información que fue obtenida mediante el “Informe de regulación y competencia en el transporte remunerado de pasajeros modalidad taxi y similares”<sup>6</sup>

País	Legislación	Diferencias
UNION EUROPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Estados regulan el sector de taxis a nivel nacional, con excepción de Bélgica,</li> <li>-Cada región ha adoptado su propia legislación.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reino Unido: existen tres jurisdicciones diferentes, cada una con su propio conjunto de reglas.</li> </ul> </li> <li>-En otros Estados, como España, la legislación nacional se complementa con la legislación regional y la normativa local.</li> <li>- Un aspecto en común: es que para poder brindar el servicio de taxi se requiere la adquisición de una licencia, permiso y/o autorización.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La principal diferencia entre los taxis y los autos de alquiler con conductor es que licencia de taxis. permite que taxis esperen en lugares predeterminados y muestren una marca visible para que pasajeros los identifiquen.</li> <li>-Restricciones de entrada al mercado: exceso de oferta de choferes no calificados y necesidad de mantener el orden público al limitar el número de vehículos circulando y estacionados en calles.</li> <li>-Restricciones cuantitativas: basadas en factores socioeconómicos: número de habitantes, número de turistas y viajeros de negocios. obligación del conductor de realizar el servicio sobre la base de una tarifa fija preestablecida obligación del conductor de regresar al lugar de negocios después de cada viaje, excepto si hay una reserva previa.</li> </ul>
BÉLGICA	<p>La normativa de transporte público es de carácter regional principalmente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>En Plataformas carsharing:</b> Se exige una licencia la cual es válida para toda la región. Hay regulaciones con respecto al número de licencias emitidas, a fin de garantizar no compitan con los taxis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con respecto a los taxis, en todo el país se limita el número de licencias.</li> <li>-Hay diferencias en las licencias con otras modalidades y se requiere una renovación anual.</li> <li>-Se permiten viajes a cortas distancias sin un mínimo definido.</li> </ul>

<sup>6</sup> Realizado por la Unidad Técnica de Apoyo. Comisión para promover la competencia (COPROCOM), 2018.

A	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mínimo para los viajes de 3 horas en todo el país.</li> <li>-tarifas reguladas</li> <li>Uber: Se ofrece UberPOP (servicio prohibido por juez, las reglamentaciones vigentes para este tipo de plataformas, requieren controles de seguridad para automóviles y conductores, el seguro y pago de contribuciones e impuestos a la seguridad social.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Las tarifas son reguladas en todas las regiones, y deben ser publicadas en una tarjeta en el automóvil.</li> <li>-Se exige el uso del taxímetro y entrega de recibo a usuarios.</li> <li>-Se exige que automóviles posean antigüedad menor a 7 años.</li> </ul>
A L E M A N I A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legislación a nivel nacional, Estados tienen autonomía para desviarse de ella (ejem. c/u determina tarifas).</li> <li>- En plataformas digitales: tarifas no se encuentran reguladas.</li> <li>- Requisitos: que el exterior del vehículo sea diferente al de los taxis.</li> <li>-Que se regrese al sitio base de la compañía, a menos que haya una nueva reserva.</li> <li>-Destino final predeterminado.</li> <li>-Número de licencias está limitado,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Modalidad taxi posee tarifas reguladas, posibilidad de recoger pasajeros en calles y prueba de conocimiento local para choferes.</li> </ul>
F R A N C I A	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se hace una distinción en la legislación entre taxis.</li> <li>-<b>Caso Uber:</b> Ofrece servicios en cinco ciudades y una región: París, Lille, Lyon, Toulouse, Burdeos y la Riviera francesa. La cantidad y los tipos de servicios ofrecidos difieren según la ciudad. UberPOP se ofrece en todas partes.</li> <li>-La mayoría de los servicios se ofrecen en París, ésta es la segunda ciudad en cuanto a ingresos de Uber en Europa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El taxi, tiene legislación a nivel nacional, sin embargo, los gobiernos locales son responsables de establecer los requisitos adicionales (restricción en el número de licencias emitidas, la licencia indica dónde pueden recogerse los usuarios el uso de las paradas de taxis o la opción de recoger pasajeros en ruta)</li> <li>-Portar taxímetro,</li> </ul>
E S P A Ñ A	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cuenta con una legislación nacional que regula el transporte de personas.</li> <li>-gobiernos locales tienen un alto grado de autonomía</li> <li><b>Uber:</b> El servicio de Uber, UberPOP está prohibido a nivel nacional, desde diciembre del 2014, por lo que la plataforma Uber ha optado por retirarse de España.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cuentan con taxis y alquiler de autos con conductor</li> <li>- Se les exige formar parte de alguna compañía, además se requieren pruebas de conocimiento y certificado de buen comportamiento.</li> <li>- Inspección anual,</li> <li>-Taxímetro y señal de taxi en el automóvil, además de requisitos para la apariencia exterior del automóvil</li> <li>- Las tarifas: los gobiernos locales son quienes las determinan, sin embargo, existe una directriz nacional relacionada con la estructura tarifaria (tarifas regulares y tarifas más altas).</li> </ul>
R E I N	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cuenta con legislación nacional amplia.</li> <li>- Municipios tienen un alto grado de autonomía para establecer las reglamentaciones.</li> <li>- Autos alquilados con conductor:</li> <li>- No presentar en exterior de vehículo ningún aspecto que pueda asemejar a un taxi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-<b>Taxis:</b></li> <li>- se establecen reglas generales que suelen ser similares entre regiones (establecimiento de paradas de taxis versus posibilidad de recoger pasajeros en la calle).</li> </ul>

<p><b>O U N I D O</b></p>	<p>-N no pueden recoger pasajeros en las calles, se permite reserva a través de alguna plataforma o central telefónica. <b>Uber:</b> en Reino Unido no hay UberPOP, sin embargo, sí existe el servicio UberBLACK, sobre el cual existen procedimientos -Uber ha sido aceptado en el Reino Unido. La empresa también ha presentado UberTaxi en Londres, servicio que se adhiere a los requisitos legales para los taxis.</p>	<p>- se establece un máximo de 15 años de antigüedad - automóvil debe ser propio. - se revisa el historial personal del conductor (antecedentes penales, registro de impuestos).</p>
<p><b>H O L A N D A</b></p>	<p>-La Ley de transporte de pasajeros establece que la misma no es aplicable al transporte de personas en automóvil, si la suma del pago por ese transporte no excede el costo del automóvil y los posibles costos adicionales para ese transporte, a menos que lo anterior se haya ejecutado en el desempeño de una profesión o negocio, esto para los vehículos que no entran en la categoría de transporte público. -No existe diferenciación legal entre taxi, vehículos alquilados con chofer, plataformas de carsharing, y demás; no obstante, la ley sí regula qué tipos de vehículos están exentos de las regulaciones tarifarias</p>	<p><b>-Taxis:</b> no tienen la cultura del ruleteo en la que circulan los taxis en busca de pasajeros por las calles, las personas habitualmente piden taxis por teléfono a través del sistema central de despachadores de taxis o caminando a una parada de taxis designada.  <b>-Uber:</b> existe UberBlack, UberLux y UberPop; los dos primeros cumplen con requisitos legales como un documento de identidad del conductor. -En Amsterdam no existe solo Uber, también opera una empresa denominada TCA.</p>
<p><b>B R A S I L</b></p>	<p>- Gobiernos locales regulan el mercado de taxis, emitiendo las distintas licencias y regulando tarifas. <b>-Plataformas de carsharing (Uber):</b> Se brinda UberBlack, el cual se ofrece en tres ciudades - Río de Janeiro y Sao Paulo prohibieron la operación de la plataforma Uber. - marzo del 2018 se aprobaron regulaciones menos estrictas, decisión fue bien recibida por Uber. - Brasil reporta ser el mercado más grande de Uber después de Estados Unidos, con 17 millones de usuarios y 500.000 conductores.</p>	<p><b>Taxis:</b> - Reciben licencias por parte de los municipios (individuos o empresas) - Tarifas presentan una estructura dual: tarifas estándar y más altas para las noches y los fines de semana. - Gobierno local determina el horario exacto - Son inspeccionados por una agencia nacional (Inmetro). - Hay licencias limitadas y específicas. - Se requiere taxímetro y se debe entregar un recibo impreso a los clientes que lo soliciten.</p>
<p><b>E S T.  U N I D O S</b></p>	<p>- La industria del taxi en algunas ciudades de Estados Unidos ha estado regulada desde hace más de 50 años. - La llegada de Uber y otras plataformas digitales, ha dado una crisis en la industria puesto que el negocio de la reventa de las mismas, ya no es rentable, esto se evidencia más en Nueva York (ciudad con mayor flota de taxis EUA).</p>	<p><b>Uber:</b>  -Establecimiento de niveles de regulación distintos, menos estrictos para plataformas de carsharing, en muchos casos no se han reformado los marcos normativos vigentes aplicables a la industria del taxi. - Más de sesenta ciudades de Estados Unidos, han aprobado leyes o regulaciones para legalizar el uso de aplicaciones de taxis como Uber.</p>

M E X I C O	<p>. En México, las plataformas que brindan el servicio de transporte de pasajeros se les conoce como Empresas de redes de transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT).</p> <p>- La regulación en los diversos países y en México, no ha evolucionado para brindar certeza jurídica a las innovaciones y cambios tecnológicos. - Afirman que el servicio que ofrecen las ERT difiere del de los taxis por lo que, de regularse, debe hacerse con cuidado de no generalizar ya que podrían eliminarse los beneficios que traen consigo dichas innovaciones.</p>	<p>- En 2015 el Gobierno Federal de la Ciudad de México, emitió un decreto o que planteó una serie de modificaciones para mejorar la calidad del servicio de taxi y de seguido se creó una categoría nueva denominada “Servicios de transporte privado solicitados a través de plataformas tecnológicas”.</p> <p>-La normativa establece que los operadores de las aplicaciones deben aportar el 1,5% de cada servicio a un fondo especial para la mejora del servicio de taxis de la capital mexicana, además deben registrarse ante la Secretaría de Movilidad (Semovi), poseer un permiso especial que exige su capacitación y que cuenten con un seguro.</p> <p>-El reglamento dicta también condiciones para el tipo de vehículos autorizados para brindar el servicio en estas aplicaciones, los mismos deben tener un costo de al menos 200.000 pesos mexicanos (\$12.650 dólares), cuatro puertas, aire acondicionado, cinturones de seguridad y airbags. Los conductores no pueden aceptar pagos en efectivo, algo que sí permite Uber.</p>
B O L I V I A	<p>- Existe la Ley General de Transporte (2011), establece que el nivel central del Estado es quién define a la autoridad regulatoria competente, descentralizada que regula el Sistema de Transporte Integral (STI).</p> <p>- Por su parte, los gobiernos autónomos departamentales y municipales en el ámbito de sus competencias y su jurisdicción, son los que regulan este Sistema.</p> <p>-Cuenta con regulación reciente de plataformas digitales: “Reglamento Municipal del Servicio Privado de Transporte de Pasajeros”, publicado en Decreto Municipal 005/2017, que determina requisitos, procedimientos y condiciones que se deben seguir para su prestación.</p>	<p>-Requisitos mínimos que se deben cumplir para poder brindar el servicio de transporte de pasajeros: parámetros de seguridad, jornada, horarios de trabajo de los conductores que deben estar en función a la cantidad de vehículos que circulan en la ruta, frecuencia óptima de servicio y el tiempo máximo de trabajo de un conductor considerando sus descansos periódicos y relevos; además deberán cumplir las rutas, horarios y frecuencias establecidas en su autorización respectiva, sin sobrepasar el límite de velocidad, de acuerdo a lo dispuesto en la normativa específica.</p> <p>-Tarifas: las aprueba la autoridad competente del Gobierno del Estado Plurinacional y en lo que respecta al servicio de transporte público automotor a nivel interprovincial e intermunicipal,</p>

		las tarifas las aprueban los gobiernos autónomos departamentales.
--	--	---

### **3. El transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica.**

En Costa Rica la economía de las plataformas digitales ha crecido en los últimos años, dentro de las más conocidas es el caso de la plataforma tecnológica Uber, la cual es una sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos con domicilio social en Mr. Treublaan 7, Ámsterdam, Países Bajos, inició operaciones el mes de agosto de 2015 (tiene casi 8 años de estar operando) bajo la figura de “comunidad de autoabastecimiento”, basada en una agrupación de miembros que fue creada para auto gestionar sus necesidades específicas de movilidad.

Así lo confirma un artículo realizado por la Universidad Nacional <sup>7</sup> que indica:

“Desde el 2015 en Costa Rica se implementó el servicio de transporte de Uber (referencia), y desde entonces ha sido el más popular en este grupo de plataformas junto con su homóloga china, DiDi. Dichas plataformas han ido adquiriendo un papel importante tanto dentro de la población, que goza de sus beneficios, como para su “competencia”: el sector taxis, quienes critican la competencia desleal con la que tienen que tratar, al ser un transporte ilegal”.

Tal y como ha ocurrido en otros países, el sector de los taxis regulares (rojos) es el que directamente ha confrontado el servicio que se brinda a través de plataformas digitales, desde el momento de inicio de operaciones, generando conflictos y protestas debido a que se atribuye que inició un proceso de competencia por la preferencia que las personas usuarias de servicios de transporte han tenido, por sus tarifas que han sido inferiores a las del servicio de transporte de taxis regulados por el Estado, además porque ofrecen un mejor trato a la población usuaria y porque la calidad del servicio es superior.

En el marco del conflicto, desde el punto de vista del gremio de taxistas regulares, se le atribuye que su funcionamiento está fuera del marco legal del Estado, en tanto no existe ningún tipo de legislación o normativa que regule su operación hasta el momento en el país.

---

<sup>7</sup> Retos de la regulación del transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica. Revista de Política Económica de la Universidad Nacional

*“Ellos permitieron de que se metiera este cáncer al país, permitiendo y alcahueteando que los piratas ingresaran a Costa Rica, y ahora estos otros piratas disfrazados de Uber. ¡Pues entonces que él haga eso!, ¡qué haga algo por el país!, este es el pueblo de Costa Rica, nosotros no somos extranjeros somos costarricenses, y nos están negando el derecho al trabajo. ¡Qué se pongan a derecho!, ¡qué no sean ilegales!, ¡Nosotros estamos a derecho!, ¿Por qué no se ponen a derecho?, entonces que los pongan a derecho, el presidente tiene la potestad, él dice que es una aplicación ilegal, ¡y por qué no cumple sí él es el Presidente de la República!*

*(<https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/283763/-mujer-se-encadena-frente-a-casa-del-presidente> ).*

Según una entrevista realizada en julio del 2018, el señor Andrés Echandi, Gerente General de Uber<sup>8</sup> afirmó que Costa Rica se destaca como el que tiene el uso per cápita más alto en la región de toda Latinoamérica, esto quiere decir que es el país que tiene mayor cantidad de viajes por persona.

Desde el año 2021 Uber está disponible en las siete provincias y en el 2019 inauguró el Centro de Excelencia en Heredia, con el cual ha generado empleo a más de 400 costarricenses quienes atienden millones de consultas de usuarios en todo Latinoamérica.

Actualmente en el país se tienen las versiones UberX, UberPlus y Uber XL, para transporte de personas, la primera funciona como la versión “estándar” de la aplicación, mientras que la segunda implica un mayor costo ya que los vehículos son modelos más recientes y de mayores atributos que UberX y con respecto a la versión XL, esta se presenta para grupos de 5 personas en adelante. Los requisitos mínimos para los vehículos que utilicen los socios conductores son:

- a. Modelo de máximo 10 años de antigüedad.
- b. Con 4 puertas, maletero y en buen estado.
- c. Marchamo al día.
- d. Riteve al día.
- e. Seguro. Puede ser con cobertura particular-comercial (INS) o comercial (otras aseguradoras).

En el caso de la plataforma de movilidad Didi Global inc. se encuentra operando en nuestro país desde el año 2019 y a partir de julio del año 2022 seleccionó a Costa Rica para establecer una Central de Emergencias para atender reportes

---

<sup>8</sup> [https://www.teletica.com/nacional/costa-rica-es-el-pais-latinoamericano-con-la-mayor-cantidad-de-viajes-de-uber-por-persona\\_24369](https://www.teletica.com/nacional/costa-rica-es-el-pais-latinoamericano-con-la-mayor-cantidad-de-viajes-de-uber-por-persona_24369)



provenientes de usuarios en Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, República Dominicana y Costa Rica, generando empleo para 87 personas.<sup>9</sup>

Entre algunos datos de relevancia, según un estudio estadístico<sup>10</sup> llevado a cabo por profesionales sobre el comportamiento de las plataformas digitales en Costa Rica en el año 2022, se indica:

*“Se estima que existe una red de aproximadamente de 30.000 personas conductores en nuestro país y más de un millón de usuarios conectados. En relación al perfil de las personas conductores que realizan esta actividad, se tiene que el 94,7 % son hombres, que habitan dentro de la GAM, un 55 % en la provincia de San José, un 16 % en Heredia, un 14,5 % en Cartago y un 12 % en Alajuela. De este estudio se desprende además que en el caso de las personas usuarias el 56% son hombres y el 50.2% son mujeres”*

#### **4. Uber como fuente de empleo en Costa Rica.**

Tal y como se mencionó, se estima que alrededor de 30 000 personas en Costa Rica están inscritas en la plataforma Uber, como colaboradoras que brindan un servicio de transporte; esto se ha convertido en una fuente de empleo, tanto primaria como secundaria, que aporta ingresos económicos a sus hogares.

Del análisis “Uso e impacto de las plataformas digitales” anteriormente referenciado, se desprende que el ingreso mensual promedio devengado por los conductores ronda los 425.000 colones al mes, el cual es un 75% superior al salario mínimo. Sin embargo, dado que en las encuestas suele haber un subreporte de los ingresos, se estima que el ingreso de los repartidores se ubica ligeramente por encima del salario mínimo para Costa Rica. Si se suman los ingresos devengados por los conductores y repartidores, se obtiene una estimación del aporte de las plataformas digitales a la economía costarricense que ronda los 177.500 millones de colones anuales, con un peso equivalente al 0,44 % del PIB. Tomando en cuenta, además, los aproximadamente 40.000 conductores y repartidores, se puede decir que 1 % de la población económicamente activa participa en las plataformas digitales.

---

<sup>9</sup><https://www.cinde.org/es/noticias/didi-selecciona-a-costa-rica-para-establecer-central-de-emergencias-que-dara-asistencia-a-usuarios-en-8-paises>.

<sup>10</sup> Estudio de Plataformas Digitales en Costa Rica. Cámara de Comercio, noviembre 2022, realizado por Luis Adrián Salazar Solís, Luis Mesalles Jorba y Marcela Piedra Durán.

En concordancia con la realidad nacional, se ha observado que el desempleo en los últimos años ha tenido un aumento, según lo señala el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), (2023). La tasa de desempleo nacional mantiene un comportamiento a la baja y llega al 10,6% según datos suministrados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) en la Encuesta Continua de Empleo (ECE) para el I Trimestre 2023.

“Este descenso en la tasa de desempleo es de 3 puntos porcentuales con respecto al mismo trimestre del año anterior y está 1,9 puntos porcentuales por debajo del porcentaje de pre-pandemia. De acuerdo con esta medición, del primer trimestre 2022 al primer trimestre 2023, la población desempleada disminuye en 81 mil personas, alcanzando un total de 249 mil personas desempleadas para este primer trimestre.”, se señala en referencia a los resultados publicados a partir de la Encuesta Continua de Empleo (ECE) correspondiente al primer trimestre del año 2023.

Por lo que el trabajo de conductores mediante estas plataformas se ha convertido para muchos costarricenses en una fuente de empleo, dada la realidad del país.

A la fecha en nuestro país este servicio no cuenta con un marco regulatorio que defina las reglas claras para la prestación de los servicios de transporte de personas ni tampoco la regulación de las plataformas digitales, que ponen en contacto a usuarios y prestadores del servicio. Además, tal y como se indicó en el apartado de antecedentes legislativos ha habido distintas propuestas de regulación sin que a la fecha ninguno haya sido aprobado, manteniendo en inseguridad jurídica la actividad que sigue desarrollándose y creciendo.

**e) Sobre la propuesta de ley Expediente N° 23736:**

Antes de analizar los cambios propuestos en la iniciativa de ley, es preciso señalar algunos aspectos de importancia *sobre el servicio de transporte en modalidad de taxi vigente*, calificado por nuestra legislación como un “servicio público”, dado que la presente propuesta de ley plantea su desregulación mediante la derogatoria de la Ley N° 7969, suprimiendo normativa al respecto y modificando su naturaleza jurídica. Así mismo, pretende calificarlo de manera conjunta con el servicio de transporte de interconexión de plataformas digitales como un solo servicio de transporte remunerado de personas considerándolo “Servicio Económico de Interés General”, sacándolo de la actividad del Estado y trasladándolo al sector privado.



### **1. El servicio de transporte remunerado de personas en modalidad de taxi actualmente es un servicio público:<sup>11</sup>**

La consideración de si una actividad es servicio público o no, corresponde al legislador, quien basado en criterios de oportunidad procede a otorgar esa naturaleza jurídica.

A partir de 1999, la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, N° 7969, que derogó la Ley N° 5406<sup>12</sup>, dispuso que la naturaleza del servicio de taxi, era la de un **servicio público** el cual se debía explotar mediante la figura de la concesión administrativa, sujeta a los procedimientos especiales definidos en la ley y su reglamento; estableciéndose en ella además, el procedimiento y las condiciones para otorgar la concesión.

Por su parte, la Procuraduría General de la República<sup>13</sup>, en relación con el concepto y las notas características de los servicios públicos, ha señalado, entre otras cosas, lo siguiente:

---

<sup>12</sup> Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis, N° 5406, (1976), la cual también establecía un régimen especial específico para esta modalidad, determinándolo de igual manera como servicio público:

"Artículo 1º.- El transporte terrestre remunerado de personas en vehículos automotores taxis se **considerará servicio público.**

Artículo 2º.- Es de la competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transporte todo lo relativo al tránsito y al transporte en taxi de personas en el país; el Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de este **servicio público en forma directa o a través de otras instituciones del Estado**, o bien conceder derechos para explotarlo a cooperativas debidamente inscritas en el Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá, en todo caso, la vigilancia, control y regulación de esta actividad, con el objeto de garantizar los intereses del público.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) Fijar paradas, condiciones y tarifas, en beneficio del usuario;
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre el tránsito y el transporte en taxi en el territorio de la República; y
- c) Adoptar las medidas que sean del caso para que se satisfagan en forma eficiente las necesidades del tránsito de vehículos y las del transporte de personas, así como las de uniformidad, seguridad, atención al usuario, etc.

(...)

Artículo 4º.- Para la prestación del **servicio público** a que esta ley se refiere, se requerirá concesión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sea cual fuere el tipo de 'vehículo a emplear y su sistema de propulsión. (...)"

<sup>13</sup> Dictamen n.º 190-96, del 27 de noviembre de 1996.

*“Indiscutiblemente se ha reconocido a la doctrina francesa como la más autorizada sobre el tema; por lo cual nos permitimos arrancar con la siguiente cita de BENOIT: «El servicio público es una actividad administrativa que tiene por objeto una prestación, que asegurar a los particulares. Con relación a los demás procedimientos de acción de Administración, el servicio público se caracteriza por el hecho que tiende a procurar una prestación a la población, es decir, que su finalidad es asegurar de forma positiva la satisfacción de una necesidad de la colectividad. El servicio público es un servicio prestado al público. La construcción y la conservación de las vías públicas, los cuidados a los enfermos en los hospitales públicos, los correos y telecomunicaciones, la enseñanza pública, las redes públicas de distribución de agua, gas y electricidad, los puertos y los aeródromos públicos, las bibliotecas públicas. He aquí algunos ejemplos de servicios públicos». (‘El Derecho Administrativo Francés’, Instituto de Estudios Administrativos, Madrid, 1977, p. 931). De la anterior definición podemos rescatar tres notas características del servicio público: a) Que es una actividad propia de la Administración; b) Que tiende a procurar una prestación a la población; y c) Que esa prestación deber ser garantizada de manera efectiva. Sin embargo, conviene anotar que no obstante ser en principio el servicio público una actividad propia de la Administración, ello no excluye la posibilidad de participación de los particulares en la gestión pública, por medio -especialmente- de la concesión de servicio público, como sucede a menudo con los transportes y servicios en puertos y aeropuertos. En sentido concordante, se ha precisado que el servicio público -en su acepción estricta- constituye «... una variedad de la actividad administrativa que consiste... en poner a disposición de los particulares, prestaciones que les son útiles. Se trata en definitiva, de la expresión jurídico-administrativa de la idea de la procura existencial (Dasainvorsorge) y de la Administración que abastece, que proporciona y que actúa directamente para satisfacer las necesidades de los administrados (Leistende Verwaltung), según la concepción de FORSTHOFF, así como de la noción de la solidaridad social elaborada por DUGUIT» (Carmen Chinchilla Marín, ‘El servicio público, ¿una amenaza o una garantía para los derechos fundamentales?’, en: ‘Estudios sobre la Constitución española’, t. II, Madrid, Civitas, 1991, p. 964). Dicha actividad administrativa supone la publicatio, es decir, una decisión del poder público de garantizar, asumiéndola, la prestación de una actividad de interés general, en condiciones de igualdad (ibid., p. 959); actividad que, por encima de lo contingente, presenta dos elementos esenciales: a) Titularidad pública: «La titularidad pública sobre determinada actividad significa que ésta ha sido reservada a los poderes públicos y sustraída a la libre iniciativa privada; es decir, que el Estado... o las Corporaciones Locales han asumido su provisión y se obligan a prestarla como servicio al público, a todos, sin excepción, de una manera regular y continua. Si no hay titularidad pública, las actividades llevadas a cabo por particulares, aunque satisfagan intereses generales y estén sujetas a autorización previa, no serán servicios públicos, sino servicios privados de interés público. Por el contrario, toda actividad declarada servicio público continuará siéndolo aun cuando sea ejercida por particulares a los que se haya otorgado la correspondiente concesión». b) La actividad consiste en la prestación que*

*satisface los intereses generales de la comunidad: «Esta reserva de servicios a los poderes públicos tiene su razón de ser... (Se) hace para servir a los intereses generales y asegurar a toda una digna calidad de vida. Porque a través de los servicios públicos... se proporciona a la comunidad una serie de prestaciones, de la más diversa índole, que son necesarias para la existencia y desarrollo personal de sus miembros» (ibid., p. 963). De lo expuesto hasta aquí y para el caso que nos ocupa, en nuestro criterio cobran especial relevancia dos asuntos ya mencionados y que deben en este momento rescatarse. En primer lugar, que la naturaleza pública que puede comportar una determinada actividad servicial, presupone la respectiva declaratoria por parte del poder público; publicatio que, en nuestro ordenamiento, es un asunto rigurosamente reservado a la ley, por las restricciones a la libertad de empresa que la misma acarrea. En segundo término, cabe también insistir en que es posible, y también cada vez más frecuente, la participación de sujetos no estatales en la prestación de los servicios públicos, con la autorización y bajo el control y vigilancia del Estado; aunque, como se advertía, no toda actividad privada de interés o utilidad pública constituye servicio público. [...].*

De lo anterior se desprende que **la declaratoria de una determinada actividad económica como servicio público implica su nacionalización**. Es decir, le atribuye al Estado su titularidad, de forma tal que solo éste o un particular autorizado, puede brindar el servicio. Otro efecto de la declaratoria de servicio público es que la actividad económica sale del comercio de los hombres, no pudiendo estos desarrollarla en forma libre. La única forma de dedicarse a ella es mediante una concesión o permiso del Estado. Sin embargo, aún en tales casos, la titularidad del servicio la mantiene el Estado, limitándose el particular únicamente a su prestación efectiva.

*En el caso del transporte remunerado de personas en vehículos automotores –en sus distintas modalidades autobuses y taxi- no cabe ninguna duda de que constituye un servicio público. En efecto, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, n.º 3503 del 10 de mayo de 1965, califica al transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos como un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuya prestación puede ser delegada en los particulares a quienes se autorice expresamente, de acuerdo con las normas establecidas en esa ley (artículos 1 y 2).”*

En el mismo sentido la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, N° 7969 del 22 de diciembre de 1999, en su artículo 2 define a este medio de transporte como un servicio público que se explota mediante la figura de la concesión administrativa, con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento:

“Artículo 2.- Naturaleza de la prestación del servicio

*Para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los*

*procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento, o del permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi, de conformidad con lo establecido en el inciso a) del artículo 7 de esta ley.*

*El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado. Lo anterior independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización.*

*(...)*

Igual, denominación de servicio público se establece en el artículo 5, inciso f) de la Ley de creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, N.º 7593 del 9 de agosto de 1996.

*“Artículo 5.- Funciones*

*En los **servicios públicos** definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:*

*(...)*

*f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.*

*(...)*

El carácter de servicio público del transporte remunerado de personas ha sido reconocido por la Procuraduría en diferentes oportunidades.

*Por ejemplo, en el Dictamen N° C-099-99, del 24 de mayo de 1999, en lo que interesa, concluye:*

*“[...] el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús o similares, es un servicio público, cuya titularidad es exclusiva del Estado, el cual puede ejercer directamente o a través de particulares a quienes expresamente autorice mediante la respectiva concesión.”*

*De lo anterior se deduce que ningún particular puede prestar el servicio de transporte remunerado de personas, en sus distintas modalidades, si no cuenta con una concesión o permiso de parte del Estado. Lo anterior es precisamente lo que establece el artículo 113 de la Ley de Tránsito por Vía Públicas Terrestres, que prohíbe a los propietarios o conductores de vehículos, dedicarse a la actividad del transporte público, sin contar con las respectivas autorizaciones y placas legalmente adjudicadas.*

*“ARTÍCULO 113.- Se prohíbe a los propietarios o conductores de vehículos, dedicarlos a la actividad del transporte público, sin contar con las respectivas autorizaciones y placas legalmente adjudicadas”.*

## **2. Sobre la potestad de las y los legisladores de variar la prestación de un servicio.**

La declaratoria de servicio público que data del año 1976, fue otorgada mediante ley por las y los legisladores, otorgándole además al Estado la titularidad de este servicio mediante el control de las tarifas, la fiscalización del servicio, entre otros.

Al respecto La Sala Constitucional ha reconocido ese carácter de concepto de servicio público, como una calificación que realizó el legislador de la actividad en un momento histórico determinado:

*"Por ejemplo, el artículo 3 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos contiene varias definiciones, entre ellas la de servicio público, como toda actividad que por su importancia para el desarrollo sostenible del país sea calificada como tal por la Asamblea Legislativa, con el fin de sujetarla a las regulaciones de esta ley. Como puede apreciarse, la determinación de si una necesidad es de interés público no es una cuestión jurídica, sino de hecho y circunstancial, que obliga –como ya se dijo- a un juicio de oportunidad y conveniencia. No existen actividades que por ‘naturaleza’ o imperativos del Derecho Constitucional sean propias del servicio público, sino que eso dependerá de cada sociedad, sus necesidades y en el ámbito –privado o público- en que estas se satisfagan de mejor manera."*

Sobre este escenario, y teniendo en consideración el interés general que reviste el transporte de personas de forma remunerada en cualquiera de sus formas, por constituirse en un medio indispensable para la sociedad en general, es ineludible para el Estado su regulación como un servicio esencial para el interés general.

Es claro que es potestad del legislador, según criterios de oportunidad, definir el modelo para un determinado tipo de transporte, como sería en este caso el transporte remunerado de *personas mediante plataforma digital*.

Reproducimos aquí, lo que la Sala Constitucional ha manifestado ante diversos cuestionamientos y recursos presentados ante ella en referencia al servicio público de transporte remunerado de personas, posición que este Departamento ha

observado en diversos criterios con respecto a otras iniciativas que hemos citado anteriormente como antecedentes legislativos:

*“(...) IV. - Sobre el concepto de servicio público. Este concepto fue desarrollado en esa ocasión señalando que éste no sólo puede ser prestado o realizado por organismos estatales, sino también por personas o entes particulares o privados, de acuerdo con reglamentaciones emitidas por las autoridades públicas; **y que se trata de servicios que tienden a satisfacer necesidades o intereses de carácter general, por lo que requieren control por parte de las autoridades públicas.** El elemento determinante de los servicios públicos es, entonces, su fin la satisfacción de la necesidad o interés general para cuyo fin fue creado- o la sujeción de la actividad al régimen de Derecho Público que la regula, precisamente en virtud del interés público que se intenta satisfacer (Considerando XV). Se indicó también que El Estado, desde hace ya bastante tiempo, ha considerado la actividad de transporte de personas como una necesidad social imperante cuya vigencia resulta esencial, como condición fundamental para el mantenimiento del estado de derecho y la paz social. Por esta razón ha promulgado una serie de leyes siendo, actualmente, las más importantes en esta materia la Ley Reguladora de Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores (Ley No. 3503) y la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi (Ley No. 7969), cuya reforma se conoce en esta consulta. En el último quinquenio, es público y notorio que este tema del transporte de personas ha ido adquiriendo mayor trascendencia para la sociedad costarricense, no sólo desde el punto de vista social sino también económico, hasta convertirse en un tema de interés general, que va más allá de la satisfacción de una necesidad meramente privada, requiriendo la intervención del Estado para darle una solución. **El Estado en este caso el legislador ordinario- puede, dentro del marco permitido por la Constitución Política y las normas de carácter legal, optar por la solución que considere más oportuna.** Como recién se dijo, una de esas posibles soluciones es regular dicha actividad y declararla servicio público, que es precisamente lo que hace el proyecto consultado, cumpliendo, necesariamente, con los dos elementos antes señalados. En virtud de lo expuesto, la Sala no estima contraria a la Constitución Política la reforma al artículo 2 de la Ley número 7969 para considerar el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi un servicio público del cual es titular el Estado y que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa o el permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi (Considerando XVI). De ese modo se pretende con la reforma cuestionada abstraer de la esfera privada la prestación del servicio de transporte de personas -que en su totalidad ha sido declarado servicio público por el legislador-, convertir a los particulares en colaboradores de la Administración Pública, y aplicar la normativa que rige la prestación de los servicios públicos. Por ello, no se considera que se lesionen los artículos 28, 45, 46 y 56 de la Constitución Política; ni tampoco que lleve razón la accionante cuando acusa que la normativa impugnada transformó en ilegal la actividad que venía desarrollando. (...)” (El resaltado no corresponde al original)*

**La Sala concluye:**

*“(...) Con base en las consideraciones expuestas, no resulta ilegítimo ni contrario a nuestra Ley Fundamental, que la Asamblea Legislativa, en ejercicio de su potestad normativa prevista en el artículo 121, inciso 1º), de la Constitución, declarara como servicio público el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, y en virtud de ello regulara las condiciones en que dicho servicio debe enmarcarse. El objetivo de la Ley N° 8955 es someter el servicio de transporte de personas puerta a puerta a un régimen de autorización técnica, propio del Derecho Público. Les impone a los eventuales prestatarios autorizados una serie de limitaciones y obligaciones que garantizan la seguridad de terceros y prescriben el cumplimiento de medidas necesarias para mantener el orden público; pues se considera de interés público regular el servicio de transporte de personas. En general, el alcance de las regulaciones aquí impugnadas obedece al interés público que para el Estado reviste esta materia, lo que a su vez legitima la creación de reglas especiales para el servicio de transporte remunerado de personas dicha modalidad. La legislación cuestionada no interfiere con los objetivos y fines de la figura, sino por el contrario vigilan, y fiscalizan el derecho fundamental de las personas al buen funcionamiento de los servicios públicos, ampliamente desarrollado en la jurisprudencia de esta Sala. Ahora bien, la disconformidad de la accionante con la manera en que se reguló el servicio de transporte remunerado de personas, no implica en modo alguno que se lesione directamente ningún derecho fundamental. En ese sentido, cabe mencionar, que el objeto de un proceso de inconstitucionalidad no es atender una lesión individual que pueda alegar la actora, por el contrario, tiene como objeto un interés general de que los actos sujetos al derecho público y las normas que integran el ordenamiento jurídico, sean conformes con el Derecho de la Constitución. Aunado a ello, siendo que, tal y como se indicó, lo aducido por la accionante ya fue objeto de análisis y resolución de parte de esta Sala, y al no encontrarse motivos para variar el criterio sostenido o 25 razones de interés público que justifiquen reconsiderar la cuestión planteada, procede desestimar la presente acción en todos sus extremos. (...)”.*

**Como corolario de todo lo anterior, se puede señalar que el servicio de transporte remunerado de personas actualmente se constituye como un servicio público, sin embargo, esta denominación puede ser modificada o variada por el legislador, de acuerdo con la forma en que este conciba que puede ser brindado de mejor forma el servicio, además reitera la posibilidad del legislador de poder permitir la prestación de este servicio, por la vía no sólo de la concesión, sino también a través de un permiso o autorización.**

**f) Análisis del Articulado**

El proyecto establece dos tipos de servicio de transportes de personas en vehículos automotores: a) Servicio de taxi y b) servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales (artículo 6).

Los requisitos para ser conductor y las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos para ambas modalidades son iguales. El único requisito que los distingue sería el distintivo o mecanismo de identificación del servicio que brindan.

**Sobre el artículo 1.- Objeto de la ley.** En la disposición inicial del presente proyecto de ley, se fija el objeto de esta, que pretende establecer un marco normativo para regular de manera general el servicio de transporte automotor de personas en modalidad taxi.

Pero también viene a regularizar y poner a derecho a las empresas de servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales, el cual es ofrecido e intermediado por una Empresa de Plataforma de Transporte (EIMP), definiendo mediante esta iniciativa las condiciones, requisitos, obligaciones entre otros, en que éstas podrán prestar el servicio de transporte, las cuales han venido operando en el país sin ningún tipo de regulación por parte del Estado.

Sobre la redacción contenida, la misma carece de especificidad, pudiendo abarcar todos los servicios de transporte existentes en el país presentes y aquellos servicios que pudieran surgir dada la proliferación de vehículos con arrendamiento que en el país es cada vez más presente, al indicar “*servicio de transporte automotor de personas que se brinde en el territorio nacional*”, por lo que se recomienda su revisión para ser más preciso.

Con la redacción propuesta, no queda claro si lo que se quiere regular es el servicio de transporte que se brinda a través de las plataformas digitales, las cuales estas son intermediarias entre el usuario y el conductor, o las plataformas tecnológicas en sí; por eso se sugiere aclarar, dado que en el segundo caso podría abarcar una regulación para todas las dimensiones de las distintas actividades a través de las plataformas digitales.

Otro de los aspectos que merece atención y que lo veremos en el desarrollo de todo el proyecto de ley, es que se hace una diferenciación desde el artículo 1 del proyecto, entre el servicio de transporte remunerado que se brinda a través del transporte automotor (taxi) y el servicio de transporte que se brinda a través de plataformas tecnológicas como intermediarias, tratándose de un solo servicio que



realiza, sea este el traslado de una persona mediante vehículo automotor de un punto a otro. Se realiza una diferenciación en la forma de prestación del servicio, lo que puede ocasionar se distorsione el resto del articulado de la iniciativa, pues cada uno de estos servicios tiene clientes iguales o similares, pero condiciones de mercado muy diferentes a las que tiene el otro.

De ahí que resulte conveniente establecer de manera más precisa y de forma comprensible las ideas principales de la regulación contenida en la ley, es decir la materia sobre la que versa la ley.

**Sobre el artículo 2.- Naturaleza** En esta norma se determina la naturaleza del servicio de transporte remunerado de personas, que para el caso que nos ocupa se ha otorgado una calificación jurídica de declarar el servicio de transporte de personas como un servicio “Económico de Interés general”, entendido este como un servicio o actividad económica que es de libre iniciativa y destinada a satisfacer una necesidad de interés general (*art 4 inc. p*), el mismo se regirá por las reglas del libre mercado. Mediante la declaratoria de la naturaleza de este transporte como un servicio económico de interés general, se abstrae esa actividad del Estado y se traslada al sector privado.

Se establece el carácter y naturaleza esencialmente privada de la actividad, pero dispone una regulación en aras del interés público que representa. El hacer tal declaratoria por ley, como lo indicamos al inicio de este informe, constituye una potestad soberana de las y los legisladores.

Se desprende de la exposición de motivos la pretensión de establecer un modelo único de transporte remunerado de personas mediante vehículos automotores en el cual entraría a regir una sola legislación que contemple la oferta del servicio de taxi actual, formales (base operación regular: (taxis rojos), base de operación especial: (aeropuerto) y el transporte remunerado de personas que se brinda con interconexión de plataformas tecnológicas, bajo una serie de regulaciones.

Ello le permite al Estado ejercer un control mínimo sobre el servicio de forma tal que se pueda garantizar la calidad y la funcionalidad del sistema.

En efecto, el transporte remunerado de personas es una actividad de interés general, por lo que se establece que la regulación de este mercado de transporte se privatiza, para garantizar:

- Seguridad
- Derechos de los usuarios
- Competencia libre
- Competencia efectiva
- Igualdad de condiciones

En síntesis, se estaría eliminando la naturaleza jurídica actual que tiene este tipo de servicio el cual históricamente se ha tratado como un “servicio público”: Al respecto se menciona las características de este:

*“Art 1° Fin público del servicio de taxi. El servicio de transporte remunerado de personas modalidad taxi que se presta en Costa Rica es un **servicio público**, que entraña un marcado interés para la colectividad, dados los beneficios que esta obtiene con su prestación, sujeto permanentemente a la fiscalización del Estado, y que se rige por los principios de continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisface y la igualdad en el trato de los usuarios, por cuanto hay de por medio una actividad de naturaleza regular o permanente, de tal forma que su interrupción produce serios daños al interés público, al principio de paridad o igualdad en el trato del usuario en vista de que es una actividad destinada a la satisfacción de un interés colectivo, y en el cual no debe mediar discriminación alguna, y en cuanto procediere el principio de libre concurrencia. A su vez, la organización y funcionamiento del sistema de transporte remunerado de personas se regirá por los principios de uniformidad, satisfacción y el principio democratizador, acorde con el artículo 4° de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, N° 7969”.*

Es decir, con la aprobación de esta iniciativa de ley, este servicio se estaría desarrollando de forma libre<sup>14</sup>, pero con regulación por parte del Estado a través del Ministerio de Obras Públicas como autoridad pública competente en materia de transportes, siendo que será el encargado de habilitar la actividad, así como de fiscalizarla.

---

<sup>14</sup> Sobre la posibilidad de liberalizar el servicio el informe jurídico del Expediente 20.518 expresó: “En esta línea, puede observarse la resolución N° 517-98 emitida por la Sala Constitucional, la cual señala que la identificación de una actividad como servicio público, es una decisión que obedece más a criterios de conveniencia y oportunidad que a criterios jurídicos, señalando: //“Como puede apreciarse, la determinación de si una necesidad es de interés público no es una cuestión jurídica, sino de hecho y circunstancial, que obliga –como ya se dijo- a un juicio de oportunidad y conveniencia. No existen actividades que por ‘naturaleza’ o imperativos del Derecho Constitucional sean propias del servicio público, sino que eso dependerá de cada sociedad, sus necesidades y en el ámbito –privado o público- en que estas se satisfagan de mejor manera.”// En una resolución posterior, el Tribunal constitucional señaló: //“Es decisión soberana del legislador determinar si un determinado servicio debe ser estatizado o debe liberalizarse. Pues ni la estatización ni la liberalización resultan inconstitucionales per se. La decisión es política y no jurídica.”// Como corolario de todo lo anterior, se puede señalar que el servicio de transporte remunerado de personas actualmente se constituye como un servicio público, sin embargo, esta denominación puede ser modificada o variada por el legislador, de acuerdo a la forma en que este conciba que puede ser brindado de mejor forma el servicio.”

**Sobre el artículo 3.- Exclusiones.** Conforme al artículo 3, no estarían siendo consideradas para la aplicación de las disposiciones contenidas en el proyecto de ley como “Servicio Económico de Interés General”, 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.

Se observa que no queda claro si esta ley será aplicable al Servicio Especial Estable (Seetaxi), que al igual que el servicio en modalidad de taxi, es un servicio similar a los que la ley pretende regular. No queda claro porque el inciso a) se refiere a servicios especiales estables y no precisamente de taxi. Su posible exclusión podría ocasionar una distorsión de un mercado que se pretende abrir y sobre el que se quieren definir reglas mínimas iguales para todos los participantes. Con la lectura del Transitorio V se evidencia que el proponente pretende que el SEETAXI esté excluido de la aplicación de esta ley aunque deja la posibilidad de que en forma voluntaria pueda trasladarse a nuevo servicio de taxi.

El servicio de transporte remunerado “servicio especial estable de personas” SEETAXI, aunque se encuentra regulado en el artículo 272 de la Ley N°. 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964, y en la Ley de Tránsito continúa siendo un servicio similar o igual al de taxi con la diferencia de que la ley lo concreta como dirigido a un grupo cerrado de usuarios y que satisface una demanda principalmente de carácter residual, pero se trata de un servicio de transporte remunerado de personas con las características indicadas. De aprobarse esta normativa y la reforma pretendida al artículo 272 del Código de Comercio y al pretenderse excluirlo de la aplicación de esta ley, este servicio quedaría sin mayores regulaciones ya que no quedaría una regulación específica para ellos, únicamente debiendo contar con el título habilitante o permiso otorgado del MOPT.

Se excluye además de la aplicación de la ley todos los servicios remunerados de personas que se prestan utilizando autobús o vehículos similares como la buseta o el microbús.

Otro servicio que no queda expresamente excluido de la aplicación de esta ley, pero tampoco queda regulado en otras leyes debido a que con la derogatoria dispuesta en el artículo 43 que pretende derogar algunos artículos de la Ley 7969, se deja sin

marco jurídico el servicio de taxi en aeropuertos y puertos, o las denominadas Bases de Operación Especiales. Al respecto, la propuesta únicamente hace una mención en el Transitorio III cuando señala que el MOPT renovará los derechos de concesión de los taxis para servicios especiales en puertos y aeropuertos, por lo que se entiende que seguirán funcionando debido a la renovación de esos derechos, no así por el otorgamiento de nuevas concesiones, pero según se desprende de la derogatoria, éstos quedarán sin marco jurídico.

Se recomienda a las diputaciones dejar establecido en forma expresa la situación jurídica en que quedarán el SEETAX y las Bases de Operación Especiales, a efecto de dotar de una mayor seguridad jurídica lo pretendido.

**Sobre el artículo 4.- Definiciones** Se establece en términos generales algunas definiciones o conceptos para efectos de la aplicación de esta ley, por lo que haremos referencia solo a los que esta asesoría considera realizar algún comentario.

**Inc. b)** Esta definición de base de operación especial es una definición similar a la que se encuentra contenida en la legislación nacional (Ley N° 7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en la modalidad de taxi, de 22 de diciembre de 1999), para fijar el transporte de pasajeros en puertos, aeropuertos y sitios con fines de interés turístico, con la única autorización de viajes de entrada y salida de dicha zona, pero el servicio continúa siendo el de transporte de personas de forma remunerada en vehículo automotor en el territorio nacional. De hecho, la misma definición constata que “deberán cumplir con los mismos requisitos del servicio regular de transporte de taxi que se regula en esta ley”, precisamente porque ambos son servicios iguales.

En el proyecto únicamente en este inciso se hace mención a la Base de Operación Especial y no hay otros artículos que la desarrollen o en la que apliquen.

**Inc. c)** Esta definición se refiere a una base de datos común, que será administrada por el MOPT, de todas las personas conductoras e información de los vehículos que cuenten con la autorización para brindar los servicios regulados en esta ley, “sea de tipo taxi o de transporte con interconexión mediante plataformas”.

Se establece que dicha base de datos contendrá información en igualdad de condiciones como “conductor registrable”, independientemente del tipo de interacción que tenga con el usuario. La diferencia radica en que para el caso de los conductores de Taxi será el MOPT el que realice el registro directamente, mientras que para los conductores en plataformas serán las empresas proveedoras de este servicio en forma delegada por parte del Estado en esta Ley. Deberán respetarse las disposiciones contenidas en la Ley N° 8968, lo cual de antemano

evita que se dé una violación a esos datos. Se recomienda agregar de forma correcta y completa la indicación de la ley de la siguiente manera: “*Ley N° 8968 de Protección de la Persona frente al Tratamiento de sus Datos Personales, del 7 de julio del 2011*”.

En los incisos **d)y e)** se establece lo que se entenderá por conductor habilitado haciendo referencia a quienes podrán operar un vehículo tipo taxi para la prestación del servicio y conductor afiliado a una plataforma; se trata de personas físicas inscritas y se establece que serán personas trabajadoras independientes<sup>15</sup>, los cuales no estarán sujetos a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas, lo cual marca una gran diferencia al concepto de taxi regulado en la legislación vigente, el cual actualmente sí cuenta con restricciones de rutas, horarios y zonas geográficas.

En relación a considerar al conductor como *trabajador independiente*, es una decisión del legislador calificar a los conductores como tales, este es un tema que deberá considerarse a fondo por las y los legisladores teniendo en cuenta que los conductores no estarán amparados por todos los beneficios que se perciben en una relación laboral, aunado a lo anterior, las EIMP no tendrán que realizar pagos al sistema de seguridad social por éstos, solo lo hará en el caso de contar con trabajadores corporativos distintos a los conductores (*art. 18 inc. c*).

Al no reconocerse la existencia de una relación de naturaleza laboral entre las EIMP y los choferes ni entre los conductores habilitados, no existirá una relación laboral de ellos para con la empresa ni de la empresa con ellos, por lo cual tampoco existirá ninguna sujeción laboral, y pago de la seguridad social.

Es importante además observar que, en el caso de las plataformas de interconexión, un porcentaje de los conductores afiliados realizan este trabajo de forma ocasional o parcial en tiempo, dada las ventajas que de esta actividad obtienen en cuanto a tiempo destinado a la labor, horarios, elección de rutas y pago extra; pero muchos de ellos no lo realizan como actividad principal, o habitual, sino que lo hacen de forma ocasional.

---

<sup>15</sup> Ley N° 10363 LEY DEL TRABAJADOR INDEPENDIENTE Para efectos de esta normativa, se entiende como “trabajador independiente” toda persona física que de manera autónoma ejecuta un trabajo sin subordinación y que puede organizarse a través de una unidad económica, con el fin de ordenar los recursos e insumos que le permitan prestar servicios generadores de ingresos, asumiendo los riesgos de dicha actividad. El trabajador independiente ejerce el control de las actividades y por cuenta propia toma las decisiones más importantes de una unidad económica; puede trabajar solo o en colaboración con otros trabajadores independientes y proporcionar o no trabajo a terceros

Con relación a la inexistencia de una relación laboral, como la que se plantea en estos incisos, es importante tener presente que las condiciones de estos trabajos presentan ciertos rasgos que no cumplen con los llamados criterios de un trabajo decente<sup>16</sup>. Para el caso de Costa Rica el perfil de las personas que realizan labores de conducción mediante plataformas digitales se puede resumir como sigue:

*“el trabajo tanto para plataformas globales como para algunas plataformas locales ha constituido una fuente de empleo muy importante debido a la necesidad de reducir los contactos personales y de mantener el reparto de bienes esenciales. Sin embargo, esta realidad ha puesto de relieve la necesidad de protección social para estos trabajadores. La información disponible sugiere que se trata de una modalidad de trabajo altamente precarizada, caracterizada por la inestabilidad del trabajo y los ingresos, una significativa proporción de tiempo no remunerado, largas jornadas de trabajo, ausencia de protección sociolaboral, así como falta de opciones de diálogo y representación”.*

*Estos factores ponen en evidencia la necesidad de diseñar una regulación laboral adecuada para esta modalidad de trabajo en expansión. Dicho lo anterior es importante **que mediante esta nueva regulación del mercado de taxis esta modalidad de trabajo se cumpla con el objetivo de establecer y proteger los derechos sociales y laborales de los trabajadores**”.*<sup>17</sup>

Este es un tema controvertido, sobre el cual este Departamento se ha referido anteriormente, para ello se transcribe lo indicado por el Departamento de Servicios Técnicos<sup>18</sup> en el informe AL-DEST- IJU-229-2022, sobre el expediente N° 23110 :

*“Algunos autores muy calificados han escrito al respecto y han expresado que no existe una definición clara sobre el particular y que se debe evaluar el caso concreto. Igualmente, a nivel jurisprudencial pueden observarse resoluciones que reconocen la dificultad de determinar en ocasiones si existe o no una relación laboral. A modo de ejemplo la resolución 2010-1555 indicó:*

---

<sup>16</sup> . El concepto de trabajo decente abarca cuatro dimensiones básicas: las normas y los principios y derechos fundamentales en el trabajo, la creación de empleos e ingresos dignos, la protección social para todos y el diálogo social efectivo.

<sup>17</sup> Trabajo decente para los trabajadores de plataformas en América Latina, CEPAL / OIT junio 2021.

<sup>18</sup> Elaborado por: Arturo Aguilar Cascante Asesor Parlamentario Supervisado por: María Mayela Chaves Villalobos, Jefe De Área

**“IV.- En Relación con las nuevas tendencias que afectan al Derecho del Trabajo:** *En adición a lo expuesto en el considerando anterior, en lo tocante a la dificultad que la doctrina y la jurisprudencia enfrentan para determinar la real naturaleza de cierto tipo de vínculos, a los efectos de establecer si es laboral; o, por el contrario, si puede enmarcarse dentro del Derecho Civil o del Comercial; también debe tenerse presente que tal problemática se exagera por cuanto, el Derecho Laboral, en los últimos años, se ha visto afectado por corrientes que propugnan la eliminación de lo que algunos han dado en llamar las rigideces del Derecho del Trabajo; por cuanto consideran que éstas impiden el desarrollo y resultan inoperantes ante nuevos sistemas productivos. Se plantean, así, tesis extremas que inclusive sostienen la procedencia de una desregulación. Por otra parte, los cambios tecnológicos y los nuevos sistemas de producción, han dado paso a distintas figuras de prestación de servicios, conocidas con el nombre de contratos atípicos; por cuanto, en ellos, se ven desdibujados los elementos característicos de una relación típica de trabajo. El problema es aún mayor, con el proceso de relativización de la noción de subordinación -que constituye el elemento más característico-; lo que produce mayor dificultad para establecer la frontera entre una relación laboral y el trabajo por cuenta propia; pues, en muchos casos, la noción de dependencia no permite abarcar la diversidad de formas que reviste el trabajo por cuenta ajena, donde en muchas ocasiones las labores se desarrollan por cuenta propia, en cuanto a la forma de organizar su trabajo, pero por cuenta ajena, en cuanto al ámbito directivo y disciplinario.” El subrayado es propio.*

*Sobre los servicios brindados a través de plataformas tecnológicas no existe una línea jurisprudencial que permita identificar con claridad si se trata de una relación laboral o se enmarca en el Derecho Civil o Comercial. Dado lo anterior, no puede afirmarse o descartarse de manera unívoca, la existencia o no de una relación laboral, sino que dicho aspecto debe valorarse de conformidad con las características propias del servicio brindado y la relación que exista con la empresa.*

*Existen algunos indicios que permiten facilitar la determinación respecto a la existencia o no de una relación laboral como, por ejemplo: si el vehículo es propio o lo suministra la empresa, quien se encarga de sus reparaciones, cuidado y pago de pólizas, quien asume los riesgos a los eventuales daños sea a las mercaderías o personas, si existe un horario, el uso obligatorio de algún uniforme o vestimenta. No obstante, reiteramos la valoración debe hacerse sobre el caso concreto y no podría afirmarse o descartarse de manera general, tal y como lo hace la iniciativa.*

*Se recuerda que indiferentemente de la denominación que le otorgue el proyecto de ley, en el derecho laboral, rige el principio de primacía de la realidad, por lo cual en sede jurisdiccional se podría dilucidar si existe o no una relación laboral, para lo cual se deberá analizar si existen los elementos típicos del contrato de trabajo (prestación personal del servicio, remuneración salarial y subordinación jurídica).”*

Otro aspecto para tomar en cuenta sobre los **incisos d) y e)**, es que en ambas definiciones se diferencian conductores de plataforma y de taxi, a pesar de que, que cuentan con las mismas tareas, responsabilidades, obligaciones y derechos; pero son diferenciados por el tipo de regulación que opera sobre ellos.

Es decir, ambos tipos de conductores son personas físicas, inscritas, acreditadas para operar un vehículo para dar el servicio de transporte de personas remunerado, que no están sujetos a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas, pero con la diferencia de que se registran y acreditan ante el MOPT de forma diferente:

<b>Conductor Habilitado</b>	<b>Conductor Afiliado a Plataforma</b>
Persona física	Persona física
Inscrita	Inscrita
Acreditada por el MOPT	Acreditada por el MOPT
<b>Acreditada por medio de un título habilitante ante el MOPT directamente</b>	<b>Acreditada por una plataforma de interconexión ante el MOPT</b>
responsable de operar un vehículo automotor para la prestación del servicio	responsable de operar un vehículo automotor para la prestación del servicio
Económico de interés general de taxi	Económico de interés general de transporte de personas
	Por medio de Empresas de Interconexión Mediante Plataforma
No está sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas	No está sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas

**Inc. f), g), h), i), j):** Se trata de definiciones que son específicas para la regulación del mercado de las plataformas tecnológicas, y aplicables exclusivamente para los Conductores Afiliados a Plataformas.



**Inc.i)** Dispone que el Ministerio brindará un criterio técnico respecto a las plataformas tecnológicas en materia de seguridad informática y privacidad de la información. La definición omite señalar si ese criterio técnico será vinculante o no para el MOPT, lo cual se recomienda dejar establecido en la ley. Además esta asesoría recomienda cambiar el término “seguridad informática y privacidad” por ciberseguridad, ya que es un término más adecuado: ya que ésta es la *“Preservación de la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información en el ciberespacio.”*

**Inc. j):** sobre esta definición se trata de un principio, el cual ha sido ampliamente aceptado por la industria y reconocido desde hace muchos años en la jurisprudencia de la Procuraduría General de la República, que en términos generales plantea que el Estado no debe favorecer ni otorgar ventajas a determinados modelos de explotación del software en perjuicio de otros, de manera que sea el propio proceso de desarrollo tecnológico, y no el sesgo que pueda introducir el Estado, el que determine los medios más convenientes para el logro de los fines propuestos y el interés público<sup>19</sup>.

Establecido en este inciso j) no corresponde estrictamente a una definición, por lo que se recomienda sea redactada en el sentido de una verdadera definición. Ello podría ser *“a la posibilidad que tienen las Empresas de Interconexión Mediante Plataformas (EIMP) para escoger las tecnologías por utilizar, siempre que estas dispongan de estándares comunes y garantizados, cumplan los requerimientos necesarios para satisfacer las metas y los objetivos de política sectorial y se garanticen, en forma adecuada, las condiciones de calidad y precio a que se refiere esta ley”*.

**Inc. k):** Se establece que el MOPT es quien otorga directamente la acreditación o el título habilitante según sea el caso se trate de conductor de taxi o conductor afiliado a plataforma. De nuevo la ley hace una distinción entre ambos conductores que hacen la misma labor y otorgan el mismo servicio, se separa el tipo de regulación de ingreso al mercado, para unos es una acreditación ante las plataformas tecnológicas y para otros el título habilitante directamente el ente rector.

**Inc. l):** Definición específica para la regulación del mercado de las plataformas tecnológicas.

---

<sup>19</sup> OJ-083-2004, 5 de julio de 2004. Procuraduría General de la Republica.

**Inc. m):** El proyecto de ley contiene una sola definición de persona usuaria, haciendo referencia a la persona que utiliza el servicio de transporte con vehículos y conductores provistos por las plataformas tecnológicas o no; la persona que demanda y utiliza el transporte es la misma.

**Inc. n):** Definición técnica específica para la regulación del mercado de las plataformas “tecnológicas”. Se hace notar que, en la definición contenida en este inciso, se utiliza un vocablo diferente al título, en el cual se hace referencia a plataformas “digitales” por lo que se recomienda uniformar todo el texto, ya que varios artículos presentan esta misma observación.

Se establece que el MICITT será el ente encargado de brindar un criterio respecto a la privacidad de la información y la seguridad informática. Considera esta asesoría con respecto a la privacidad de la información, se valore la capacidad instalada en dicha institución; en el sentido de que a partir de la aprobación de esta ley la cantidad de personas conductoras que estarían habilitadas y afiliadas a la plataforma, a partir de la aprobación de la ley serán más de 40.000 <sup>20</sup>. Aunado a ello, las plataformas tecnológicas contendrán información personal de nombres, direcciones de correo electrónico, números de teléfono, información de licencias de conductores, e información que se requiere de personas usuarias. No debe perderse de vista que mediante este proyecto se habilita además para que los conductores de un tipo de servicio puedan serlo también en el otro (*art 5 inc. e*).

Otro aspecto que merece un comentario es que no queda plasmado en el texto si el criterio previo que emite el MICITT respecto a la privacidad de la información y seguridad informática será o no vinculante para el MOPT.

**Inc. o);** La definición de precio es uniforme para cada tipo de servicio que la Ley establece, de tal forma que se paga de la misma manera: moneda nacional o su equivalente en moneda extranjera. La variación se da en los mecanismos para determinar ese precio y el momento en que se le informa al usuario del servicio de transporte.

**Inc. p):** El servicio de transporte de personas de forma remunerada en vehículo automotor por el territorio nacional, pasa de ser un servicio público regulado a un

---

<sup>20</sup> Nuestro país cuenta con alrededor de 30.000 personas inscritas en plataformas digitales de transporte registrados como conductores y aproximadamente un millón de personas usuarias conectadas, En relación a la cantidad de taxis de base regular y base especial, se estima que la flota de taxis ronda en 12000 <https://ameliarueda.com/nota/ctp-busca-taxistas-cantidad-redujo-anos-permisos-concesiones>

servicio privado regulado por medio de esta ley definido como un “Servicio Económico de Interés General” (SEIG), definido en este inciso.

La normativa es clara que este es un mismo servicio de libre iniciativa, destinado a satisfacer necesidades de interés general y por ende sujetos a un régimen especial. Esta definición trata de uniformar el modelo de servicio regulado.

**Inc. q):** Sin embargo, separa del concepto de SEIG que es un servicio de libre iniciativa al servicio especial que también son de transporte automotor remunerado sin itinerario fijo que es contratado por viaje, por tiempo o de ambas formas para satisfacer una demanda específica de personas.

De igual forma separa del Servicio Económico de Interés General (SEIG) al transporte automotor remunerado, con vehículos de transporte colectivo, pero con un itinerario pactado con una empresa u organización que 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.

**Inc. r):** Se recoge una de las manifestaciones del principio que prohíbe darles efecto retroactivo a las leyes; que exige como premisa general el respeto a la nueva ley sobre aquellas situaciones que se hubieren consolidado al amparo de la anterior normativa o a los derechos que ya hubieren adquirido los administrados a su luz.

La Corte Plena en su Sesión Extraordinaria 8-7-82, dispuso sobre el tema lo siguiente:

*"La derogatoria de una ley no hace desaparecer totalmente su eficacia normativa, pues si al amparo de ella se adquirieron derechos o se consolidaron situaciones jurídicas, esa ley seguirá rigiendo en cuanto a esos derechos y situaciones, pues la nueva ley -en que se deroga la anterior- no tiene fuerza retroactiva en perjuicio de persona alguna, o de sus derechos patrimoniales adquiridos o de situaciones jurídicas consolidadas; según lo dispuesto en el artículo 34 de la Constitución Política todo lo cual da lugar a la doctrina de la supervivencia del derecho abolido." (el subrayado no es del original)*

Se llama la atención de las diputaciones respecto a que se encuentran algunas inconsistencias o imprecisiones respecto de estas definiciones o conceptos con respecto al articulado; ejemplo de ello es el de “ Empresa de Interconexión Mediante Plataforma (EIMP), cuyo término no coincide en los artículos 18, 23 incisos b) y l), y 26 inciso g); y el término de Plataformas Tecnológicas en los artículos 1, 6 inciso b), 7, 11 inciso b), en el título del Capítulo IV, 18 inciso l), y 26 inciso c)., por lo que se recomienda necesario revisar el uso de esos conceptos para lograr uniformidad.

### **Sobre el artículo 5.- Principios**

**Inc. a):** Regulación ordinaria y universal en el servicio regulado en esta ley.

**Inc. b):** Llama la atención que este principio regula la competencia efectiva en igualdad de condiciones de todos los conductores de transporte, pero la propia propuesta de ley establece diferencias entre estos, distinguiendo las condiciones entre los que están en plataforma con los que no están en ellas, pero también cambiando las reglas con que se ofrece el mismo servicio al mismo usuario según si el servicio se presta mediante plataforma o no.

**Inc. c):** Regulación por demás clara para todos los participantes en el mercado y en los diversos registros de sus datos personales.

**Inc. d):** Regulación homogénea sobre la forma y el fondo de la información y sus características, que debe ser proporcionado al usuario del servicio de transporte:

- ✓ Información suficiente
- ✓ Información en contexto de libre mercado
- ✓ Información para la toma de decisiones del usuario
- ✓ Precio de previo
- ✓ Condiciones en que se realizará el cobro: por plataforma o por taxímetro (lo que impide definir de previo el precio final del viaje, no así de la tarifa aplicable)

**Inc. e):** El proyecto de ley establece como principio la libre concurrencia de mercado. La regulación procura distinguir dos tipos de servicios y, por ende, dos tipos de mercado, de un servicio que es igual en cualquiera de sus formas, a saber, el transporte de personas de manera remunerada, con la utilización de un vehículo automotor, por el territorio nacional. Habilita a que los conductores de un tipo de servicio puedan serlo también en el otro tipo de servicio que la Ley determina como diferentes. Una importante diferencia que se destaca en el proyecto de ley y se verá más adelante es con respecto a la definición del precio mediante herramienta tecnológica, los cuales en el caso del transporte por medio de plataforma tecnológica cuentan con algoritmos para fijaciones tarifarias o demanda del servicio, mientras que la modalidad de taxi presenta barreras de entrada derivadas de los efectos de las redes en ese sentido lo que podría poner en riesgo el proceso de competencia y libre concurrencia.

Este principio de “libre concurrencia de mercado”, entre otras cosas, establece que un conductor de taxi puede ser afiliado a cualquier plataforma tecnológica y que cualquier conductor de plataforma pueda ser conductor de taxi, siempre y cuando cumplan los requisitos.

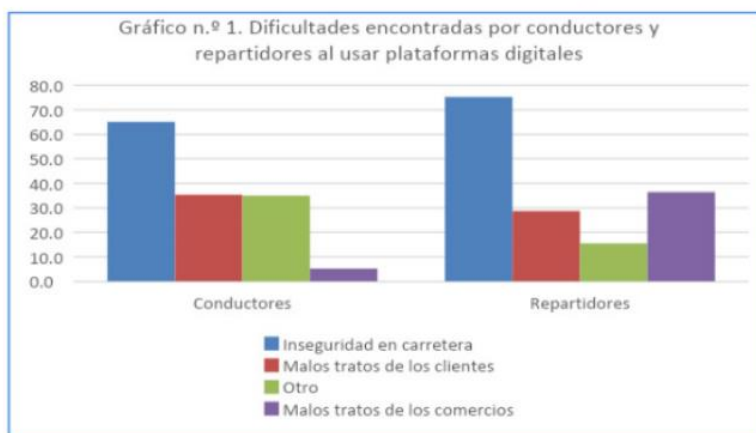
Pero más adelante parece no aplicarse este principio respecto al requisito exigido al transporte de personas mediante plataformas tecnológicas en el artículo 24 que

establece como una barrera de entrada para la libre concurrencia no contar con más de tres vehículos autorizados para la prestación del servicio.

**Inc. f):** Regulación típica de un servicio de transporte que coloca a los usuarios y prestadores del servicio en la prioridad del resguardo de su seguridad, su vida y su integridad. Esta es una norma que unifica el servicio.

Relacionado con este tema, es importante mencionar que las preocupaciones de seguridad en las modalidades de transporte remunerado de personas son un tema sensible y ha sido identificado como una de las dificultades encontradas en los conductores. Sobre este punto se trae a colación lo mencionado en el informe sobre el Estudio de Plataformas Digitales en Costa Rica:

*“En el momento de usar las plataformas digitales, la inseguridad en carretera es la principal dificultad que, tanto conductores (65 %) como repartidores (75 %) manifiestan encontrar (Gráfico n.º 1). A su vez, el mayor porcentaje de repartidores señalado se debe a que un 43 % de ellos ha sufrido accidentes mientras realizaba actividades con la plataforma, comparado con 28 % para los conductores”*



Fuente: Encuestas de opinión pública a conductores y repartidores de plataformas digitales. Febrero 2022.

**Sobre el artículo 6.-** De acuerdo con lo que establece este artículo se instauran dos tipos de prestación de servicios considerados como Servicio Económico de Interés general:

Servicio de taxi	Servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales
Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado	Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado

<p>por un conductor <b>habilitado directamente por el MOPT</b>, 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.</p>	<p>por un conductor <b>afiliado, a una plataforma que previamente cuente con permiso de funcionamiento del MOPT</b>, 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.</p>
---	---

El servicio de taxi propuesto se diferencia del servicio que se presta en la actualidad en que no se establece una limitante geográfica del territorio costarricense para brindar el servicio de transporte, se autoriza la operación de este servicio a nivel nacional por lo que habrá una competencia y una demanda superior. Así mismo hay una liberación de estar sujeto a tarifas, e itinerarios, lo que permitirá contratar en tiempo real servicios de transporte en beneficio de los usuarios.

### **Sobre el artículo 7.- Rentabilidad bruta mínima y ganancia mínima para las personas conductoras**

Mediante esta norma se garantiza para ambos servicios de transporte remunerado de personas una rentabilidad bruta mínima por kilómetros, y una ganancia mínima que debe ser garantizada para ambos tipos de conductores, la cual será calculada por el MOPT en conjunto con el MEIC, en base a estudios técnicos que realicen de forma conjunta cada 6 meses. Se observa que en esta nueva regulación se elimina la participación de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (Aresep) en la definición de las tarifas y se deja bajo la competencia del MOPT y MEIC, lo cual considera esta asesoría que se analice la conveniencia de otorgarles esa competencia ya que eventualmente podría darse algún grado de influencia política del gobierno de turno o intereses particulares en la definición de las tarifas.

Pero el artículo 7 establece que: “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”. La determinación de rentabilidad bruta mínima por kilómetro se realiza en forma conjunta entre el MOPT y el MEIC, los cuales, tomarán en cuenta los parámetros establecidos en dicho artículo. La formalización de dicha rentabilidad se establece por medio de un Decreto Ejecutivo, en los meses de febrero y agosto.

En cuanto a esta regulación, la Asamblea Legislativa tiene la atribución de poder generar una regulación especial para esta actividad y establecer una rentabilidad bruta mínima. El otorgarle a la Administración tanto la regulación y la fiscalización en una actividad altamente competitiva podría generar mayores distorsiones que beneficios para el consumidor.

Ante esto se recuerda cual fue el objetivo de crear un ente multisectorial encargado de regular los sectores de energía, agua y transporte que fuera imparcial en cuanto a la regulación, como ARESEP:

*“El objetivo de este marco normativo era aislar al regulador de las influencias políticas e intereses particulares y prevenir la captura regulatoria, tratando de evitar los precios monopólicos, dado el modelo de concesiones exclusivas y la alta concentración en la participación en el mercado de algunos pocos oferentes, principalmente estatales”.<sup>21</sup>*

En la legislación vigente, conforme al artículo 57 de la Ley N° 7969 corresponde al Consejo de Transporte Público solicitar la fijación de las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos según artículo 6 inciso d) de la Ley N° 7593, “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” (9 de agosto de 1996), las aprobará, improbará o modificará, respaldando sus actuaciones en los estudios técnicos, jurídicos, administrativos, económicos y financieros que determine y estime conveniente.

Por otro lado, el artículo 7 propuesto dispone que se realizarán “estudios técnicos respectivos” sin indicar el tipo de estudios necesarios que se requieren para fundamentar las metodologías, los procedimientos o los porcentajes de estudios de costos que se realizarán para el cálculo de tarifas que se cobrarán a los usuarios.

En línea con lo anterior, las recomendaciones de la COPROCOM y el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica IICE-UCR en su estudio se recomienda valorar la conveniencia de mantener el modelo tarifario actual, no sólo por la actualización de sus parámetros operativos, sino por la

---

<sup>21</sup> Efectos y defectos de la regulación de los servicios públicos en Costa Rica. Nuevos desafíos ante nuevos paradigmas. agosto 2021. Dennis Meléndez Howell, Marlon Yong Chacón, José Eduardo Angulo Aguilar

consideración de la validez que tenga un modelo tarifario como el establecido, en una economía digitalizada”<sup>22</sup>

Se establecen una serie de parámetros sobre los cuales se calcularán los costos y gastos y dicha rentabilidad mínima o Ganancia mínima:

- Combustible Plus 91
- Gastos mecánicos
- Pagos y primas pagadas.
- Consumo por kilometraje recorrido para un vehículo liviano promedio de acuerdo con el nivel de antigüedad de 15 años (no es un parámetro de costos, sino un parámetro de utilización del vehículo)

Es importante hacer notar que no se incluye entre los gastos otros insumos como aceites, llantas, lavado, y el valor de vehículo, los gastos financieros para la adquisición del vehículo, así como rubros en relación con parámetros y rendimientos operativos que en la actualidad son estimados para la fijación de la tarifa por ARESEP.

En el fondo está definiéndose un precio piso a partir del cual se puede negociar otro precio mayor, porque incluiría costos mecánicos, de combustible y de pagos y primas, más una rentabilidad mínima, y a partir de allí, se negocia entre el conductor de cualquier modalidad, con el usuario, el precio a pagar. No se garantiza la posibilidad de libre escogencia del usuario del precio a pagar, pues no es posible comparar precios mediante el mismo mecanismo. En las plataformas el precio está predefinido, pero en la modalidad taxi el precio solo se conoce hasta finalizado el viaje, pues es con el sistema de taxímetro. Esta es una de las principales diferencias que hay en el proyecto de ley entre un tipo de oferta y otro.

Se establece que la Coprocom ejercerá una función de observancia como ente regulatorio de la libre competencia y las condiciones iguales para todos los participantes en este mercado, lo cual esta asesoría considera oportuno dado que el servicio ahora calificado por esta legislación como “Servicio Económico de Interés General”, estaría sometido a la normativa de competencia y entraría dentro del campo de aplicación Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, N°7472 por lo que los participantes podrían ser sancionados por prácticas monopolísticas y se podría estar en algunos casos ante la existencia de prácticas anticompetitivas.

---

<sup>22</sup> Actualización y Determinación de dos Valores de los Parámetros Operativos e Indicadores de Rendimiento del Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”



El artículo 7 establece una rentabilidad y ganancia mínima bruta por kilómetro gradual como medida para evitar posibles prácticas predatorias con base a distintos factores definidos en los incisos de este artículo. La aplicación de estos factores depende de la creación de una fórmula determinada por el Poder Ejecutivo, con la coordinación del MOPT y el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), que será establecida en el reglamento de esta Ley. No obstante, mediante la opinión COPROCOM N°005 2023 presentada dentro del expediente legislativo de esta iniciativa, la Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM) emitió su criterio técnico sobre este aspecto, indicando lo siguiente: “El proyecto contempla el establecimiento de una rentabilidad bruta mínima, concepto que preocupa a esta autoridad de competencia por cuanto, en general, estos indicadores de referencia tienden a ser utilizados para facilitar la colusión. Adicionalmente, la fijación de esa rentabilidad bruta mínima no escapa al problema de captura del regulador, y podría llegar a otorgar rentas extraordinarias a los oferentes del servicio en detrimento de los usuarios.” Ante el criterio emitido por la COPROCOM, la Cámara de Comercio le solicita respetuosamente a los y las Diputadas que atiendan y analicen esta observación con el fin de viabilizar esta importante actividad económica para beneficios de todos los involucrados.

Un aspecto que es necesario observar es que la propuesta no prevé un mecanismo de consulta a los interesados para el establecimiento de la rentabilidad bruta mínima y ganancia mínima donde participen los usuarios, empresas, consumidores etc y se les permita conocer los fundamentos que darán sustento a los valores que se establezcan cada seis meses vía Decreto Ejecutivo. Todo lo cual podría contravenir la segunda recomendación del Consejo sobre Política y Gobernanza Regulatoria de la OCDE.

El Consejo de la OCDE sobre Política y Gobernanza regulatoria (OECD/LEGAL/03905), en ítems número dos recomienda a los países miembros lo siguiente: “(...) 2. Adherirse a los principios de gobierno abierto, considerando la transparencia y la participación en el proceso regulatorio a fin de asegurar que la regulación se encuentre al servicio del interés público y esté informada de las necesidades legítimas de aquellos a quienes concierne y afecta. Esto conlleva ofrecer oportunidades significativas (incluso en línea) para que el público contribuya al proceso de preparar borradores de propuestas regulatorias y a la calidad del análisis de apoyo. Los gobiernos deben asegurarse de que las regulaciones sean comprensibles y claras y de que las partes puedan entender fácilmente sus derechos y obligaciones.

### **Sobre el artículo 8.- Mecanismo para determinar el precio**

La norma distingue entre ambos tipos de prestación del mismo servicio de transporte para la determinación del precio, según sea mediante herramienta tecnológica, taxímetro o precio negociado.

Se establece que el precio por medio de una herramienta tecnológica se calcula de la siguiente manera:

- ✓ Se establece de previo al inicio del viaje
- ✓ Se informa al usuario de este
- ✓ Ante cambios de trayectos o puntos de viaje se revalora el cálculo
- ✓ Se informa al usuario del nuevo precio y sus diferencias
- ✓ Se informa al usuario del nuevo trayecto y sus diferencias
- ✓ Las variaciones de cobro, tiempos y trayectos deben ser justificadas.

Por otro, establece la forma de fijación del precio mediante Taxímetro

- El precio lo fija el taxímetro según disposiciones del Poder Ejecutivo
- El precio de inicio, del primer kilómetro y los siguientes del trayecto deben establecerse de acuerdo con las disposiciones de la ley respecto de la rentabilidad mínima bruta y la ganancia mínima de los conductores.

En cuanto a la fijación del precio por Taxímetro la propuesta no incluye los temas de información al usuario en tiempo real, precio fijado previo al inicio del viaje, cambios de trayecto y cambios de duración para este caso haciendo nuevamente una importante diferenciación en detrimento del usuario. Para ello se requiere la revelación de los precios mediante dispositivos electrónicos (incluyendo APPs) y tablas de precios que mostraría el oferente en el momento del servicio.

Con respecto al precio negociado se vuelven a unificar criterios para ambos servicios y se rigen por lo siguiente:

- Se fija de previo al inicio del viaje.
- Si el usuario solicita variaciones en el trayecto, deberá renegociar el precio.

En el precio negociado se debe respetar la rentabilidad mínima bruta y la ganancia mínima para los conductores.

De acuerdo con lo indicado, basta con el acuerdo entre el conductor y el usuario para definir un precio, se indica que se respetarán las reglas en cuanto a la rentabilidad mínima bruta y ganancia mínima, sin embargo, podrían presentarse condiciones de competencia desfavorables y la propuesta no da los mecanismos para fiscalizar estos acuerdos entre las partes y así evitar los abusos en la fijación del precio.

Aunado a lo anterior, en el caso del servicio que se brinda por interconexión mediante plataformas, los precios son fijados en la mayoría de las empresas que brindan servicio en el país, (Uber, Didi, etc.) mediante algoritmos que crea cada empresa y a partir de ahí se define el monto a pagar, es decir, no es un tema de libre disposición de los conductores.

### **Sobre el artículo 9.- Revisiones de mercado**

Esta norma unifica los criterios o parámetros regulatorios en torno a la garantía de libre y efectiva competencia.

El MEIC y el MOPT deberán hacer cada 4 años, estudios técnicos sobre:

- ✓ Oferta y demanda del servicio
- ✓ Competencia efectiva
- ✓ Condiciones de mercado
- ✓ Asegurar que el servicio no sea ruinoso
- ✓ Que no se afecte los modelos de negocios particulares y el principio de libre competencia.

Se recomienda valorar reducir el tiempo en el cual deban realizarse los estudios indicados de manera que permita hacer los ajustes necesarios al gobierno de turno.

En cuanto al párrafo segundo, la redacción no es clara. Parece desprenderse de la redacción que el Poder Ejecutivo mediante la reglamentación respectiva podría limitar el número de conductores autorizados, considerando las condiciones de mercado el Estado y por ende estaría facultado para rechazar las solicitudes de conductores, aunque cumplan todos los requisitos de la ley.

Respecto a esto, considera esta Asesoría que la limitación impuesta no podría dejarse en manos del dictado de un reglamento, sino que esa limitación es materia reserva de ley ya que se refiere a la limitación de forma absoluta de la autorización de nuevos conductores cuando haya sobre oferta.

En cuanto a este aspecto la Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM), mediante la opinión COPROCOM N°005 2023, indicó lo siguiente:

“Si bien se hace referencia constante al principio de libre competencia, el párrafo último del artículo 9 resulta contradictorio con este principio, ya que establece la posibilidad de que el Poder Ejecutivo, pueda establecer medidas para eliminar la ruinosidad, 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, que no afecten de manera alguna a los diversos modelos de negocio y el principio de libre competencia. Es de presumir que, si la

prestación del servicio resulta ruinoso, algunos conductores dejarán de prestar el servicio, lo que mejorará la relación entre oferentes y demandantes. Adicionalmente, la determinación de cuánta oferta puede llevar a la ruinosidad resulta un tema complejo y arbitrario. En este sentido, no se considera conveniente desde la óptica de competencia que el Gobierno tenga la atribución de fijar el número de oferentes del servicio”.

### **Artículo 10.- Autoridades competentes**

Este artículo define la competencia de del MOPT, MEIC y MICITT en este proyecto.

Al Ministerio de Obras Públicas y Transportes MOPT se le otorga la competencia para la habilitación del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores de forma remunerada, (en su condición de ente regulador de la materia de transportes en el país), independientemente de la modalidad de dicho servicio.

Para dicha prestación del servicio otorgará un título habilitante (a los conductores de taxi), un permiso de funcionamiento (a las empresas de interconexión) y el permiso de acreditación (al conductor afiliado a plataforma).

Por su parte, el MEIC será la autoridad competente en materia de precios para ambas modalidades.

El MICITT será el encargado de emitir el criterio técnico para la habilitación de las plataformas tecnológicas.

Lo anterior es oportuno siempre que se valore la capacidad instalada por parte de la institución, en vista de las potestades con las que cuenta relativas a la promoción de la innovación, la ciencia, la tecnología y las telecomunicaciones. Lo cual, además es concordante con el ámbito de competencia en materia de telecomunicaciones.<sup>23</sup>

De acuerdo con la redacción propuesta, se asume que el criterio que brinda el MICITT es necesario para la toma de decisión para habilitar las plataformas, sin embargo, no se aclara si dicho criterio tendrá efectos vinculantes o no, o cuáles serán los alcances, lo que podría generar problemas de aplicación de la ley, por lo que se recomienda aclarar los efectos de vinculación que tendrá dicho criterio.

---

<sup>23</sup> Ley N° 8660, Ley de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades públicas del Sector de Telecomunicaciones, artículo 39.

## Art. 11 Derechos para la prestación del servicio

Este artículo se refiere a los derechos que tienen los operadores de la prestación del servicio que se regula en la ley. Inicialmente, es importante indicar que la redacción propuesta en este artículo no resulta precisa y no se encuentra acorde con una adecuada técnica legislativa que exige precisión en las definiciones para que sean comprensibles para el operador jurídico.

La redacción de la norma se presenta de manera muy amplia y de difícil interpretación para el operador jurídico lo cual podría hacerla inviable por violentar el principio de seguridad jurídica.

En este artículo nuevamente se hace una distinción, de acuerdo con las dos modalidades de prestación del servicio de transporte remunerado de personas en vehículo automotor; para este caso se trata de los derechos de los operadores de la prestación del servicio:

DERECHOS	
Conductor Habilitado	Conductor Afiliado a Plataforma
Tendrá título habilitante	Tienen autorización
Lo otorga directamente el MOPT	Lo otorga el MOPT por medio de la plataforma tecnológica
Título rige por 14 años	Rige por 14 años
Es prorrogable	Es prorrogable
Sujeto a requisitos y obligaciones de ley	Sujeto a requisitos de ley y a mantener afiliación activa en al menos una plataforma
Es personalísimo. Ninguna persona puede tener más de un título habilitante	Es personalísimo. Únicamente se otorga a una persona conductora independientemente de la cantidad de plataformas a las que se encuentra afiliada.
Es individual (solo puede contar con uno)	Es individual
Puede cederse con autorización del MOPT	No se indica
Solo puede ser extinguido o suspendido por medio de procedimiento administrativo por incumplimientos legales	Solo puede ser extinguido o suspendido por medio de procedimiento administrativo por incumplimientos legales
Este procedimiento lo realiza el MOPT o su órgano delegado	No indica
Se les permite tener autorizaciones temporales de hasta 3 meses y no son renovables	Se les permite tener autorizaciones temporales de hasta 3 meses y no son renovables

Con el permiso de funcionamiento se faculta a una empresa a brindar el servicio de intermediación financiera tecnológica entre personas conductoras y personas usuarias mediante una plataforma digital de transporte autorizada por el MOPT.

Además, incluye regulaciones para el funcionamiento de cada plataforma mediante un permiso autorizado por el MOPT, con una vigencia de 5 años sujeto a requisitos y obligaciones. No se indica si es prorrogable.

En cuanto a las autorizaciones temporales que otorga el MOPT se faculta a las personas conductoras a la prestación del servicio de transporte de taxi o mediante plataformas por un plazo no superior a tres meses. No son renovables.

## **Arts. 12. Autoridades competentes para implementar la ley**

**Inc. a) y b):** De acuerdo con la lectura de ambos artículos se otorgan nuevas funciones al Ministerio de Obras Públicas y Transportes quien será la autoridad competente para el otorgamiento del título habilitante para la prestación del servicio en cualquiera de las dos modalidades, estableciendo que el título habilitante para los conductores de taxis será por 14 años.

No se establece dentro de la exposición de motivos que acompaña al proyecto ninguna referencia a una fundamentación técnica para definir las razones, sean estas de oportunidad y conveniencia, jurídicas o de necesidad sobre el periodo de 14 años, tiempo de vigencia del título habilitante para la prestación del servicio a conductores de taxi.

No se observa dentro de las funciones del MOPT el otorgamiento de permisos o autorizaciones a los conductores afiliados a plataformas para la prestación del servicio. (en concordancia con art 11 inc.b)

El inciso b) del artículo 12 establece que el MOPT será el encargado de 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 al MICITT el criterio técnico sobre seguridad y privacidad de la información solicitado de conformidad con el reglamento respectivo, en un plazo de 10 días hábiles. Al respecto, el inciso es omiso en cuanto a los efectos de la no presentación del criterio técnico por parte del MICITT.

**Inc. c):** Se establece que es función del MOPT disponer de una base de datos de información común en relación con los datos de las personas conductoras de ambos servicios con el fin de valorar el cumplimiento de requisitos por parte de las empresas de interconexión y los oficiales de tránsito, lo cual resulta en una actividad

de regulación. La redacción del inciso no es clara y por ende se recomienda darle una mayor precisión

En el caso de validar requisitos de las personas conductoras de los servicios por parte de las personas oficiales de tránsito, podría eventualmente interpretarse que los oficiales de tránsito podrían tener acceso a la información contenida, por lo que la propuesta no señala la forma o mecanismo en que tendrán acceso a esa información, lo cual eventualmente podría hacer ineficaz la medida. Otro supuesto que puede desprenderse de esa redacción es que se refiera a los requisitos para conductores en modalidad de taxi que se establecen en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012 y sus reformas, debido a ello se recomienda aclarar la redacción propuesta.

Aun así no se evidencia una violación al artículo 24 de la Constitución Política ya que el proyecto de ley en otro artículo remite expresamente a la sujeción de la Ley de Protección de la persona frente al tratamiento de sus datos personales.

**Inc. d):** Debe crear una base digital de datos de registro de las plataformas tecnológicas, que contenga: cantidad de conductores afiliados y números de placas de los vehículos. Esta es una actividad regulatoria. Se dispone que el MOPT deberá implementar un registro digital de: plataformas tecnológicas, conductores afiliados a dichas plataformas, así como sus números de placas.

Se observa a las diputaciones que la creación e implementación de la base digital y la base de datos de información conllevan cambios y la necesidad de disponer de recursos económicos para su creación, los cuales, según el artículo 30, no estarán cubiertos por el Fondo de Movilidad.

**Inc. e), f), g), h):** se refieren a funciones de control, vigilancia y fiscalización de todos los actores en el mercado de transporte y en el mercado del servicio de interconexión que se concentra en el MOPT. Esta norma unifica esta otra parte de la regulación, incluidas las funciones del Tribunal Administrativo de Transportes en alzada.

Esta asesoría recomienda que se incluya como función del MOPT el establecer los requisitos mínimos de seguridad y calidad de los vehículos que sean empleados para la prestación del servicio.

### **Sobre el artículo 13. Del Tribunal Administrativo de Transporte.**

Mediante este artículo 13 se establecen nuevas funciones para el Tribunal Administrativo de Transportes.

Es importante indicar que este Tribunal existe actualmente y se creó en el Capítulo IV de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, Ley N° 7969, como un órgano con desconcentración máxima adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El art. 22 de esa ley le confiere la potestad de conocer y resolver del recurso administrativo de apelación contra “cualquier acto o resolución” del Consejo de Transporte Público. Asimismo, se le otorga la potestad de establecer indemnizaciones respecto de los daños producidos por violación a la legislación del transporte público. Sus resoluciones son irrecurribles y agotan la vía administrativa, (art. 18 RTAT).

*“ARTÍCULO 22.- Competencia del Tribunal*

*El Tribunal será competente para lo siguiente:*

- a) Conocer y resolver, en sede administrativa, los recursos de apelación que se interpongan contra cualquier acto o resolución del Consejo.*
- b) Establecer, en vía administrativa, las indemnizaciones que puedan originarse en relación con los daños producidos por violaciones de la legislación del transporte público.*
- c) Las resoluciones del Tribunal no tendrán más recursos y darán por agotada la vía administrativa.”*

Hay que hacer notar a las diputaciones que esta iniciativa pretende, en su artículo 43, la derogatoria del capítulo de ley mencionado el cual quedaría vigente mientras no se publiquen las normas que las sustituyan. Siendo así en este artículo se crea el Tribunal Administrativo como un órgano administrativo competente para resolver denuncias y quejas interpuestas por los usuarios y conductores afiliados, así como sancionar en sede administrativa cualquier incumplimiento en que incurran las plataformas digitales, así como a los conductores habilitados y los afiliados mediante el régimen sancionatorio que se fija en la ley (Cap. VII).

Se trata de un órgano de alzada que resolverá en sede administrativa las apelaciones.

Dentro de la normativa es omisa en indicar como estará integrado el tribunal, a quien le compete su designación, o cuáles serán los requisitos que deberán tener sus integrantes, y si las resoluciones dictadas agotarían la vía administrativa, como si se encuentra regulado en la ley vigente.



## Artículos 14 y 23 De los Requisitos para la prestación del servicio de taxi y el servicio mediante plataforma

Art 14 servicio de taxi.	Art 23 conductores afiliados a las plataformas tecnológicas.
Para la prestación del servicio de taxi, las personas conductoras deberán cumplir con los siguientes requisitos ante el MOPT:	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 o licencia tipo C.	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 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.	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 habilitado, contemplando que el trabajo sea a tiempo completo, habitual, ocasional o parcial.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.
<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

En ambos artículos se plantean una serie de requisitos con que deben contar ambos servicios para la prestación del servicio de taxi y el servicio mediante plataforma tecnológica no se encuentran diferencias sustantivas respecto del tipo de licencia necesaria para ofrecer el servicio de transporte, la normativa regulatoria

a utilizar para cada uno de ellos, y el procedimiento que deben seguir para su inscripción.

Respecto al inciso f) del artículo 14 el cual se repite en el artículo 23 inciso f) que dispone que uno de los requisitos de las personas conductoras es “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”, se recomienda sustituir la palabra “psicotrópicos” por “drogas ilegales”. Para ello, también se recomienda incluir en el artículo 4 la definición de “drogas ilegales”.

Se observa que la norma es omisa en establecer como un requisito para la prestación del servicio, contar con una póliza de responsabilidad civil, lo cual se evidencia como necesaria por el riesgo que acarrea esta actividad.

Incluso se observa que ni en la definición de conductor habilitado o afiliado (artículo 4) o en los requisitos para la prestación del servicio de taxi (artículo 14) como en los requisitos afiliados a las plataformas tecnológicas (artículo 23), se establece, como obligación, ser propietario registral del vehículo o presentar autorización del propietario del vehículo automotor, sino que la propuesta únicamente lo incorpora en el artículo siguiente, pero no como un requisito sino como una de las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que presten ese servicio.

En su mayoría los requisitos responden a los que la legislación vigente hoy exige para la prestación del servicio como el derecho de circulación por lo que no se observan problemas jurídicos, debido a que los requisitos exigidos son proporcionados y razonables.

Los requisitos en principio no tienen problema jurídico, pero se puede hacer un esfuerzo por depurarlos para mantener únicamente los que son indispensables, y poder eliminar el exceso de trámites.

**Artículos 15 y 24 Sobre las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para la prestación del servicio de transporte: (Arts. 15 y 24).**

<b>ARTÍCULO 15- De los vehículos automotores para el servicio de taxi.</b>	<b>ARTÍCULO 24- De los vehículos automotores para el servicio de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas.</b>
Las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para la prestación del servicio de taxi serán las siguientes:	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.	a) Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.
b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.	b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.
c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.	c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.
d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor.	d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor.
e) Tener una capacidad máxima de 8 personas de acuerdo con la capacidad constructiva del vehículo.	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).	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.	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.	

Se establecen las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para la prestación del servicio, aunque no son exactos, son iguales por el fondo y los mismos requisitos para ofrecer el servicio (edad máxima, tipo de inspección, permisos de circulación, tipo de seguro, capacidad máxima, condiciones formales, etc.).

Estas dos normas no diferencian condiciones para ambos actores en el mercado de transporte de personas en automóvil de forma remunerada, pero innecesariamente se definen en artículos separados.

Se observa que para ambos servicios se establece que los vehículos automotores deberán tener una antigüedad máxima de 15 años. Se igualan las condiciones para servicio de base especial que es nuestra legislación vigente se establece en 6 años. Sin embargo, sobre el tema de antigüedad de los vehículos tiene que ver con la seguridad y la calidad del servicio que se brinda, de ahí que cabe destacar la

recomendación que realiza el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica (IICE-UCR) en el estudio de mercado para el servicio de transporte en modalidad de taxi sobre el tema de antigüedad de los vehículos:

*“(...) Es importante que ARESEP considere las implicaciones de una oferta de taxis con una antigüedad del vehículo alta (superior a 10 años) principalmente el efecto que está teniendo en la calidad del servicio, la frecuencia de cambio de repuestos y los parámetros operativos. En línea con lo anterior, es importante que exista alguna forma de control de calidad tanto sobre los vehículos como sobre los conductores. Los conductores competentes ayudan a asegurar la seguridad pública. La transparencia en la industria limita hasta dónde se puede obtener rentabilidad a partir de recortar los estándares por debajo de un mínimo definido.*

*(...) El instituto estimó que, si se toma toda la oferta completa de taxis formales base regular y base especial del aeropuerto se tiene que la antigüedad promedio de la flota es de 11,3 años, el 50% de los taxis se encuentra por encima de los 12 años y la edad más común de los vehículos es de 15 años. Sin embargo, dado que en el modelo de fijación tarifaria se estipula un cambio de unidad cada 4 años, una concentración de unidades de tal antigüedad, en circulación, amerita una revisión de los parámetros del modelo. En el siguiente gráfico se puede apreciar como para el caso de los vehículos tipo sedán, la mayoría de la flota supera los 10 años de antigüedad.”*

En relación con la obligación de que ambos servicios utilicen distintivos y mecanismos de identificación de servicio, no se indica las razones técnicas de identificar el servicio, el utilizar un distintivo podría eventualmente ser un elemento de desmotivación para llevar a cabo la actividad pensando muchas personas prestan este servicio en su vehículo particular.

Así mismo se hace notar que el indicar los tipos de vehículos que podrán utilizarse para el caso del servicio de taxi, el cual se indica puede ser de cualquier modalidad de tracción, sea 4x2, 4x4 o cualquier otro, podría ser interpretado como un trato desigual con vehículos automotores para el servicio de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas, dado que no se indica, por lo que se recomienda revisar la redacción o por el fondo la regulación pretendida.

El inciso f) del artículo 15 y artículo 24 incisos f) prohíbe que un mismo propietario registral de vehículo automotor pueda “contar con más de tres vehículos autorizados” para la

prestación del servicio tanto para el servicio modalidad taxi y el servicio mediante plataforma tecnológica, lo cual puede tenerse como una barrera de entrada a la actividad privada y no cumplimiento del principio de libre concurrencia y competencia efectiva que define el artículo 5 de la propuesta.

#### **Artículo 16- De la plataforma de información pública del servicio de taxi**

Esta regulación aplica solo para los conductores habilitados (taxi) y no para los conductores y sus vehículos que prestan el servicio por medio de una o varias plataformas digitales.

Establece que el MOPT contará con una plataforma de información pública la cual será de acceso para los usuarios que utilizan el servicio de transporte. Dicha plataforma contará con la información de vehículos y conductores, con el fin de que la persona usuaria pueda evaluar el servicio y calificar al conductor. Se recomienda establecer el consentimiento expreso, específico e informado de parte de los conductores con respecto a la información personal que contendrá la plataforma, pudiendo además en todo momento revocar el consentimiento originalmente otorgado. Es importante se considere que la creación de una plataforma de información pública como la que se pretende conlleva cambios y la necesidad de disponer de más recursos al menos para su creación lo cual parece no estarse contemplando en la propuesta y que estaría contraviniendo el principio de ejecución presupuestaria dispuesto en el artículo 179 de la Constitución Política<sup>24</sup>. Si bien se menciona en el artículo 30, que mediante el Fondo podrá financiarse la efectiva fiscalización de los servicios sin embargo no resulta claro si dichos fondos además podrán utilizarse, por ejemplo, para su actualización y posterior implementación.

La evaluación de la calidad del servicio y del vehículo mediante el cual se brinda, queda a discreción de la plataforma correspondiente, operando una nueva distorsión de mercado, respecto de una de las variables de mayor relevancia para la mejora del Servicio, a saber, el criterio del usuario, pero, además, se estarían calificando con parámetros distintos a personas y vehículos que dan el mismo tipo de servicio.

En relación con la asimetría que se presenta en esta norma, se menciona lo indicado por la COPROCOM con relación a la forma de calificación que emplea este servicio:

---

<sup>24</sup> Artículo 179 de la Constitución Política. - La Asamblea legislativa no podrá aumentar los gastos presupuestados por el Poder Ejecutivo, si no es señalando los nuevos ingresos que hubieren de cubrirlo, previo informe de la Contraloría General de la República sobre la efectividad de los mismos.

*“En lo referente a la calidad, plataformas como Uber, emplean actualmente sistemas de reputación que permiten inmediatamente después de haber utilizado un servicio, calificar el mismo en cuanto a las características del conductor y del vehículo que son perceptibles a simple vista, entre ellas la limpieza, uso del aire acondicionado, comodidad del vehículo, conocimiento de la ciudad, trato del conductor, modo de conducción, etc. También a través de estos sistemas es posible conocer la calificación que posee el conductor, producto de su historial de viajes y calificaciones previas.”*

De entrada, puede observarse una clara desigualdad entre ambos servicios, pues en el caso de los vehículos con interconexión mediante plataformas se puede realizar una calificación del servicio y el conductor de forma inmediata mediante una aplicación tecnológica instalada en el teléfono inteligente, calificación que permitirá garantizar seguridad, calidad y eficiencia del servicio al usuario.

#### **Artículo 17- De la no aceptación de medios alternativos de pago en los servicios de taxi**

Se recomienda dar una mejor redacción, de manera que se realice en términos de obligaciones tal y como se establece en el inciso f) del artículo 19. La redacción dada complica la claridad de lo dispuesto en la norma.

De la lectura se desprende que no existirá un servicio de transporte que se brinde mediante la modalidad del uso de plataformas digitales, que solo cobre en efectivo.

Se fija como parámetro para definir la multa de un salario base por la no aceptación de medios alternativos de pagos. Se recomienda que se aclare que el salario base es el que se refiere al concepto creado por la Ley No 7337<sup>25</sup>.

#### **Artículo 18.- De las Empresas de interconexión mediante Plataformas Tecnológicas.**

Se establecen obligaciones a las empresas de transporte de plataformas para su operación: lo que sería parte fundamental de la regulación de la actividad, dado que se estarían definiendo las condiciones en que se estaría autorizando la prestación del servicio. Sin embargo, muchas de estas obligaciones como las dispuestas en

---

<sup>25</sup> Ley No 7337 del 05 de mayo de 1993 “Ley que crea el concepto de salario base para delitos especiales del Código Penal”. De conformidad con la metodología de actualización establecida en el artículo 2 de esta ley, el salario base para el año 2023 es de ₡462.200.00 (cuatrocientos sesenta y dos mil colones exactos).

los incisos g), h), j), l) ya las realizan y forman parte de las políticas y características de estas plataformas por las posibilidades tecnológicas con las que cuentan.

**Inc. a)** Se dispone la obligación de estar inscritos y activos ante el registro de personas Jurídicas del Registro Nacional y tratándose de personas extranjeras se les obliga a constituir una filial en el país quien será la responsable legalmente en nuestro país para todos los efectos. En relación a ello, debe tomarse en consideración que estas empresas operan bajo plataformas tecnológicas que han sido constituidas fuera de Costa Rica posiblemente bajo la regulación del país de origen, por lo que resultaría más operativo simplemente requerir la certificación de personería jurídica donde conste las personas representantes en el país.

**Inc. b)** se establece la obligatoriedad de estar inscrita como contribuyente cumplir con la obligación ante la Dirección General de Tributación Directa.

**Inc. c)** deberá estar inscrito como patrono y cumplir con sus obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social, pero solo para asegurar a trabajadores corporativos distintos a los conductores acreditados

**Inc. e)** Esta es una atribución estatal que es delegada a las empresas. Se considera necesario revisar si es verdaderamente posible que esta función regulatoria del Estado pueda ser delegada de esta forma, por la actividad de control y evaluación del Estado, aunque el servicio sea considerado en delante de naturaleza privada, precisamente porque existe intervención estatal.

**Inc. g)** en relación con esta obligación es importante indicar que no se le define en igualdad de condiciones ni al MOPT que es el ente regulador, ni al operador del servicio, el conductor. Es una materia regulatoria que busca establecer obligaciones de emitir políticas y procedimientos para fomentar la seguridad de la persona usuaria, y así evitar el acoso sexual y la discriminación.

A manera de ejemplo exitoso se puede citar una iniciativa de la empresa Uber contra el acoso, material que se difunde a más de 28 mil conductores y repartidores y está disponible en <https://uber.com/acoso>.

Por otra parte, “ *Didi ha desarrollado: i) campañas para el empoderamiento femenino en Latinoamérica, como parte de la Conmemoración del Día Internacional de la Mujer; ii) el proyecto DiDi & FUNPADEM and Liga Deportiva Alajuelense (LDA) al participar de la campaña “Pinta tu mundo naranja” en el marco del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer (25 de noviembre); iii) DiDi & FUNPADEM con el objetivo de crear conciencia sobre el acoso callejero, informar sobre los derechos de las mujeres y sobre el procedimiento para interponer denuncias; y iv) la colaboración con instituciones del sector de seguridad en Costa Rica, específicamente, con el Organismo de Investigación Judicial (OIJ) mediante talleres y sesiones de trabajo sobre la prevención de la violencia contra las mujeres; y capacitación a Red Sofía del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), que tiene como objetivo sembrar el compromiso en cada persona de la comunidad turística sobre la importancia de fomentar la igualdad de género en la industria, minimizar la*



*violencia contra las mujeres y propiciar ambientes seguros para las turistas, como un eje del turismo responsable, sostenible e inclusivo”<sup>26</sup>*

Cabe destacar que las estadísticas han demostrado que la app brinda mayor confianza a las mujeres, ya que el 52% mayoría de usuarios elige el servicio por un tema de seguridad y precio por lo que es de importancia y oportuno la inclusión de este tipo de obligaciones en la ley.

**Inc. h)** Esta es otra función regulatoria que se delega en las empresas de plataforma que es parte de la regulación que debe realizar el Estado en igualdad de condiciones con la modalidad de taxi, tal y como lo establece en el artículo 16 en el que se dispone que el MOPT contará con una plataforma de evaluación del servicio para el caso de la modalidad de taxi. En el caso de esta obligación es un mecanismo que ya lo cumplen las plataformas tecnológicas sin ningún tipo de regulación.

No es congruente lo que se dispone en este inciso si lo confrontamos además con lo que establece el artículo 33 inc. 5) que establece que el incumplimiento de esta obligación será considerado como una falta leve en la cual se podrá imponer una multa por un monto de uno a diez salarios base, pero es una obligación que para un servicio lo debe realizar el MOPT y para el otro las Empresas de Interconexión mediante plataformas.

**Inc. l)** Esta es una función que solo tendrían las plataformas y que de hecho hoy ya lo hacen, pero no se definió lo mismo en el caso del servicio de Taxi. Esto podría hacer que el servicio en modalidad taxi, quede en condiciones diferentes tributariamente hablando, respecto del servicio que se presta por medio de plataformas. Aunado a lo anterior, debe tenerse presente que en la actualidad y de acuerdo la Ley N°9635 Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, el servicio de taxi regulado por ARESEP se encuentra exonerado del pago del IVA, por lo que con la aprobación de esta ley ambos servicios deberán pagar dicho impuesto.

*“Artículo 8- Exenciones. Están exentos del pago de este impuesto:*

*(...)*

*24. Los servicios de transporte terrestre de pasajeros y los servicios de cabotaje de personas, siempre y cuando cuenten con permiso o concesión otorgada por el Estado, y cuya tarifa sea regulada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), cualquiera que sea su naturaleza o el medio de transporte utilizado. Asimismo, la importación de autobuses y las embarcaciones utilizadas para la prestación de estos servicios de transporte colectivo de personas. Esta exoneración también será aplicable a la compraventa local, el arrendamiento y el leasing de estos bienes, en el tanto los titulares sean concesionarios o permisionarios. El alquiler y el leasing comprenderán los bienes muebles, así como también los planteles y las terminales utilizadas para su operación.*

*(...)”*

---

<sup>26</sup> Plataformas colaborativas y mujeres: superar el umbral de la desigualdad. Marcela Piedra Durán

**Inc. o)** Esta obligación de un mínimo de vehículos adaptados para cumplir con la Ley 7600 también es una regulación diferenciada entre ambos tipos de provisión del servicio de transporte, y nuevamente esto implica una distorsión y desigualdad del mercado.

Aunado a lo anterior no se establece de manera porcentual o nominal la cantidad de vehículos que podrían ser adaptados para brindar servicio a los usuarios conforme a la Ley N° 7600.

Es importante indicar que en la legislación vigente de la ley N°7600 se dispone de una regulación especial que se deberá atender en relación con el transporte automotor de personas para que el mismo sea adaptado esta población:

- Ley N° 7600 Sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, del 29 de mayo de 1996.

**“ARTÍCULO 47.- Taxis**

*En el caso del transporte público en su modalidad de taxi, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes estará obligado a incluir, en cada licitación pública de concesiones o permisos, por lo menos un diez por ciento (10%) de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad.*

- Reglamento Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad. N° 26831, 23 de marzo de 1998

*Artículo 166.- Permisos y concesiones de taxis. En el caso del transporte público en su modalidad taxi, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes estará obligado a incluir, en cada licitación pública de concesiones o permisos, por lo menos un diez por ciento (10%) de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad.*

*Artículo 167.- Requisitos técnicos de los taxis. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, establecerá en cada licitación pública de concesiones o permisos a las que se hace referencia en el artículo anterior, los requisitos técnicos de accesibilidad adecuados a las necesidades de los usuarios con discapacidad y resultantes de las innovaciones científicas y tecnológicas que se produzcan en esta área.*

*Artículo 168.- Radiolocalización del servicio de taxi adaptado. La Dirección General de Transporte Público en coordinación con el Departamento de Taxis y la Comisión Técnica de Transportes, implementarán el establecimiento de un servicio de radiolocalización que permita a los usuarios con discapacidad solicitar, por vía telefónica, el servicio público modalidad "taxi adaptado". La implantación de este sistema será parte integrante en el otorgamiento de los derechos de explotación de estos servicios públicos y una condición de obligatorio cumplimiento por parte del prestatario autorizado que deberá constar en el respectivo contrato.*

*Artículo 169.- Tarifas de los taxis adaptados. En lo concerniente a las fijaciones tarifarias se aplicarán las disposiciones contenidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos N° 7593 del 9 de agosto de 1996.*

*Artículo 170.- Abordaje y desabordaje del pasajero del taxi adaptado. Las unidades de servicio de transporte público de taxi adaptado, solo podrán utilizar los estacionamientos asignados para personas con discapacidad en labores de abordaje*

*y desabordaje de este tipo de servicios. En ningún caso podrán permanecer o utilizar dichas zonas por un tiempo mayor al necesario para realizar tales maniobras, su incumplimiento será sancionado conforme lo establece la normativa pertinente y en caso de reincidencia, con la cancelación de tales derechos.*

*Artículo 171.- Obligatoriedad de las adaptaciones. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes o las dependencias gubernamentales encargadas, dispondrán mediante los carteles de licitación de los servicios de transportes y sus respectivos contratos, el obligatorio cumplimiento de las adaptaciones y requerimientos técnicos de las unidades de transportación y otras condiciones requeridas para el acceso de las personas con discapacidad a los servicios de transporte público. El incumplimiento en la prestación de estos servicios, bajo las condiciones de accesibilidad establecidas en la Ley No. 7600, en este capítulo ó en el cartel de licitación respectiva, será considerado causal de caducidad.*

Para una adecuada técnica legislativa indicar el nombre y número de la ley de la forma correcta de la siguiente manera: “Ley N° 7600 Sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, del 29 de mayo de 1996”

**Inc. q)** corregir dado que en la propuesta se encuentra identificado como inciso k)  
**Inc. r)** De igual forma, esta norma que es una obligación de las empresas que ofrecen el servicio de interconexión de usuarios y conductores para brindar el servicio de transporte remunerado en vehículo, no se define como obligación para las personas que prestarían el servicio en la modalidad taxi.

Este tipo de regulaciones son de calidad, y las reglas deben reflejar una uniformidad para todos los oferentes del servicio, para procurar la igualdad de condiciones en un mercado abierto pero regulado.

No se hace mención alguna de la obligación legal que tienen las empresas de Interconexión mediante Plataformas (EIMP) de asegurar a los trabajadores contra riesgos laborales, de conformidad con lo que establece el artículo 193 del Código de Trabajo, lo que podría propiciar el incumplimiento de las obligaciones contenidas en dicha norma. Nótese que, en el texto propuesto, sí se reitera puntualmente esta obligación con respecto a las obligaciones patronales para con la CCSS.

### **Artículo 19.- De los requisitos de funcionalidad de las Plataformas Tecnológicas.**

Los artículos 18 y 19 refieren a obligaciones de las EIMP, como requisitos de operación (art 18) o de funcionalidad (art 19). Los requisitos de operación son para poder ofrecer el servicio en el país y los de funcionalidad para continuar otorgándolo a lo largo de los 5 años que dura el permiso.

**Inc. f)** Esta obligación de recibir pagos en efectivo y electrónico, se consigna de una forma más contundente en el artículo 17 del proyecto, distorsionando las obligaciones de los prestadores de servicios, en aquel caso como una obligación

con sanción administrativa, y para este caso como una obligación de la plataforma sin sanción al conductor que no reciba el pago por medios electrónicos o en efectivo.

**Inc. g)** Esta es otra distorsión regulatoria en la medida en que los conductores de la modalidad taxi, no están en la obligación de entregar comprobante de pago (recibo), y, por lo tanto, pueden no retener el pago del IVA correspondiente además de transgredir un derecho del usuario.

### **Artículo 20, 21 y 22.- Regulaciones propias para las Plataformas Tecnológicas.**

Establece que el permiso de funcionamiento de las EIMP otorgado por el MOPT tendrá una vigencia de 5 años, dicho permiso estará sujeto al pago anual del permiso y podrá ser prorrogado por un plazo igual previo al cumplimiento de requisitos y del criterio técnico del MICITT, la renovación debe realizarse un mes antes del vencimiento del anterior. (*art 20*).

El procedimiento que se deberá llevar a cabo por las EIMP ante el MOPT en la instancia que este delegue, para realizar la solicitud y el trámite del permiso de funcionamiento de la plataforma se dispone queda vía reglamento (*art 21*)

Se establece un procedimiento que se llevará a cabo de oficio por el MOPT en los casos en que este determine la existencia de una EIMP sin que cuente con el debido permiso, para ello, se dispone que contará con el plazo de un mes, que será prorrogable hasta por 3 meses cuando existan causas justificadas y ajenas. En caso de no cumplir la EIMP se iniciará el debido proceso sancionatorio (*art 22*).

### **Artículo 24.- Condiciones de los vehículos automotores para el servicio de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas.**

El inciso f) establece la limitación que tendrán los propietarios registrales de no poder 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). Esta limitación carece de fundamentos técnicos, además de contrariar por su propia naturaleza restrictiva el principio de libre competencia establecido en el inciso e) del artículo 5 del mismo proyecto de ley, por lo que consideramos que dicha limitación deba contar con su debida justificación y ello no se encuentra en la exposición de motivos.

El inciso g) establece la obligación de utilizar los distintivos y mecanismos de identificación del servicio de acuerdo con la regulación establecida por el MOPT en el reglamento respectivo. Sin embargo, preocupa al sector comercial que la forma de implementación de estos distintivos y mecanismos de identificación conlleven

una alteración significativa a la apariencia de los vehículos automotores utilizados para el servicio de transporte de personas mediante plataformas tecnológicas.

### **Artículo 25.- Derechos de las personas**

Mediante este artículo se consignan los derechos de la persona usuaria, la normativa nuevamente reunifica, lo que demuestra que el servicio de transporte es el mismo para efectos del usuario, es decir, se paga por un servicio de traslado de un punto a otro punto dentro del territorio nacional, en un vehículo acondicionado con niveles de seguridad definidos por la Ley, y un conductor habilitado por el Estado para dar el servicio bajo ciertos parámetros de calidad y remuneración.

Es importante indicar que el proyecto de ley en lo que se refiere a los usuarios y su protección es mínimo y preocupa la poca regulación en el texto en lo referido a las pólizas de seguros.

**Inc. a)** se establece una contradicción con lo dispuesto en este inciso y el artículo 7 de la propuesta, al establecer que el usuario tiene derecho a conocer previamente el precio. Mediante este artículo se dispone como uno de los mecanismos el fijado mediante taxímetro, es decir, que el precio que tendrá que pagar la persona usuaria podrá conocerlo hasta que haya finalizado el recorrido, una asimetría que no se corrige mediante este proyecto de ley y en el cual el servicio de taxi serán los más perjudicados en cuanto a la elección del servicio de parte del usuario.

**Inc. b) y d)** están relacionados con lo que se dispone en el artículo 16 sobre la plataforma de información pública que solo aplica para taxis.

**Inc. f)** si bien se contempla un derecho para el usuario independientemente del servicio que utilice, lo cierto es que de acuerdo con el art 19 inc. g) esta obligación solo se dispone para las plataformas no así para los taxis.

**Inc. h)** Agregar el nombre completo de la ley y su respectiva fecha: *Ley N° 8968 Ley de Protección de la Persona frente al tratamiento de sus datos personales, de 7 de julio de 2011.*

El artículo 25 establece los derechos de las personas usuarias para los “tipos de servicios de transporte” que se regulan en este proyecto de ley. El incumplimiento de los mismos va aparejado al régimen sancionatorio (artículo 33 y 34, ambos incisos 9 para faltas leves y falta grave cuando sea discriminado, acosado, hostigado, abusado o se genere cualquier forma de violencia -artículo 25 inciso c-

## **Creación del Fondo de Movilidad, dicho capítulo se compone de 5 artículos (Arts. 26 al 30)**

Se propone crear un Fondo de Movilidad que será utilizado para: *"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"*.

La creación de un Fondo como el que se plantea, corresponde a un asunto de discrecionalidad política, pero se recomienda atender las siguientes observaciones:

Este Fondo será administrado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Al ser consultado el Ministerio de Hacienda respecto a este Fondo de Movilidad indicó : "...en los incisos e) y g) del artículo 26 se indica que deberán realizar el pago a favor del MOPT por concepto del título habilitante para la prestación del servicio ante la Tesorería Nacional, y en el artículo 29 indica que posteriormente el Ministerio de Hacienda, vía Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República, en favor del MOPT deberá de asignar los recursos que provengan de las fuentes de financiamiento de dicho fondo. Por lo que se puede concluir que los pagos efectuados por permiso de funcionamiento de las empresas de interconexión mediante plataformas Tecnológicas y de las autorizaciones de personas conductoras, va a ingresar a la Tesorería Nacional, por lo que quien estaría ejerciendo la función de recaudador sería el Ministerio de Hacienda, por lo que no es congruente que el MOPT sea administrador de estos recursos, además en el artículo 29 se señala que sería vía presupuesto ordinario o extraordinario de la Republica que el Ministerio de Hacienda, asigne estos recursos"

Este Fondo de Movilidad estaría financiado con recursos del permiso de funcionamiento de las plataformas tecnológicas, del permiso de taxi y las multas que procedan a los conductores afiliados y habilitados por el MOPT, en el caso del permiso de funcionamiento se pagará de forma anual, sin embargo, el proyecto no establece los montos que se cobrarán por los distintos permisos o multas, las cuales serían definidas por el MOPT. Del artículo 26 al 30 inclusive, se definen algunos parámetros a partir del cual el MOPT determinará el monto de los permisos de funcionamiento para todos los actores de los mercados de transporte y de interconexión.

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. Montos que 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. (Art. 26 y 27).

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 (Art. 28)

La norma contenida en este artículo carece no solo de información y transparencia, sino de fundamento técnico, económico o cualquier otro, por lo que no es posible determinar si dichos montos serán razonables y proporcionados. Dentro de los parámetros no se visualiza que este servicio se estaría agrandando a nivel nacional, lo que permitirá una fuente muy significativa de ingresos para el Estado, tomando en cuenta que el permiso de funcionamiento de las plataformas se otorgará cada 5 años, y el pago de la autorización del conductor se realizará de forma anual, razón además que serán más de 40 mil los choferes que tendrán que pagarlo, lo que será necesario estimar. Se menciona que dichos montos serán definidos bajo parámetros de proporcionalidad y con criterios técnicos, en efecto, el no hacerlo podría contener vicios de constitucionalidad por violentar los principios de proporcionalidad y razonabilidad.

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. (Art. 30).

En relación a la movilidad y modernización del transporte como uno de los fines del fondo de movilidad es importante indicar que no se explica ni se justifica en la motivación del proyecto de ley, lo que se entiende por “modernización del transporte”, es importante pueda definirse los alcances o los proyectos que involucra. Por otro lado, se desprende, por el contrario, que en vez de modernización puede darse un retroceso al establecer como condición para los vehículos automotores para la prestación del servicio económico de interés general que puedan tener una antigüedad máxima de 15 años, cuando en el caso de los vehículos de transporte mediante plataforma tecnológica en la actualidad operan con una antigüedad de 10 años o menos.

En algunos de los incisos de estos artículos hay regulaciones propias de un mercado que no son aplicables al otro, como en el caso de los incisos c), e), f), g) del artículo 26.

**Artículos 31 al 38.- Sobre el Régimen Sancionatorio Capítulo VII**

El artículo 31 establece la calificación de las sanciones para las diversas faltas reguladas en el proyecto de ley.

Se establece un régimen sancionatorio al que están sujetos los prestadores de los servicios de transporte remunerado de pasajeros en vehículos automotores, lo que incluye a las empresas de interconexión mediante plataformas. Nuevamente se observa que al igual que en otras normas del articulado, en el diseño del régimen sancionatorio se hacen distinciones entre ambas modalidades consideradas como un solo servicio económico de interés general, las faltas propias de las plataformas tecnológicas.

Primeramente, la técnica legislativa utilizada en este capítulo no es la adecuada, dado que las conductas no son claras y no están debidamente tipificadas, tanto para los conductores que cuentan con autorización o título habilitante, según se trate, como para las plataformas tecnológicas. De la forma en que se encuentra redactada, no existe proporcionalidad entre la conducta realizada y la sanción a aplicar, y se limita a direccionar al articulado para identificar las conductas sin dar la certeza y seguridad jurídica requerida, pero por sobre todo para tipificar la conducta sancionable, aspecto que sugerimos revisar.

Se establece una calificación de faltas como leves, graves y gravísimas, que pueden sancionarse de manera diferenciada entre el servicio de taxi y el servicio mediante plataforma, desde el pago de una multa que va de un salario (¢462.200), hasta diez salarios base (¢4.622.000), (en este punto de lo que se entiende por salario base se recomienda aclarar con precisión que se refiere al concepto creado por la Ley No 7337), hasta la cancelación de las autorizaciones, títulos habilitantes o permisos otorgados; sin embargo, tal parece que la imposición de las mismas queda al libre criterio de quienes las impongan, lo cual representa un error de importancia que debe revisarse, ello por cuanto se utilizan frases como “*Se le podrá imponer*”. La no definición de una conducta a sancionar, tal es el caso de la contenida en el artículo 33 inciso 1) que hace una remisión a un artículo que no hace referencia a una conducta a realizar hace que ello hace inaplicable el régimen sancionatorio y, peor aún podría devenir en un eventual roce constitucional por una eventual violación al principio de tipicidad. Además, no se visualiza la existencia de estudios que justifiquen la determinación de las multas y su cuantificación.



Como corolario de lo anterior se menciona lo indicado por la Sala Constitucional en relación con el fundamento y los límites constitucionales al ejercicio ius puniendi estatal en el campo sancionatorio administrativo: <sup>27</sup>

*V.-Principio de tipicidad en los ilícitos administrativos. Propiamente en relación con la esfera del derecho administrativo sancionador, se ha recalcado la importancia del respeto al principio de tipicidad, el cual, si bien es cierto, no tiene la rigurosidad que se exige en el campo del derecho penal; resulta una garantía indispensable para los administrados, que **deben tener certeza respecto de cuáles conductas son prohibidas y cuál es la consecuencia de ese incumplimiento.** Resulta violatorio tanto del principio de legalidad como del principio de tipicidad, la construcción de tipos sancionatorios que dejen a la Autoridad sancionatoria la determinación antojadiza del contenido de la prohibición:*

*"VI. -Potestad sancionatoria de la administración y proyección del principio de legalidad. El principio de legalidad en materia penal (artículo 39 de la Constitución), se traduce en la reserva absoluta de ley, de manera que la predeterminación de las conductas ilícitas y de las sanciones aplicables debe emanar de normas con rango de ley, la cual debe ser anterior a la comisión del hecho delictuoso, satisfacer plenamente el principio de tipicidad, que excluye la aplicación de la analogía desfavorable al acusado, así como la interdicción de la costumbre como fuente de derecho sancionador. Además, apareja la garantía del principio conocido como non bis in ídem, consagrado en el artículo 42 constitucional. Y si bien el principio de legalidad en materia sancionatoria cobra su mayor entidad en el orden penal, es indudable que las garantías constitucionales que le acompañan también extienden sus alcances al campo de las infracciones administrativas, lo que no significa un automático traslado en idénticas condiciones, pues la especificidad de la actuación administrativa y la diversidad de las sanciones aplicables hacen que la aplicación de este sistema de garantía adquiera sus propios matices."*

*Se constata, de esta forma, que esta Sala ha reconocido que los principios de legalidad y tipicidad rigen, ineludiblemente, la materia sancionatoria administrativa, aunque no con la misma rigurosidad o severidad que en el ámbito penal" (la negrita y subrayado no es del original).*

Es importante indicar que en la exposición de motivos del proyecto no se dan parámetros para el establecimiento de la sanción, ni las razones que mueve a proponerlos. Se observan sanciones desproporcionadas e irrazonables, en relación con las conductas, Una de ellas es el caso de la revisión vehicular art 24 inc. a), la cual es una obligación legal para circular, contenida en la Ley N° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, que implica no solo una multa económica por no contar con ella o no tenerla al día sino también la retención de placas. Incluso se pretende sancionar con una multa leve el respetar normas de buena conducta como es la conducta señalada en el artículo 18 inc. k) de la propuesta lo cual puede devenir en violatoria del principio de razonabilidad. También se encuentran problemas con la posibilidad operativa de fiscalización de algunas conductas, lo cual sin embargo es un tema aparte. Hay conductas sancionables repetidas como las contenidas en los art 14 inc. j) que constituye una

---

<sup>27</sup> Sentencia No. 2006-013329 de las 17:32 hrs. del 06 de setiembre de 2006

falta leve y la contenida en el artículo en el art 23 inc. j) del proyecto, que constituye una falta grave según el artículo 34 inc.6). T El proyecto contiene sanciones para conductas que ya están tipificadas en la Ley de Tránsito como es el contar con licencia y con la revisión vehicular y que la propuesta pretende sancionar con suspensiones temporales del servicio que van de 15 días a 5 años, pudiendo violentarse el principio non bis ídem. En síntesis, se recomienda hacer una revisión exhaustiva de las conductas que se pretenden sancionar.

Con el fin de poder distinguir las conductas que se estarían sancionando como faltas leves, graves y gravísimas, se adjunta un cuadro con las mismas:

### FALTAS LEVES

<b>SANCIÓN DE MULTA UNO HASTA DIEZ SALARIOS BASE</b>
<p><b>1. Art 8 no se establece una conducta específica</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>2. art 14</b></p> <p>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</p> <p>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</p> <p>j) Estar al día en el pago de infracciones impuestas con fundamento en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.</p> <p>k) Respetar las normas de buena conducta y calidad que se definen en el reglamento respectivo para la prestación del servicio.</p> <p>l) Realizar un pago anual al MOPT por el título habilitante para la prestación del servicio. se considerara falta leve cuando haya un atraso de 30 días naturales</p>
<p><b>3. art 15 inc. a)</b> Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.</p>
<p><b>4. art 17</b> no aceptación de medios alternativos de pago.</p>
<p><b>5. art 18</b></p> <p>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</p>

- 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.
- 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.

**6.art 19 excepto inc. b) y f)**

- 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.
- 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.
- g) Entregar un recibo electrónico de cobro al finalizar cada viaje que indique al menos: distancia recorrida, tiempo del viaje y monto cobrado

**7.art 23**

- 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.
- 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 (cuando haya un atraso en el pago por más de 30 días naturales.)

**8. art 24 inc. a)** Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.

**9) art 25 excepto inc. c)**

- 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.
- 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.

## FALTAS GRAVES

### **SANCION: Suspensión temporal desde 15 días naturales hasta un año del permiso de operación de la plataforma, de la autorización o título habilitante**

#### **1. Art 7 no se especifica la conducta**

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.

#### **2. Art 14 excepto incisos g) h) j) k) l)**

- 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.
- i) Contar con póliza de riesgos del trabajo para trabajadores independientes.

#### **3. Art 15 excepto inc. a)**

- 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.

#### **4. Art 18 excepto k), o), p), q) y s).**

- 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.

<p>b) Estar inscrita como contribuyente y cumplir con sus obligaciones ante la Dirección General de Tributación Directa.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>g) Contar con mecanismos y procedimientos para fomentar la seguridad de las personas usuarias, evitar el acoso sexual y la discriminación.</p> <p>h) Contar con un mecanismo para la evaluación del conductor afiliado y de usuario de la plataforma tecnológica.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>m) Colaborar con las autoridades administrativas o judiciales para la detección de probables responsables en la comisión de presuntos ilícitos.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>5. Art 19 incisos b) y f)</b></p> <p>b) Contar con mecanismos de evaluación entre conductores afiliados a la plataforma y personas usuarias.</p> <p>f) Permitir pagos a través de medios electrónicos autorizados o en efectivo.</p>
<p><b>6. Art 23 incisos g), h), j), k), l).</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>j) Estar al día en el pago de infracciones impuestas con fundamento en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.</p> <p>k) Respetar las normas de buena conducta y calidad que se definen en el reglamento respectivo para la prestación del servicio.</p> <p>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.</p>
<p><b>7. Art 24 excepto inc. a)</b></p> <p>b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.</p> <p>c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.</p> <p>d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor.</p> <p>e) Tener una capacidad máxima de 8 personas de acuerdo con la capacidad constructiva del vehículo.</p> <p>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</p>

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.	
<b>8.</b>	<b>Art 25 inc. c)</b>
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.	
<b>9.</b>	<b>Art 26</b>
Sobre el pago anual del permiso de funcionamiento (cuando se dé un atraso superior a tres meses)	
<b>10.</b>	La reiteración de 3 faltas leves diferentes en un año o la misma falta leve 2 veces el mismo año

### FALTAS GRAVISIMAS

<b>SANCION: La inhabilitación total de la empresa 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.</b>	
1.	a) La reiteración en al menos una ocasión de cualquier falta grave en el plazo de un año.
2.	b) La reiteración de más de 3 faltas graves en el plazo de duración del permiso o autorización incluyendo sus renovaciones.
3.	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 aperece 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 aperecimiento y no proceder con el trámite de permiso respectivo en el plazo señalado en el artículo 22 de esta ley.

**Art 32.- Causales de extinción de la autorización.** Esta norma se refiere a establecer causales de cancelación de la autorización o del permiso según se trate del servicio, y no propiamente constituyen causales de extinción como lo dice el enunciado del artículo. Además, pese a que el enunciado menciona la extinción del título habilitante, en el contenido del artículo no existe ninguna causal de extinción ni de cancelación del título habilitante de las plataformas de servicio.

Estamos en presencia de una regulación, para el caso concreto el MOPT como órgano competente es el que autoriza<sup>28</sup> que se lleve a cabo la actividad de transporte remunerado de personas mediante la habilitación del servicio considerado como un servicio económico de interés general, por lo que esta ley brinda la facultad de que el mismo órgano pueda “cancelar”, para ello se establece en esta norma dichas causales.

<sup>28</sup> JIMÉNEZ MEZA define al acto de autorización como una declaración de voluntad de la Administración habilitante, a favor de aquella persona pública o privada, **que haya cumplido con todos y cada uno de los requisitos reglados, limitándose a ponderar la legalidad de lo solicitado en el ámbito del interés público que la misma Administración debe tutelar.** De esta forma, por medio del acto de autorización, la Administración levanta las barreras frente a un derecho que ya se tiene, pero que debe ser necesariamente declarado a favor del sujeto previamente favorecido, siempre que se cumplan con las exigencias vinculantes del ordenamiento jurídico.

*inc. b)* se establece que será causal de extinción de la autorización o del título habilitante la comprobación de que se hayan presentado datos falsos sin indicar a qué tipo de datos se refiere, lo que podría devenir en inseguridad jurídica. A criterio de esta Asesoría dicho artículo está ligado con los artículos 14 *requisitos para el servicio de taxi* y 23 *obligaciones de los conductores afiliados*.

El último párrafo de la norma es confuso en su redacción, y posee una mala técnica legislativa lo cual lo hace incomprensible. No se entiende que pese a que se cancela la autorización o el permiso también se le va a sancionar como falta grave, porque allí se estaría ante la aplicación de dos sanciones por la misma conducta

En cuanto a que una vez cancelada la autorización y el permiso se establecerá el plazo que tendrá para optar nuevamente por ese derecho, no puede dejarse esa definición a una resolución administrativa, sino que deberá ser la ley la que establezca el plazo para que pueda solicitar cuando se ha cancelado la autorización o el permiso. Se recomienda, por tanto, que la propuesta de ley establezca ese plazo.

**Art 36.-Sanciones para conductores.** Se dispone que las plataformas tecnológicas estarán facultadas para 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.

Para esta asesoría podría presentarse un trato desigual entre conductores afiliados a plataformas tecnológicas y conductores habilitados para la prestación del servicio de taxi. En caso de los taxis, se dispone la instauración de un procedimiento administrativo ordinario por el Tribunal Administrativo de Transporte, previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227, ante el incumplimiento de obligaciones, denuncias y quejas contra estos. Para el caso de conductores afiliados se “faculta” a las plataformas tecnológicas a establecer sus propios mecanismos sancionatorios, de manera autorizante y no obligatoria. En el caso de las plataformas tecnológicas cuentan en la actualidad con un régimen de supeditación que podríamos decir es más expedito e inmediato, que el instaurado en esta norma, ya que se encuentra regulado por los "Términos y condiciones" del servicio, donde la compañía se dice en capacidad de despedir o sancionar a sus colaboradores acusaciones de robo, acoso sexual, violencia o cualquier otro trato indebido hacia los pasajeros o transgresión de las políticas empresariales.

No se dispone nada sobre la remisión de la información al MOPT con relación a las sanciones que estas impongan a los conductores afiliados (órgano competente regulador) así como en el art 18 sobre las obligaciones de las empresas de interconexión mediante plataforma.

El último párrafo deja que las plataformas tecnológicas puedan regular las obligaciones de sus conductores y sancionarlos, pero la redacción podría hacer entender que el régimen sancionatorio interno es excluyente del impuesto en la Ley.

Es decir, deja en manos de las plataformas tecnológicas la aplicación del régimen sancionatorio. Este aspecto debe aclararse dado que la competencia sancionatoria otorgada al Tribunal Administrativo de Transporte no puede ceder ante un régimen interno sancionatorio.

**Art 37.- Procedimiento.**

El artículo 37 establece que 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 las faltas cometidas a las obligaciones reguladas en esta Ley y su reglamento, por denuncias formuladas por la persona usuario o de oficio por parte de la Administración, se tramitaran mediante el procedimiento administrativo ordinario, previsto en la Ley General de la Administración Pública” y la instrucción del procedimiento será realizado “por un Órgano Director de procedimiento administrativo designado por el Tribunal Administrativo de Transportes”. Una vez instruido el procedimiento el órgano director “deberá rendir un informe final con recomendación al Pleno del Tribunal, quien emitirá el acto final”

De igual forma se estandariza un procedimiento sancionatorio tanto para las plataformas tecnológicas como para los conductores de los dos tipos de servicio que crea la Ley.

El procedimiento unificado es el que establece la Ley General de la Administración Pública o procedimiento administrativo ordinario, como si de un servicio público se tratase.

Lo instruye un órgano director designado por el TAT con respeto al debido proceso y cuyo acto final lo define el propio Tribunal, el cual puede ser recurrido mediante el recurso de reposición, luego de lo cual se agota la vía administrativa.

**Art 38.- Régimen sancionatorio de las plataformas tecnológicas.** En este artículo se vuelve a definir un régimen sancionatorio adicional, específico para las plataformas tecnológicas, donde se vuelve a determinar que se aplica este régimen por procedimiento administrativo ordinario, pero en este caso ordenado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, instruido por el órgano que él designe y frente al cual hay recurso de apelación ante el TAT.



Es decir, este artículo establece un procedimiento sancionatorio distinto al del artículo 37 respecto de las Plataformas Tecnológicas, lo que produce una confusión sobre la competencia para instruir y resolver las faltas o incumplimiento de las plataformas tecnológicas. Como se indicó el artículo 13 y 37 otorgan la competencia, entre otras, de instrucción y resolución al Tribunal Administrativo Transportes, sobre “cualquier incumplimiento en el que incurran las plataformas tecnológicas (...)”. No obstante, el artículo 38 también otorga la competencia de instrucción y por ende la resolución al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por “el incumplimiento de las obligaciones de las plataformas tecnológicas”. Dichos artículos deben ser modificados para no otorgar a dos Órganos una misma competencia, siendo que la regulación es confusa, por lo cual, se recomienda aclarar este aspecto.

**Art 39.- Cobro de multas.** El procedimiento de cobro de multas unifica de nuevo el régimen regulatorio que opera para los tres tipos de operadores de los dos mercados creados por la Ley, pero diferencia a las plataformas y sus conductores cuando no honren la deuda con el Estado por multas, facultando al MOPT a acudir a la vía judicial correspondiente.

Respecto a este punto hay que indicar que el MOPT carece de legitimación activa y por tanto para proceder a ese cobro en sede judicial debe hacerlo por medio de la Procuraduría General de la República, que es el representante legal del Estado, según lo establece la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República y para ello la certificación expedida por el MOPT constituirá título ejecutivo.

#### ***Art 40.- Reformas a la Ley de Tránsito***

Se reforma los incisos 11, 43, 115, 116 y 120 del artículo 2 que son definiciones. Se establecen reformas a la Ley N° 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012, con el fin de unificar e integrar lo mismo que se regula en el proyecto de ley en términos de definiciones y otras regulaciones específicas, separando las condiciones regulatorias de ambos tipos de servicio.

#### ***Art 41.- Reformas al Código de Comercio***

Se pretende reformar el párrafo segundo del artículo 272 de la Ley No. 3284, del Código de Comercio, del 30 de abril de 1964 y sus reformas, sin embargo, el artículo que se desarrolla a continuación de ese enunciado corresponde al artículo 323, por lo que existe un error, no se determina cual es el artículo que mediante la propuesta realmente se requiere reformar, por lo que se recomienda su revisión ya que el artículo que corresponde es el 323 del Código de Comercio.

#### **Art 42.- Reformas a la Ley N° 7969**

Reforma del artículo 24 inciso c) a la Ley N.º 7969, denominada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, con el propósito de eliminar la referencia a transporte remunerado de personas en la modalidad de buses y taxis y aplique esta legislación solo a transporte público remunerado de personas.

Esta reforma se hace a uno de los pocos artículos que quedarán vigentes en la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi debido a la derogatoria de la misma que pretende el artículo 43 inciso a) de la propuesta.

#### **DEROGATORIAS**

Se dispone la derogatoria de la Ley N° 7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi a excepción de los artículos 5 al 28, el 54 y 61; estos artículos solo estarían vigentes de forma transitoria “mientras no se publiquen las normas que las sustituyen”.

Esta norma no es clara respecto a lo que se quiere establecer con “mientras no se publiquen las normas que las sustituyen”. Puede interpretarse de diferentes maneras, sea que deben aprobarse otras normas que las vengán a sustituir y mientras eso no suceda se mantendrán vigentes esos artículos, o también puede interpretarse que estarán vigentes hasta que se publique esta ley”. Se recomienda que la redacción de la norma sea clara en este aspecto, para evitar lesiones al principio de seguridad jurídica.

Se deroga una parte importante de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos, Ley N° 7.969. Sin embargo, las concesiones y permisos previos, mientras existan, seguirán regulados conforme las normas derogadas. Los taxis para servicios especiales en puertos y aeropuertos continuarían con la regulación actual para lo cual, según el Transitorio III el MOPT les renovará los derechos de concesión.

Dado que en este proyecto se crea el Tribunal Administrativo de Transportes el cual ya existe y queda excluido como autoridad competente el Consejo de Transportes Público, a criterio de esta asesoría parece ser congruente con la propuesta, dado que al estar definido el servicio de transporte remunerado de personas ya no como un Servicio Público sino como un Servicio Económico de Interés General, no le correspondería fiscalizar la operación de esta actividad o estas empresas pues no se encuentran dentro del marco del servicio público, para efectos de esta ley le corresponderá al MOPT o cualquier otro órgano que este delegue la fiscalización del nuevo servicio.

Se indican los artículos que no quedan excluidos de manera transitoria.

**Capítulo II Consejo de Transporte Público arts. 5 a 7**

**Capítulo III Estructura Orgánica arts. 8 a 15**

**Capítulo IV Tribunal Administrativo de Transporte arts. 16 a 23**

**Capítulo V Recursos Económicos del Consejo y del Tribunal art 23 a 28**

Se indica en el inciso b) que se deroga además el inc. j) del art 7, de manera definitiva con la aprobación de esta ley, el cual indica:

*j) Otorgar permisos por un plazo hasta de doce meses, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público en la modalidad de taxi. Lo anterior se realizará entre quienes se encuentren calificados como elegibles tras los concursos públicos efectuados para optar a una concesión de servicio público de transporte en la modalidad de taxi, pero que no hayan resultado concesionarios. Se les dará prioridad a quienes optaron por participar en las bases de operación más cercanas al lugar donde se necesita el servicio.*

Se derogan los siguientes artículos de la ley N° 9078 ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial:

*Art 2 inc. 11) Definición de servicio estable de taxi*

*Art 35 inc.) Requisitos específicos para la circulación de vehículos de transporte: hace referencia a los vehículos de transporte público en modalidad de taxi los cuales deben portar un taxímetro. Dicha obligación se establece en el artículo 14 del proyecto de ley de la misma manera como un deber para la prestación del servicio de taxi.*

*Art 146 inc. k) multa categoría D: Hace referencia al conductor de taxi opere en demanda de pasajeros en zonas no autorizadas*

*Inc. l): Al conductor que brinde servicio especial estable de taxi sin el respectivo contrato. Lo cual parece no ser congruente con lo dispuesto en el artículo 3 del proyecto de ley el cual dispone la exclusión de esta ley este servicio en el inciso a), por lo que el mismo seguiría siendo considerado como un servicio público, con lo que ese carácter conlleva.*

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

Con relación a las disposiciones transitorias, se debe indicar que el TRANSITORIO I establece la obligación al MOPT para que 6 meses después de la publicación de la ley, implemente tanto la base de información común como la plataforma de información pública del servicio de taxi, obligación contenida en el art 16.

Con respecto al TRANSITORIO II se establece que tanto los conductores de taxi como los conductores afiliados a plataforma deberán pagar por permiso de funcionamiento un costo anual de 50.000 colones. Posteriormente se indica que el MOPT cuenta con 6 meses para determinar el monto por el pago de funcionamiento, no se indica a partir de qué momento comienza a correr el plazo

de los seis meses, surge la duda si, en caso de que, en el mismo año de publicación de la ley, se cuente con el monto determinado por el MOPT, los conductores deberán realizar un segundo pago.

TRANSITORIO III lo regulado no es materia propia de un transitorio, sino que es una regulación de una disposición final. No se comprende en este transitorio los motivos por los cuales no se estaría renovando los permisos del servicio especial estable dado que al ser excluidos de la aplicación de esta ley continúan las mismas reglas para este servicio. No se indica a partir de qué momento se estarían dejando de renovar los derechos de concesión,<sup>29</sup> si se trata a partir de la entrada en vigencia de la misma.

TRANSITORIO IV Ligado con el Principio del derecho abolido al cual nos referimos en líneas anteriores. Para el caso de personas que la entrada en vigencia de la ley cuente con concesiones activas podrán continuar brindando el servicio hasta que el mismo finalice o venza, se trata de una disposición que busca dar seguridad al sector de taxis. A su vez se faculta a ARESEP a continuar fijando las tarifas hasta que finalice o se extinga la última concesión.

TRANSITORIO V Esta disposición va dirigida a permitir que las personas que a la entrada en vigencia de la ley cuenten con una concesión activa o con permiso para el servicio estable de taxi, puedan trasladarse de acuerdo a la regulación contenida en este proyecto de ley, al nuevo “servicio económico de interés general”. Para ello deberán renunciar de forma voluntaria a la concesión o permiso. Se agrega que, 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, se favorece al sector formal de taxistas, manteniendo un beneficio que fue adquirido por ley anterior. Este beneficio solo estaría siendo considerado para los taxis no así para los conductores de plataforma, de hecho, dentro del contenido de la ley no se establecen beneficios de ningún tipo para ellos.

Sobre este beneficio que mediante este transitorio se dispone continuar, tienen derecho a obtener una desgravación arancelaria de los impuestos vigentes que afecten la importación de vehículos destinados para tales fines se refuerza el trato desigual hacia los conductores de transporte mediante plataforma tecnológica. En lo que interesa dispone el artículo 60 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos modalidad taxi:

---

<sup>29</sup> Concesión administrativa: Derecho de explotación que se formaliza mediante un contrato por plazo determinado que se otorga a un particular para prestar el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi. Ley N° 7969.

*“ARTÍCULO 60.- Desgravación arancelaria*

*Los vehículos nuevos comprados para el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, tendrán derecho a una exoneración del sesenta por ciento (60%) de la totalidad de los impuestos de todo tipo que se pagan por la importación o con ocasión de ella. Solo se permitirá una exoneración cada cuatro años y por cada concesión otorgada conforme a esta ley. Las unidades exoneradas deberán dedicarse exclusiva y permanentemente al servicio público indicado, y solo podrán ser sustituidas conforme al artículo 53 de esta ley.*

*Las personas beneficiadas con una concesión de taxi que compren vehículos nuevos de tecnología limpia, quedan exentas totalmente del pago de aranceles y otros derechos de importación para la adquisición de vehículos nuevos eléctricos, de gas LP o con otra posibilidad de tecnología limpia, así como los destinados al transporte de discapacitados.”*

TRANSITORIO VI Establece un plazo de reglamentación de 6 meses a partir de la vigencia de la ley. Esta norma de reglamentación de la ley no es una norma transitoria sino un artículo que debe estar contemplado en las disposiciones finales de la ley.

TRANSITORIO VII Confiere un plazo de seis meses a la Dirección General de Tributación Directa para readecuar el régimen de tributación simplificada. Deberán las diputaciones analizar la razonabilidad del plazo otorgado debido a que puede considerarse un plazo reducido para el establecimiento de esa adecuación, por lo que se recomienda solicitar el criterio a la Dirección de Tributación respecto al plazo otorgado.

TRANSITORIO VIII Dispone que las EPT que hayan operado en el país previo a la vigencia de esta ley tendrán que suministrar la cantidad de personas conductoras que se encuentren registradas y activas durante los últimos 24 meses para que éstas personas puedan consolidar su situación y derecho a continuar brindando el servicio bajo el nuevo modelo de servicio económico de interés general.

Se otorga un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigencia de la ley al MEIC para la elaboración del primer estudio de oferta y demanda (art 9). Se recomienda consultar al MEIC la razonabilidad del plazo otorgado.

A pesar de que mediante esta Transitorio se establece un plazo de 6 meses para readecuar el régimen de tributación simplificada y extenderlo así a los conductores afiliados a las plataformas tecnológicas resulta importante acotar

que debe contarse con un informe técnico que avale la viabilidad y equidad para los vinculados de manera que sea justo para todos los servicios.

Una vez que se encuentre vigente esta ley, Aresep continuaría sus competencias regulatorias, únicamente para los actuales prestadores del servicio público de taxi, que voluntariamente decidan no acogerse a lo establecido en la nueva ley.

### ***g) Consideraciones finales***

Resulta necesario regular el transporte remunerado de personas acorde con las nuevas tendencias tecnológicas que han surgido en los últimos años y las cuales se encuentran presentes en nuestro país. En el caso de las plataformas tecnológicas de transporte, estas han contribuido de manera importante a resolver necesidades de miles de costarricense como una opción de generar empleo.

El transporte remunerado de personas mediante vehículos automotores en modalidad taxi, con excepción de aquellos que el proyecto establece como servicio público en el artículo 3, es clasificado según la iniciativa como “Servicio Económico de Interés General” y las reglas aplicables son las de libre mercado. Lo que se denominará así será: el servicio de taxi y el servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales.

Al trasladarse la actividad al sector privado, y al dejar de ser una actividad regulada por el Estado, su ejercicio no requiere de una concesión del Estado, sino que se realizará mediante el otorgamiento de la “autorización”, “título habilitante”, “acreditación” y “permiso de funcionamiento” según corresponda, otorgado por el MOPT.

La actividad de taxi se va a regir por el principio de “libre concurrencia de mercado”, por lo que un conductor de taxi puede ser afiliado a cualquier plataforma tecnológica y que cualquier conductor de plataforma pueda ser conductor de taxi, siempre y cuando cumplan los requisitos

Pese a que la iniciativa pretende hacer efectivo el principio de libre concurrencia, mantiene regulaciones que son barreras de entrada como son las relacionadas con la cantidad de oferentes y la regulación del precio-tarifa que se cobra al usuario.

La propuesta de ley no hace ninguna reforma expresa a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley N° 7593 por lo que queda la duda si podrá seguir sancionando la prestación no autorizada del servicio público de transporte, modalidad taxi durante el período de transición establecido en la propuesta.

Según lo ha señalado por el Ministerio de Hacienda es importante hacer notar que *“actualmente las empresas de plataformas son recaudadores del Impuesto al Valor Agregado (IVA), mientras que los taxistas y los conductores de plataformas no lo son. La Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N°9635, exonera a los servicios de transporte remunerado de personas cuya tarifa ha sido regulada por la Aresep. El proyecto de ley no explica las implicaciones en cuanto al IVA que tendrá la propuesta para el servicio de interés económico general, ni cómo los prestadores se constituirán en recaudadores de ese impuesto”*.

La propuesta presenta desigualdades entre el servicio que se brinda a través de EIMP y el servicio que se brinda en modalidad taxi, tales como la fijación del precio (para las plataformas el precio está predefinido de acuerdo con la distancia, en la modalidad taxi, el precio solo se conoce hasta finalizado el viaje, según taxímetro).

Además, se excluye de la regulación de esta ley al Servicio Especial Estable (SEETAXI) produciendo una distorsión en el mercado del servicio de taxi.

La decisión de liberalizar el transporte remunerado de personas en modalidad de taxi es decisión del legislador, y es una decisión política y no jurídica, lo que si debe ser jurídico es diseñar un marco normativo sólido que permita concretar y poner en funcionamiento el transporte remunerado de personas, amén de establecer un sistema en el cual pueda llevarse a cabo la actividad en igualdad de condiciones, lo cual, mediante el estudio y revisión del proyecto de ley para brindar este informe se determinó que el mismo contempla importantes distorsiones de mercado y desigualdades entre el servicio que se brinda a través de EIMP y el servicio que se brinda en modalidad taxi.

Dichas distorsiones, las más importantes, se resumen de la siguiente manera:

*“Art 1 Objeto. Se realiza una diferenciación en la forma de prestación del servicio*

*Art 3 Exclusiones. Deja por fuera el Servicio Especial Estable (Seetaxi), que es un servicio de transporte remunerado de personas (distorsión de un mercado que se pretende abrir y sobre el que se quieren definir reglas mínimas iguales para todos los participantes)*

*Art 4 Inc. c): diferencias en cuanto a conductor registrable, que para el caso de los conductores de Taxi será el MOPT el que realice el registro directamente, mientras que para los conductores en plataformas serán las empresas proveedoras de este servicio en forma delegada por parte del Estado.*

*Inc. d y e): 2 tipos de conductores (conductor habilitado y conductor afiliado) cuentan con las mismas tareas, responsabilidades, obligaciones y derechos; pero son diferenciados por el tipo de regulación que opera sobre ellos.*

*Inc. k): se hace diferencia entre conductores, para unos es una acreditación ante las plataformas tecnológicas y para otros el título habilitante directamente al ente rector.*

*Art 6 Se instauran 2 tipos de servicios, se diferencia al conductor habilitado por el MOPT y por otro lado al conductor afiliado a una plataforma*

*Art7 Para la fijación del precio. En las plataformas el precio está predefinido de acuerdo a la distancia, en la modalidad taxi, el precio solo se conoce hasta finalizado el viaje, pues es con el sistema de taxímetro.*

*Art 8*

<p><i>el precio por medio de una herramienta tecnológica se calcula de la siguiente manera:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Se establece de precio al inicio del viaje</i></li> <li><i>-Se informa al usuario del mismo</i></li> <li><i>-Ante cambios de trayectos o puntos de viaje se revalora el cálculo</i></li> <li><i>-Se informa al usuario del nuevo precio y sus diferencias</i></li> <li><i>-Se informa al usuario del nuevo trayecto y sus diferencias</i></li> <li><i>-Las variaciones de cobro, tiempos y trayectos deben ser justificadas.</i></li> </ul>	<p><i>la forma de fijación del precio mediante Taxímetro.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>-El precio lo fija el taxímetro según disposiciones del Poder Ejecutivo</i></li> <li><i>-No incluye los temas de información al usuario en tiempo real, precio fijado previo al inicio del viaje, cambios de trayecto y cambios de duración.</i></li> </ul>
---	---

*Art 11 Diferencias entre los servicios en cuanto a la cesión de derechos de respecto al título habilitantes para el caso de conductos habilitado; solo con autorización del MOPT, en el caso del conductor afiliado no se indica nada al respecto*

*Art 15 y 24 Estas dos normas no diferencian condiciones para ambos actores en el mercado de transporte de personas en automóvil de forma remunerada, pero innecesariamente se definen en artículos separados.*

*Art 16 Desigualdad entre ambos servicios, pues en el caso de los vehículos con EIMP se realiza la calificación del servicio y el conductor de forma inmediata mediante una aplicación tecnológica instalada en el teléfono inteligente. En el caso del taxi mediante plataforma de información pública. Podría estarse calificando con parámetros distintos a personas y vehículos que dan un mismo tipo de servicio*

*Art 18 inc. g) Contar con mecanismos para fomentar seguridad de los usuarios, evitar acoso sexual y discriminación, solo se establece como obligación para las EIMP no así para los taxis.*

*Inc. l) se dispuso obligación de retener el IVA de las personas usuarias solo a las plataformas EIMP, no se definió nada al respecto a los taxis.*

*Inc. o) regulación diferenciada solo para EIMP*

*Art 19 inc. g) los conductores de la modalidad taxi, no están en la obligación de entregar comprobante de pago (recibo)*

*Art 36 En caso de los taxis, se dispone la instauración de un procedimiento administrativo ordinario por el Tribunal Administrativo de Transporte, previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227, ante el incumplimiento de obligaciones, denuncias y quejas contra estos. Para el caso de conductores afiliados se "faculta" a las plataformas tecnológicas a establecer sus propios mecanismos sancionatorios, de manera autorizante y no obligatoria.*



*Art 37 procedimiento sancionatorio distinto para conductores de ambas modalidades.*

*Art 39 diferencia a las plataformas y sus conductores cuando no honren la deuda con el Estado por multas, facultando al MOPT a acudir a la vía judicial.”*

Por otro lado, el proyecto de ley carece de estudios técnicos para definir precios, plazos de permisos de funcionamiento para habilitar el servicio (14 años), permiso anual, parámetros del régimen sancionatorio que justifiquen la determinación de las multas y su cuantificación (uno hasta diez salarios base), estudios técnicos para fundamentar las metodologías o porcentajes de estudios de costos que se realizarán para el cálculo del precio que se cobrará a los usuarios.

Un aspecto importante que debe revisarse es el régimen sancionatorio, el cual presenta eventuales problemas de constitucionalidad por violentar el principio de tipicidad, y los principios de proporcionalidad y razonabilidad.

Por otro lado, el proyecto de ley carece de estudios técnicos para definir precios, plazos de permisos de funcionamiento para habilitar el servicio (14 años), permiso anual, parámetros del régimen sancionatorio que justifiquen la determinación de las multas y su cuantificación (uno hasta diez salarios base), estudios técnicos para fundamentar las metodologías o porcentajes de estudios de costos que se realizarán para el cálculo del precio que se cobrará a los usuarios.

#### ***h) Técnica Legislativa***

Nos permitimos realizar, entre otras indicadas en el articulado del proyecto de ley, las siguientes sugerencias:

4 inc. g) agregar de forma correcta y completa la indicación de la ley de la siguiente manera: “Ley N° 8968 de Protección de la Persona frente al Tratamiento de sus Datos Personales, del 7 de julio del 2011”.

Art 18 inc. o) Indicar el nombre y número de la ley de la forma correcta de la siguiente manera: “Ley N° 7600 Sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, del 29 de mayo de 1996.

Art 17 y 31 aclarar con precisión que se refiere al concepto creado por la Ley No 7337 Ley No 7337 del 05 de mayo de 1993 “Ley que crea el concepto de salario base para delitos especiales del Código Penal”.

#### ***i) Procedimiento***

#### ***Votación***

Este proyecto puede ser aprobado con la mayoría absoluta de los presentes que dispone el artículo 119 de la Constitución Política.

## ***Delegación***

Este proyecto no puede ser delegado a conocimiento de una Comisión Legislativa con Potestad Plena por encontrarse dentro de las excepciones allí establecidas referente a impuestos, por cuanto el Transitorio V dispone que las personas conductoras de taxi que se trasladen al nuevo esquema tienen derecho a obtener una desgravación arancelaria de los impuestos vigentes que afecten la importación de vehículos destinados para tales fines.

### ***j) Consultas Preceptivas***

- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep)
- Caja Costarricense de Seguro Social
- Instituto Nacional de Seguros
- Organizaciones de personas con discapacidad legalmente constituidas (De acuerdo con lo que dispone el art 25 inc. g) del proyecto de ley) (art 25 inc. g)
- Banco Central de Costa Rica
- Promotora Costarricense de Innovación e Investigación (PROINNOVA) (por el criterio que debe rendir el Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT) sobre la habilitación de las plataformas tecnológicas en materia de seguridad informática y privacidad de la información y respecto a privacidad de la información y seguridad informática (arts. 4 inc. i), n), 19, 20 y 21
- Ministerio de Planificación Nacional (art.16 de la Ley N°5525)

### ***k) Fuentes***

#### ***Leyes***

Constitución Política

Ley N°. 8968, Ley de Protección de la Persona frente al tratamiento de sus datos personales

Ley N°. 9078, de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012

Ley N° 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

#### ***Notas Periodísticas***

[https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/283763/-mujer-se-encadena-frente-a-casa-del-presidente\)](https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/283763/-mujer-se-encadena-frente-a-casa-del-presidente)



[https://www.teletica.com/nacional/costa-rica-es-el-pais-latinoamericano-con-la-mayor-cantidad-de-viajes-de-uber-por-persona\\_24369](https://www.teletica.com/nacional/costa-rica-es-el-pais-latinoamericano-con-la-mayor-cantidad-de-viajes-de-uber-por-persona_24369)

<https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2023/05/equiparan-condiciones-entre-taxistas-y-conductores-de-plataformas-digitales/>

<https://ameliarueda.com/nota/ctp-busca-taxistas-cantidad-redujo-anos-permisos-concesiones>

<https://www.cinde.org/es/noticias/didi-selecciona-a-costa-rica-para-establecer-central-de-emergencias-que-dara-asistencia-a-usuarios-en-8-paises>.

<https://www.uber.com>

<https://uber.com/acoso>

<https://web.didiglobal.com/cr/>

<https://www.expansion.com/estaticas/blogs/biografias/javierbusquets.html> Javier Busquets, profesor de Innovación y Tecnología, adscrito al departamento de Operaciones, Innovación y Data Science de ESADE

CEPAL / OIT Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe, junio de 2021, Número 24 Trabajo decente para los trabajadores de plataformas en América Latina

Efectos y defectos de la regulación de los servicios públicos en Costa Rica. Nuevos desafíos ante nuevos paradigmas. agosto 2021. Dennis Meléndez Howell, Marlon Yong Chacón, José Eduardo Angulo Aguilar.

Estudio de Plataformas Digitales en Costa Rica. Cámara de Comercio, noviembre 2022, realizado por Luis Adrián Salazar Solís, Luis Mesalles Jorba y Marcela Piedra Durán.

Retos de la regulación del transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica. Revista de Política Económica de la Universidad Nacional.

Informe de regulación y competencia en el transporte remunerado de pasajeros modalidad taxi y similares Realizado por la Unidad Técnica de Apoyo. Comisión para promover la competencia (COPROCOM), 2018.

Una Agenda Europea para la economía colaborativa, Bruselas 2016.

Regulación y Competencia en el Transporte Remunerado de Pasajeros modalidad taxi y similares. Comisión para promover la competencia



Informe Final Contratación N°12-Aresep-2015 Actualización y Determinación de los Valores de los parámetros operativos e indicadores de rendimiento del Servicio de Transporte Remunerado de personas, modalidad Taxi, junio 2017

Elaborado por: dgd  
/\*Isch//7-11-2023  
c. arch//23736 IJU