

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

LEY DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO

EXPEDIENTE N°. 23110

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA
23 DE OCTUBRE DE 2024

TERCERA LEGISLATURA
(1 de mayo de 2024 al 30 abril 2025)

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
(01 de agosto al 31 de octubre de 2024)

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS V
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Los suscritos legisladores, miembros de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, rinden el siguiente Dictamen Afirmativo de Mayoría respecto al proyecto “LEY DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO”, expediente N° 23.110, iniciativa del Diputados Gilberto Campos Cruz y de varios diputados, que fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta núm. 101, del 01 de junio del 2022. Lo anterior con fundamento en las siguientes consideraciones:

I. Datos generales del proyecto:

1. Iniciativa del Diputado Gilberto Campos Cruz y varios señores diputados y señoras diputadas, presentada el 12 de mayo de 2022 y publicada en el Diario Oficial La Gaceta núm. 101, del 01 de junio del 2022.
2. Ingresa al orden del día y debate en la Comisión Permanente de Asuntos Económicos el día 21 de setiembre de 2022.
3. Su plazo cuatrienal expira el 12 de mayo de 2026

II. Objetivo de la iniciativa:

La presente iniciativa de ley pretende establecer en el ordenamiento jurídico costarricense la regulación del servicio de transporte privado colaborativo mediante distintas plataformas tecnológicas, la misma será de aplicación en su totalidad a todo el territorio costarricense, con el objetivo de fomentar la libre prestación de estos mismos servicios. Además de la formalización de las personas trabajadoras en este mismo servicio por medio de la Caja Costarricense de la Seguro Social.

III. Audiencias realizadas:

No se realizaron audiencias

IV. Consultas realizadas:

Se aprueba consultar el expediente a las siguientes instituciones:

- Superintendencia de Seguros
- Asociación de Consumidores Libres
- Consejo de Transporte Público
- Cámara Nacional de Transporte
- Foro Nacional de Taxistas
- UBER
- Ministerio de Economía, Industria y Comercio

- Auditoría Contraloría General de la República
- Caja Costarricense de Seguro Social
- Cámara de Comercio de Costa Rica
- Procuraduría General de la República
- SUGEF

Este proyecto de ley fue consultado a las instituciones mencionadas en el acápite anterior de este informe y ellas aportaron sus criterios respecto al proyecto de ley en discusión, los cuales se relacionan en la tabla número 1. Aunque en general los actores que aportaron sus criterios no presentan oposición a la iniciativa, sí señalaron algunos comentarios y observaciones que hemos tomado en consideración para los efectos del presente informe.

Tabla núm. 1

Comisión Permanente de Asuntos Económicos: posición de los entes consultados
frente al proyecto de ley expediente N° 23.110, LEY DE SERVICIO DE
TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
Sindicatos de Taxistas ➤ 17/10/2022 ➤ Tiene Observaciones	Se afirma que existe dentro de los servicios de transporte privados una relación entre el servicio y la plataforma, en lo cual, el conductor de la plataforma no se puede ver como un trabajador independiente y dentro de los requisitos para los prestadores colaborativos, se enuncian algunas de las sujeciones a la que el conductor tiene con la empresa. Se recomienda también el consultar al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Caja Costarricense de Seguro Social para que ellos sean quienes definan técnica y legalmente la relación entre los conductores y empresas colaborativas. Existe una falencia dentro del argumento del desempleo, ya que este empleo que les proporciona a las personas, es un desempleo ilegal, el cual no tiene ningún tipo de legislatura que le preceda, que no cuenta con seguridad social y cuenta con explotación humana. Por último, se afirma que la competencia existente entre los taxis y los servicios colaborativos de transporte privado serían desleales, pues estos servicios de transporte privado no

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	estarían sujetos a tarifas establecidas por la entidad rectora de los taxis, es decir, ARESEP. Al ser las diferencias de precios de hasta un 50% entonces se encontrarían en una competencia la cual es el servicio de transporte privado quien tendría la mayor ventaja Consideran que no puede ser aprobado este proyecto ya que contraviene las resoluciones constitucionales y leyes de la República.
Asociación de Aseguradoras Privadas de Costa Rica ➤ 01/11/2022 ➤ Tiene observaciones	La Asociación de Aseguradoras Privadas de Costa Rica manifiesta su apoyo a esta iniciativa de ley por la oportunidad de crecimiento que representa para el sector asegurador. Con respecto al tema de las pólizas de seguro referenciadas en el artículo 7 del proyecto, las aseguradoras privadas que integran la AAP cuentan con las condiciones y capacidades necesarias para poder ofrecer al mercado los productos de seguros exigidos en el texto legislativo, y así respaldar a los prestadores del servicio de transporte privado colaborativo frente a la ocurrencia de algún siniestro en los términos expuestos por el artículo citado. Con respecto a la póliza de seguros automotor, prevista en el artículo 7 inciso e) del Proyecto, que cubra la responsabilidad civil de un conductor frente a terceros, incluyendo la cobertura a pasajeros, con una compañía de seguros autorizada para operar en Costa Rica, debe definirse vía reglamentaria, prevista en el Transitorio II, si se exigirá algún monto asegurado mínimo u otras características que deban ser consideradas como requisito por parte de los prestadores del servicio de transporte colaborativo
Cámara de Comercio de Costa Rica ➤ Cámara de Comercio de Costa Rica	El artículo 3 inciso a) dispone la definición de Empresa de Transporte Privado Colaborativo. No obstante, sugerimos la siguiente edición con el propósito de plasmarla con mayor claridad y precisión: <i>“a) Empresa de Transporte Privado Colaborativo: Empresa titular de una plataforma tecnológica, domiciliada en Costa Rica o en el extranjero, que interconecta intermedia la conexión del prestatario del servicio que lo ofrece de forma libre y al del usuario que demanda un servicio de transporte</i>

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
➤ 02/11/2022	<i>privado colaborativo de punto a punto, con con conductores privados colaborativos que ofrecen dicho servicio de forma libre.</i> Por otro lado, el texto mezcla de forma recurrente y equivalente los conceptos de “prestador” del servicio (definido en el artículo 3, inciso c) y “conductor”. Se recomienda unificar un solo términos y definir conductor de la siguiente manera: <i>“c) Conductor del servicio de transporte privado colaborativo: toda aquella persona física que ofrece brindar un servicio de transporte privado colaborativo, de forma libre e independiente, de punto a punto mediante una plataforma tecnológica, disponiendo y conduciendo un vehículo particular para tal fin.”</i> El artículo 5 inciso a) indica que el servicio de transporte privado colaborativo pone en contacto a prestatarios y consumidores a través de “tecnologías inteligentes”. Sin embargo, no está claro la definición o alcance de esas tecnologías, por lo que sugerimos se indique únicamente la palabra “tecnología” para dejar una definición lo suficientemente flexible. En el primer párrafo del artículo 6 se presenta un error de redacción y se menciona la frase “transporte privado colaborativo” dos veces, la segunda sin ningún contexto. Se sugiere reformar el primer párrafo del artículo para que sea lea de la siguiente forma: <i>“ARTÍCULO 6- Requisitos de las empresas de transporte privado colaborativo: toda empresa de transporte privado colaborativo que pretenda instaurar, administrar u operar una plataforma tecnológica facilitadora del servicio de transporte privado colaborativo entre particulares transporte privado colaborativo en el territorio nacional, deberá cumplir los siguientes requisitos:(...)</i> Las empresas que prestan servicios a través de plataformas tecnológicas pueden prestar sus servicios de dos formas: (i) a través del régimen definitivo de impuesto, o (ii) a través de servicios transfronterizos. Ambas opciones ya se encuentran reguladas en el ordenamiento jurídico costarricense. Por esa

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	razón, consideramos importante aclarar este aspecto en el artículo 6, el inciso b) para que se consigne de la siguiente manera (...) <i>b) Cumplir con las regulaciones fiscales aplicables, ya sea para entidades locales locales o extranjeras, según lo establecido en la Ley N.° 6826, de 8 de noviembre de 1982, Ley de Impuesto al Valor Agregado (IVA) y a la Ley N.° 7092, del 21 de abril de 1988, Ley del Impuesto Sobre Renta.</i> (...)" Es importante precisar que las empresas de economías colaborativas que forman parte de la Subcomisión de Plataformas Digitales de la Cámara de Comercio de Costa Rica están anuentes a verificar la inscripción de los conductores, tanto en la DGT como en la CCSS, siempre que, de conformidad con la legislación vigente, estos sean reconocidos como trabajadores independientes. Sin embargo, bajo los regímenes tradicionales esa inscripción de forma inmediata generaría una barrera de entrada importante para una gran cantidad de personas que dependen de esta actividad económica. Por la naturaleza de estos modelos, es fundamental que cualquier propuesta de formalización conlleve flexibilidad y simplicidad. De esa forma, se podrá garantizar la formalidad universal y cumplir con una de las metas más importantes que tiene la Cámara de Comercio de Costa Rica actualmente. Por esa razón, recomendamos ampliar el artículo 10 para incluir la obligación de la DGT de crear un régimen de tributación simplificada para la actividad de los conductores que ejercen sus servicios privados a través de plataformas digitales; y a su vez, indicar en las disposiciones transitorias que la obligación de verificación sucederá un tiempo razonable después de que se hayan reglamentado las condiciones de tributación simplificada y una modalidad de aseguramiento o recaudación de las cargas sociales congruentes con este modelo de actividad económica la cual tiene como base la no subordinación, la independencia y la flexibilidad.

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	Para ello se propone la siguiente redacción: <i>“ARTÍCULO 10- Modalidad de tributación y aseguramiento de los prestadores del servicio de transporte privado colaborativo</i> <i>La Administración Tributaria deberá poner a disposición de los conductores del servicio de transporte privado colaborativo un régimen de tributación simplificada para el pago de las obligaciones del Impuesto sobre la Renta y el Impuesto sobre el Valor Agregado.</i> <i>La Caja Costarricense de Seguro Social estará facultada para establecer un mecanismo adecuado y diferenciado, de formalización y de recaudación de las cargas sociales para los conductores del servicio de transporte privado colaborativo, para lo cual dicha entidad podrá establecer acuerdos o convenios con las empresas de transporte privado colaborativo.”</i> Es importante precisar que, la póliza de seguro a la que están obligadas las empresas que brinden servicios de intermediación para el transporte privado colaborativo, tenga una cobertura de la responsabilidad civil del trayecto de punto a punto, mas no del vehículo o la persona, ya que eso corresponde a otro tipo de cobertura. La Cámara solicita respetuosamente a las señoras y señores diputados, dar un trámite oportuno a la discusión de esta iniciativa
Contraloría General de la República DJ-0402 14/03/2023	La Contraloría señala que el proyecto no toma en consideración lo establecido en el Plan Nacional de Transporte. La propuesta adolece de la misma falta de visión integral y sistémica, pues sigue sin considerar el impacto en el sistema de transporte público en general, sobre todo, frente a prestadores del servicio, como los concesionarios del servicio de taxis que requieren cumplir una serie de condiciones y requisitos que no se exigen a otros. Se insiste en que la propuesta regule los mecanismos de control sobre quienes, sin ser concesionarios del sistema de

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	transporte público, pretendan prestar el servicio de transporte de personas sobre vías terrestres. Se desconoce, por ejemplo, qué posición tendría el CTP o quien ejercería dicho control. Deben considerarse aspectos relevantes como la calidad del servicio y la protección del usuario, así como la participación del CTP y contar con los estudios o análisis que fundamenten y permitan determinar la viabilidad de la coexistencia de varios modelos de prestación del servicio de transporte de personas. En cuanto a que la Aresep establezca una tarifa máxima para el primer kilómetro y el resto se pueda transar entre usuario y prestador del servicio público, debe señalarse que la tarifa va asociada a otros elementos, como por ejemplo, el vehículo y sus condiciones, aspectos técnicos establecidos por el CTP para que el servicio se dé, entre otros, por lo que se insiste en la necesidad de considerar todos estos elementos para promover un cambio sustancial. Debe considerarse el costo a raíz de la transformación digital del servicio de taxis, en virtud de los recursos que se van a requerir para esta importante modificación.
Instituto Nacional de Seguros PE-00234-2023 02/03/2023	Artículo 4- Se deben identificar las partes conforme las definiciones del artículo 3, ya que no hay claridad respecto a las partes a las que se refiere. Se recomienda que se establezca en este artículo la naturaleza de la relación entre los que brindan el servicio: la empresa de transporte colaborativo, el prestador del servicio de transporte colaborativo y el conductor. Artículo 5- No se regula el supuesto en el que el propietario del vehículo sea una persona diferente al conductor, tema que resulta importante, en el tanto, que de alegarse una relación laboral por parte del conductor sin que la empresa verifique esta condición, podría generar el otorgamiento de prestaciones a favor del conductor bajo el concepto de un caso no asegurado, previsto en el artículo 232 del Código de Trabajo. En el inciso d) Aunque se utiliza el término “inscritos”, el proyecto no establece con claridad si los vehículos o choferes deberán estar inscritos ante algún ente regulador o fiscalizador externo independiente de la empresa, ni se crea tampoco esa

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	figura. Artículo 6- En el inciso a) se establece la obligación de vigilar y comprobar los requisitos del artículo 7, sin embargo, también debería establecerse los requerimientos necesarios para la circulación de vehículos establecidos en el artículo 8 de Ley de Tránsito, para garantizar la seguridad de los usuarios y que los vehículos utilizados para la prestación del servicio son aptos para circular. Se recomienda que se habilite para que vía Reglamento se puedan establecer requisitos adicionales para garantizar la seguridad de los usuarios y consumidores y las condiciones de circulación de los vehículos utilizados para prestar el servicio, según lo demanden las circunstancias de la actividad a desarrollar. Artículo 7- Respecto al inciso b) se pide contar con licencia de conducir vigente, pero para mayor claridad, seguridad y control del riesgo, es deseable que en la norma se indique que debe ser la licencia requerida para el tipo de vehículo con el que se prestará el servicio y que, no solo debe encontrar licencia vigente, sino que ésta no debe encontrarse suspendida ni retenida. También debería establecerse el mínimo de antigüedad que se requiere, ya que en materia de seguridad y riesgo es importante la experiencia del conductor. Por ejemplo, en el transporte público de personas se establece una experiencia en la conducción de vehículos de tres años (artículo 87 de la Ley de Tránsito vigente). Se recalca que, para efectos de la emisión de los seguros, este aspecto es importante porque se utiliza para la tarificación de las primas. En el inciso e) se pretende establecer como un requisito para prestar el servicio, entre otros, que se debe contar con una póliza que ampare las coberturas de Responsabilidad Civil a Terceros, incluida la cobertura a pasajeros. Es importante establecer la obligatoriedad de mantener esta póliza vigente durante todo el tiempo que se brinde el servicio. Respecto al alcance de la cobertura de responsabilidad civil, la

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	norma debe abordar el tema del uso personal del vehículo, ya que se entiende que los automóviles utilizados para prestar el servicio no son exclusivos para el transporte de personas. Esto cobra relevancia por cuanto indica que ampara la responsabilidad ante los pasajeros, sin embargo, es normal que en las pólizas de automóviles se den exclusiones de responsabilidad en función de las relaciones de afinidad y consanguinidad del conductor o el asegurado con otras personas. Por lo que se debe aclarar si la cobertura a los pasajeros debe operar aun cuando se trate de personas con algún grado de relación de consanguinidad o afinidad con el conductor del vehículo o con el asegurado de la póliza. En ese mismo artículo 7, se regulan una serie de requisitos, pero se echan de menos regulaciones referidas a las condiciones físicas de idoneidad bajo las cuales deban operar los vehículos dispuestos para brindar este servicio (antigüedad, tipo de vehículo, capacidad y carrocería, edad del conductor y antigüedad de la licencia de conducir). Aunque se puede asumir que se pretende dejar dichas condiciones para que sean pactadas entre la empresa y el prestador del servicio de transporte colaborativo, lo cierto es que estos elementos son de interés de las entidades aseguradoras pues son elementos importantes para considerar en el análisis de riesgo y, sirven para desarrollar las clases tarifarias que ampararían en el seguro. Asimismo, dichos elementos son de importancia en función de la seguridad de los pasajeros que son consumidores de estos servicios, a quienes se les debe garantizar un mínimo de seguridad. Artículo 8- se recomienda que se establezca que dichos vehículos deben portar todos los requisitos documentales para la circulación, establecidos en el artículo 4 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial y adicionalmente, el certificado de cobertura referido en el artículo 7 inciso e) de la presente ley. Respecto a este último requisito, no se considera necesario indicar “en formato físico o electrónico”, ya que esa condición está implícita en el principio de equivalencia funcional, previsto en el artículo 3 de la Ley de Certificados, Firmas Digitales y Documentos Electrónicos. En el inciso f) se deja a criterio de la empresa de transporte

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	privado colaborativo, los cursos con los que debe contar el prestador del servicio. Se considera importante que se establezca como mínimo que los conductores de los vehículos cuenten con cursos en relaciones públicas o relaciones humanas. A modo de comentario final, dado que el proyecto viene a crear formalmente una figura de transporte privado colaborativo, que tiene impacto en la siniestralidad del Seguro Obligatorio Automotor, por lo que se debe ordenar la modificación del Decreto Ejecutivo N°39303-MOPT-H Reglamento de Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores en su artículo 21, para que se incorpore una nueva clasificación vehicular que considere a esta población, a efecto de poder establecer la tarificación de las primas diferenciadas del SOA, según el riesgo que represente esta nueva modalidad. Las observaciones aportadas se enfocan en tres temas medulares 1) Dejar clara la inexistencia de relación laboral entre las partes, para evitar reclamos por casos no asegurados de Riesgos del Trabajo, 2) Necesidad de establecer el alcance del seguro obligatorio de responsabilidad civil para este tipo de servicio y manejo de algunas condiciones del riesgo que pueden influir en la tarificación de la prima de la póliza y, 3) Requisitos de circulación de vehículos y necesidad de crear una clase vehicular en el Reglamento del Seguro Obligatorio Automotor. Asimismo, se dejan planteadas algunas sugerencias de claridad sobre algunos otros temas.
SUGEF SGF-0432-2023	No tiene observaciones
SUGESE 08/03/2023	Recomienda realizar los siguientes ajustes al proyecto de ley consultado: Determinar que los requisitos de los prestadores del servicio deben verificarse periódicamente por parte de las empresas de transporte privado colaborativo. Indicar que el seguro de responsabilidad civil debe tener un

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	plazo de vigencia determinado y uniforme para todos los tomadores y asegurados, al igual que sucede con el seguro obligatorio de vehículos automotores. Establecer un monto mínimo de cobertura de la póliza de responsabilidad civil por daños a terceros, que deban contratar los prestadores del servicio. Desarrollar un mecanismo o sistema que permita actualizar periódicamente el monto mínimo de suma asegurada del seguro de responsabilidad civil por daños contra terceros.
Asociación de Consumidores Libres 18/10/2022	1. Toda política pública debe buscar el máximo bienestar para la mayoría de los ciudadanos. No en pocos casos hemos visto regulación para favorecer a algún grupo de presión, lo cual va en detrimento de la mayoría. 2. El diseño de cualquier regulación debe tener como eje central al consumidor y usuario del servicio. El objetivo de cualquier actividad económica es satisfacer una necesidad de la sociedad y no garantizar la sostenibilidad económica de los oferentes del servicio. 3. La competencia en los mercados es el mejor regulador y brinda la mayor protección al consumidor. Este principio constitucional debe prevalecer en la reglamentación. 4. La reglamentación debe ser mínimamente invasiva para no afectar la dinámica del mercado (barreras de ingreso y salida de empresas), que permita la mayor cantidad de oferentes y competencia en el mercado. 5. La no estandarización de los servicios de las plataformas. El consumidor se beneficia de la competencia, de las diferentes opciones en cuanto a precios y calidad. Le corresponde al consumidor escoger las opciones que mejor se ajuste a necesidades y preferencia. La reglamentación debe permitir que las diferentes empresas tengan sus diferencias.
UBER	El proyecto de ley en consulta sí reúne las características básicas que permiten un desarrollo del modelo de economías colaborativas con base en las mejores prácticas.

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
21/10/2022	Requisitos como la verificación de la inscripción de los prestatarios del servicio ante el Ministerio de Hacienda y la Caja Costarricense del Seguro Social, deberá exigirse a partir del momento que dichas entidades hayan implementado los esquemas de contribución y aseguramiento flexible que sean compatibles con el modelo de economías colaborativas. El modelo de las economías colaborativas es un modelo flexible que requiere que las personas tengan la posibilidad de optar entrar y salir de la actividad económica sin grandes barreras. El riesgo de doble tributación por motivo del IVA a servicios digitales, mismo que se encuentra vigente en Costa Rica desde finales del año 2020. El proyecto reconoce de forma correcta la necesidad de crear una modalidad de recaudación de las cargas sociales de la Caja Costarricense del Seguro Social que sea compatible con las economías colaborativas. Sin embargo, el proyecto obvia la necesidad de crear también un régimen de tributación simplificada para esta actividad económica, ya que muchos de los prestatarios no están en condiciones de contratar asesoría contable para cumplir con las obligaciones que usualmente se le imponen a grandes empresas.
In Drive 10/03/2023	Las economías colaborativas a nivel internacional han sido elementos fundamentales para el desarrollo de las personas tanto para usuarios como conductores, al respecto, es importante tomar en cuenta aquellas personas que desean inscribirse en una plataforma digital pero que no cuenten con un auto propio, con el único fin de permitir el acceso a las personas de este servicio. Creemos que es crucial discutir con la industria y estipular posibles mecanismos de verificación que las empresas privadas de transporte colaborativo puedan utilizar para cumplir con este requisito y que se consideren suficientes. De lo contrario, existe el riesgo de que Prestadores del servicio de transporte privado colaborativo presenten documentos e información falsa.

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	Creemos que es crucial discutir con la industria y estipular posibles mecanismos de verificación que las empresas privadas de transporte colaborativo puedan utilizar para cumplir con este requisito y que se consideren suficientes. De lo contrario, existe el riesgo de que Prestadores del servicio de transporte privado colaborativo presenten documentos e información falsa. Sería conveniente que la misma norma incluyera un artículo que establezca un proceso para que Prestadores del servicio de transporte privado colaborativo que hayan tenido actividad económica previa al ingreso de esta ley puedan inscribirse en la Caja Costarricense de Seguro Social y con Tributación sin ser procesados retroactivamente por pagos pendientes. En cuanto al requisito del art. 8 subsección (b), de requerir placas metálicas, se puede tomar en consideración, la posibilidad de que un vehículo pueda ser registrado con una placa provisional o de vendedor, ya que a veces el proceso de obtención de placas metálicas o permanentes puede llevar varias semanas, y no hay ninguna razón por la cual un conductor deba privarse de conducir un vehículo para esta plataforma mientras su placa de metal está pendiente. Tal vez sería más apropiado indicar "Inscripción ante el Registro de Bienes Muebles del Registro de la Propiedad". [El plazo (cinco (5) años) parece ser excesivo y puede dar lugar a una privación irrazonable del derecho de los conductores al trabajo, así como a la disminución de la oferta y, por lo tanto, a una menor eficiencia de los servicios de transporte para los usuarios.] También es apropiado considerar en las definiciones más información sobre "conducir a velocidad temeraria". Creemos que es crucial discutir con la industria y estipular posibles mecanismos de verificación que las empresas privadas de transporte colaborativo puedan utilizar para cumplir con este requisito y que se consideren suficientes. De lo contrario, existe el riesgo de que Prestadores del servicio de transporte privado colaborativo presenten documentos e información falsa.

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	Sería importante garantizar que a las entidades cubiertas por esta ley se les otorgue un período de transición después de que se emita el reglamento (estatuto), para tener tiempo suficiente para garantizar el cumplimiento sin enfrentar sanciones. El plazo del período transitorio debe depender de la complejidad de los requisitos aplicables y debe discutirse con la industria por adelantado. Además, es crucial que el proyecto de reglamento también se discuta con la industria por adelantado, para garantizar que todos los requisitos sean factibles.
Procuraduría General de la República PGR-OJ-070-2023 05/07/2023	El proyecto de ley se estructura con once artículos y tres normas transitorias y tiene como finalidad desafectar una parte del servicio de transporte remunerado de personas y convertirlo en “transporte privado colaborativo” mediante plataformas tecnológicas, con lo cual se pretende excluir totalmente la intervención y fiscalización del Estado de este sector. Así se desprende de los artículos 1 y 2 del proyecto de ley, que pretenden fomentar la libre prestación de servicios de transporte privado colaborativo mediante plataformas tecnológicas. De igual forma, el artículo 4 considera que la naturaleza jurídica de las relaciones colaborativas de los transportistas con los consumidores se considera de naturaleza privada, regida por el derecho civil o comercial. Y el artículo 5 excluye este servicio de itinerarios, precios, rutas, frecuencias de paso, horarios fijos, dejando que rija la libre competencia. Además, señala que la relación entre el conductor y la empresa de redes de transporte no se considerará de naturaleza laboral. Como se observa, si bien el proyecto de ley pretende autorizar una actividad que ha venido operando en la práctica al margen del ordenamiento jurídico, lo que provocaría su aprobación es una total desregulación por parte del Estado de este sector del transporte remunerado de personas, lo cual podría generar una posición ventajosa y desigual, con relación al sector que sí se encuentra sometido a las reglas del servicio público, como lo serían taxis y autobuses, que además de someterse a la

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	exigencia de contar con una concesión o permiso administrativo, están sometidos a una serie de requisitos adicionales por disposición de las legislaciones vigentes ya mencionadas en el apartado anterior. Nótese que la única intervención que podría realizar el Estado con relación al transporte colaborativo, sería para efectos de cobrar a las empresas de transporte privado colaborativo el impuesto al valor agregado y el impuesto sobre la renta que menciona el artículo 6 del proyecto de ley. Todo lo indicado con anterioridad podría, eventualmente, generar una discusión de constitucionalidad ante la Sala Constitucional, pero será en definitiva en dicha sede donde se deba decidir si esa diferencia de trato se justifica o no desde el punto de vista del Derecho de la Constitución. Este órgano asesor únicamente debe advertir sobre la discusión de constitucionalidad que puede generarse, lo que obliga a justificar de manera objetiva el presente proyecto de ley y, específicamente, la diferencia de trato que se realiza entre los distintos operadores del transporte remunerado de personas. Artículo 7 con relación al 8 Estos dos artículos del proyecto de la ley establecen los requisitos que deben cumplir los prestadores del servicio de transporte privado colaborativo. No obstante, lo anterior, no se establece en el proyecto de ley cuál será la autoridad encargada de velar por el cumplimiento de dichos requisitos, especialmente, cuando no se establece un régimen de sanciones administrativas y, por el contrario, se excluye la intervención estatal de la fiscalización de esta actividad. Así las cosas, debe aclararse qué ocurrirá ante el incumplimiento de los requisitos dispuestos para ser operador de transporte del servicio privado colaborativo. (Son la empresas las que se van a encargar del cumplimiento de la ley) Sobre el artículo 10 Este artículo faculta a la Caja Costarricense del Seguro Social a establecer un mecanismo adecuado y diferenciado de

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS		
	formalización y de recaudación de las cargas sociales para los prestadores del servicio de transporte privado colaborativo. Asimismo, faculta a dicha institución para establecer acuerdos o convenios con las empresas de transporte privado colaborativo. Debe recordarse que el mismo proyecto de ley excluye la existencia de una relación laboral entre la empresa y el conductor, pero por otro, exige la inscripción previa ante la Caja de las empresas de transporte privado colaborativo. Así las cosas, no es claro los alcances de las obligaciones con la seguridad social. (Esto no lo entiendo Al final de cuentas quienes van a inscribirse son las empresas prestatarias ... nadie está acá hablando de los colaboradores.) Dado lo anterior, se deberá realizar la consulta a la entidad, para que manifieste su parecer. D) Sobre el artículo 11 Este articulado pretende reformar concretamente los artículos 58 y 59 de la Ley N°7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, por lo que para un mejor entendimiento se realizará un cuadro comparativo, para así, identificar los cambios pretendidos. <table border="1" data-bbox="570 1262 1469 1898"> <tr> <td data-bbox="570 1262 1003 1898"> ARTÍCULO 58.- Cambios de tarifas Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos </td><td data-bbox="1003 1262 1469 1898"> Artículo 58- Cambios de tarifas Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán crear y utilizar plataformas tecnológicas para ofrecer sus servicios, para lo cual quedan facultados para diseñar y agruparse en plataformas creadas para comercializar y ofrecer los servicios de la modalidad taxi. Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como </td></tr> </table>	ARTÍCULO 58.- Cambios de tarifas Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos	Artículo 58- Cambios de tarifas Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán crear y utilizar plataformas tecnológicas para ofrecer sus servicios, para lo cual quedan facultados para diseñar y agruparse en plataformas creadas para comercializar y ofrecer los servicios de la modalidad taxi. Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como
ARTÍCULO 58.- Cambios de tarifas Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos	Artículo 58- Cambios de tarifas Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán crear y utilizar plataformas tecnológicas para ofrecer sus servicios, para lo cual quedan facultados para diseñar y agruparse en plataformas creadas para comercializar y ofrecer los servicios de la modalidad taxi. Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como		

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS	
	necesarios que las justifiquen. Cuando las solicitudes cumplan los requisitos formales reglamentarios, la Autoridad estará obligada a recibir y tramitarlas, a fin de modificarlas, aprobarlas o rechazarlas. ARTÍCULO 59.- Control de tarifas Sin excepción, todo concesionario del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, deberá proveer el vehículo con el que presta tal servicio de un sistema de medición en perfecto estado de funcionamiento, que le permita al usuario saber con exactitud la suma por pagar según la distancia reconocida. Este sistema deberá ser autorizado por el Consejo y revisado periódicamente por él para verificar que se acaten las tarifas fijadas por la Autoridad.	las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos necesarios que las justifiquen. Cuando las solicitudes cumplan los requisitos formales reglamentarios, la Autoridad estará obligada a recibir y tramitarlas, a fin de modificarlas, aprobarlas o rechazarlas. Artículo 59- Control de tarifas Para los taxistas concesionados, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) establecerá una tarifa máxima que contemple el primer kilómetro más el recorrido adicional, quedando autorizados los conductores, de esta modalidad, a utilizar plataformas tecnológicas para transar un precio menor con el usuario, el que deberá ser indicado, si hay acuerdo entre el conductor y el usuario, antes de iniciar el servicio. Queda autorizada la Aresep para implementar una aplicación tecnológica que sustituya el taxímetro

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS		
	<table border="1" data-bbox="573 352 1459 793"> <tr> <td data-bbox="573 352 1003 793">Las condiciones técnicas y operativas del sistema de medición así como su ubicación, serán reguladas por el reglamento de esta ley. El incumplimiento de las disposiciones será sancionado por la Administración, según el procedimiento ordinario de la Ley General de la Administración Pública.</td><td data-bbox="1003 352 1459 793">tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igual autorización se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.”</td></tr> </table> Tal como se observa, la reforma propuesta elimina las atribuciones actuales del Consejo de Transporte Público de revisar los sistemas de mediciones de los taxis, dándole la posibilidad a los concesionarios del servicio de transporte público de crear y utilizar plataformas tecnológicas para ofrecer sus servicios y facultándolos para diseñar y agruparse en plataformas tecnológicas. Asimismo, la propuesta modifica la potestad de ARESEP de fijar tarifas, pues únicamente la autoriza para fijar montos máximos, además que le otorga nuevas funciones en cuanto a la creación del sistema de plataforma digital. Dado lo anterior, es criterio de esta Procuraduría, que resulta necesario consultar tanto al Consejo Nacional de Transporte Público como a la ARESEP, dada que la modificación propuesta interfiere con sus atribuciones actuales asignadas por ley. Asimismo, debe analizar el legislador, que la propuesta elimina la posibilidad de sanción en caso de incumplimiento de los mecanismos de medición por parte de los taxis, lo cual debe valorarse desde la verdadera intención del legislador. A pesar de que es evidente que la legislación que se propone impacta sobre las leyes actuales en materia de transporte remunerado de personas, no se observa en la presente iniciativa un capítulo de derogatorias o de modificaciones para armonizarlo con la legislación actual. Ejemplo de lo anterior es	Las condiciones técnicas y operativas del sistema de medición así como su ubicación, serán reguladas por el reglamento de esta ley. El incumplimiento de las disposiciones será sancionado por la Administración, según el procedimiento ordinario de la Ley General de la Administración Pública.	tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igual autorización se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.”
Las condiciones técnicas y operativas del sistema de medición así como su ubicación, serán reguladas por el reglamento de esta ley. El incumplimiento de las disposiciones será sancionado por la Administración, según el procedimiento ordinario de la Ley General de la Administración Pública.	tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igual autorización se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.”		

CONSULTA	SEÑALAMIENTOS
	la prohibición que se establece en la actualidad en el artículo 323 del Código de Comercio y que no se modifica de manera expresa en el proyecto de ley. Asimismo, debe aclararse en la presente iniciativa qué se entiende por “vehículo automotor” para efectos de autorizar el transporte colaborativo, pues actualmente la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, incluye autobuses, automóviles, busetas, microbús, pick up, servicio especial, servicio especial estable de taxi, taxi, transporte carga liviana o taxi carga, transporte público de grúa o taxi grúa, vehículos de carga liviana y pesada. De ahí que deba aclararse si los alcances de la presente iniciativa incluyen todos esos vehículos y las motocicletas, con lo cual debe valorarse también que podría existir una fuga de concesionarios y permisionarios hacia el transporte colaborativo.

VI. Informe del Departamento estudios, referencias y servicios técnicos AL-DEST-IJU-229-2022

Expresa una preocupación por no existir un marco que defina lo que es un “servicio de transporte privado colaborativo” pues si se quiere utilizar el tipo de transporte para vehículos automóviles, se debería de eliminar la prohibición existente dentro del artículo 323 del Código de Comercio. Junto a esto, la ausencia de un concepto del “vehículo automotor privado” genera dudas sobre qué tipo de automóviles se estarán utilizando dentro del servicio. De manera que, se encuentra necesario el contar con una definición de lo que es un “servicio de transporte privado colaborativo” y en suma la definición de un “vehículo automotor privado”, pues al no ser jurídicamente precisos puede interpretarse según las intenciones de los servicios.

En cuanto el articulado número 4 se necesita una revisión del artículo 323 del Código de Comercio, la razón es que no existe una propuesta expresa de la naturaleza jurídica en cuanto el transporte colaborativo como un servicio privado o un servicio público.

El artículo 5, indica el informe que se establece las características del servicio de transporte privado colaborativo, no obstante, no existe una línea jurisprudencial que permita identificar con claridad si se trata de una relación laboral o se enmarca dentro del Derecho Civil o Comercial. Una vez aclarado, no se puede afirmar o negar la

existencia o no de una relación laboral, ya que se debería de valorar con las características propias del servicio brindado y la relación que exista con la empresa.

En relación al artículo 6 establece los requisitos de las empresas de transporte colaborativo, surge la duda en su primer párrafo sobre cuál es la diferencia entre transporte privado colaborativo entre particulares y transporte privado colaborativo en territorio nacional.

Asimismo, persiste la duda respecto a si los alcances del proyecto pretenden ir más allá de nuestras fronteras como parece sugerirlo la exposición de motivos. No podemos referirnos específicamente a su conformidad con el ordenamiento jurídico, puesto que todo dependerá finalmente de lo que se quiera transportar, por ejemplo, no es igual la valoración jurídica que pueda tenerse respecto al traslado de personas, que con relación al transporte de documentos o de mercancías.

El artículo 7 muestra que no existe una obligatoriedad en llevar un registro de los prestadores de servicio y tampoco un régimen sancionatorio para hacer cumplir las obligaciones señaladas. La carencia de un régimen y registro impediría la posibilidad de sancionar a las empresas por el incumplimiento de la obligación otorgada dentro del artículo.

Por último, se interpreta dentro del transitorio que la reglamentación será efectuada en el momento en el que la Caja Costarricense de Seguridad Social. Sin embargo, existe la posibilidad de que la CCSS no autorice la reglamentación, en cuanto esta interpretación se podría atentar en contra el recaudo de los seguros sociales lo que podría resultar inconstitucional.

VII. Análisis de fondo:

El transporte como se conoce hoy en día ha sido uno de los principales promotores para que el mercado se desarrolle de la manera masiva en la que se ha crecido en los últimos años. La movilidad de las personas resulta de suma importancia en el contexto socioeconómico en el que se encuentra Costa Rica y el mundo hoy día. Sin embargo, este proceso se ha visto retrasado por las restricciones al transporte privado por medio de tecnologías con aplicaciones conocidas como Uber, Didi, InDriver y demás.

Nuestro país se encuentra en una situación en la cual la ciudadanía busca un trabajo que le permita al menos la supervivencia de ellos y sus familiares. Estos servicios tienen como principal razón el generar empleo y permitir la movilización de la ciudadanía.

La falta de regulación en el tema de transporte privado colaborativo de personas provoca la informalidad de muchos ciudadanos conductores que se ven beneficiados por estos servicios de transporte, para el año 2020, 28.000 personas se han beneficiado económicamente por sus labores y servicios prestados. Luego de las etapas más fuertes de la pandemia del Covid-19 en donde muchas personas tuvieron que reinventar sus formas de generar ingresos debido a la cantidad

de desempleo que se generó; la opción de emplearse en esta modalidad de transporte fue la decisión recurrente.

Estos servicios además de mostrar un sustento económico a las personas que laboran dentro de estas empresas de transporte, muestran también un servicio en el cual el mercado se puede desarrollar. La economía del país se vería en mayor desarrollo pues, ahora no existiría una limitante legal que impida a trabajadores utilizar de estos servicios, el comercio encontraría más formas de transportarse dentro de las fronteras al igual que afuera de estas. La informalidad se reduciría y estos generarían una mayor cantidad de empleo, bajando la tasa de desempleo existente de un 13.6% para el primer trimestre del 2022.

Ahora las personas que estuvieran bajo los servicios de estas empresas estarían en igualdad de condiciones que las personas que trabajan sobre la modalidad de taxi, esto promueve un mercado más competitivo en donde el ciudadano tiene la libre elección sobre cual servicio elegir.

Propuestas similares se han presentado en países como Chile, en donde estos proyectos buscan la igualdad de condiciones entre los servicios de transporte privados como el de estas empresas y los servicios de transporte público en modalidad taxi. Estarían buscando una misma regulación de servicios en donde estos también estarían pagando impuestos como los servicios de transporte modalidad taxi, de igual manera dentro de este mismo proyecto se requiere la contratación de seguros para las personas que se encuentren beneficiadas por estos servicios. Este proyecto de ley se conoce como “Ley de Plataformas Digitales” o mejor conocido como “Ley Uber” y este mismo se aprobó el 25 de enero del 2022 El Salvador también se encuentra en proceso de la creación de esta legislación, la misma estaría buscando dentro del marco legal los permisos y el estatus legal, buscaría la seguridad tanto del conductor como el pasajero, y sería garante de los derechos al trabajador.

VIII. Recomendación:

De conformidad con lo expuesto y tomando en cuenta los diferentes razonamientos, a nivel técnico, político-administrativo de oportunidad y conveniencia planteados en esta iniciativa y descritos anteriormente, así como las observaciones planteadas por las entidades y organizaciones consultadas, los suscritos Diputados y Diputadas de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, rendimos el presente Dictamen Afirmativo de Mayoría y recomendamos al Plenario Legislativo la aprobación del proyecto de ley denominado LEY DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO, Expediente N° 23.110”.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**DECRETA****“LEY DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO”****TÍTULO I****DISPOSICIONES PRELIMINARES**

ARTÍCULO 1- **Ámbito de aplicación.** La presente ley regula el servicio de transporte privado colaborativo mediante plataformas tecnológicas y será de aplicación en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 2- **Objeto.** La presente ley tiene por objeto fomentar la libre prestación de servicios de transporte privado colaborativo mediante plataformas tecnológicas.

ARTÍCULO 3- **Definiciones.** Para los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones y conceptos esenciales:

a) **Empresa de transporte privado colaborativo:** empresa titular de una plataforma tecnológica, domiciliada en Costa Rica o en el extranjero, que intermedia la conexión al prestatario del servicio que lo ofrece de forma libre y del usuario que demanda un servicio de transporte privado colaborativo de punto a punto.

b) **Plataforma tecnológica:** se refiere a aquellas herramientas informáticas y demás desarrollos tecnológicos que permitan a los consumidores realizar diferentes procesos (comunicarse por voz o por otros medios, realizar trámites, etc.) a través de una interface desarrollada para ser ejecutada en dispositivos móviles (tabletas, celulares o cualquiera que se desarrolle a futuro) y otras herramientas tecnológicas, para el control, programación y geolocalización, entre otras, a través de las cuales los usuarios de la aplicación tecnológica pueden contratar el servicio de transporte privado colaborativo.

c) **Conductor del servicio de transporte privado colaborativo:** toda aquella persona física que ofrece brindar un servicio de transporte privado colaborativo, de forma libre e independiente, de punto a punto mediante una plataforma tecnológica, disponiendo y conduciendo un vehículo particular para tal fin.

d) Servicio de transporte privado colaborativo: se refiere a aquel servicio de transporte que se brinda de forma colaborativa a través de una plataforma tecnológica mediante cualquier vehículo automotor privado.

e) Consumidor de transporte privado colaborativo: toda aquella persona física o jurídica que demanda y contrata un servicio de transporte privado colaborativo de punto a punto a través de una plataforma tecnológica.

ARTÍCULO 4- Naturaleza jurídica de las relaciones colaborativas. Las relaciones entre transportista colaborativo y consumidor colaborativo se considerarán de naturaleza privada, por lo que serán reguladas por las disposiciones aplicables en el derecho civil o comercial.

ARTÍCULO 5- Características del servicio de transporte privado colaborativo

El servicio de transporte privado colaborativo se caracteriza por:

a) Poner en contacto, a través de tecnologías, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes, a consumidores que demandan un servicio de transporte privado colaborativo de punto a punto, con conductores privados colaborativos que ofrecen dicho servicio de forma libre, en vehículos particulares, sin estar sujetos a itinerarios, precios, rutas, frecuencias de paso ni a horarios fijos.

b) Ser brindado por conductores particulares que se encuentren inscritos ante una empresa de transporte privado colaborativo. La relación entre el conductor y la empresa de redes de transporte no se considerará de naturaleza laboral.

c) El servicio se regirá por la libre competencia, por lo que no podrá limitarse la cantidad de vehículos o choferes inscritos para la libre prestación del servicio, ya que lo determina naturalmente la demanda por dicho servicio.

TÍTULO II

REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

ARTÍCULO 6- Requisitos de las empresas de transporte privado colaborativo

Toda empresa de transporte privado colaborativo que pretenda instaurar, administrar u operar una plataforma tecnológica facilitadora del servicio de transporte privado colaborativo entre particulares, en el territorio nacional, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Vigilar y comprobar al menos dos veces al año el cumplimiento de los requisitos para los conductores del servicio de transporte privado colaborativo que se detallan en el artículo 7 de esta ley.
- b) Cumplir con las regulaciones fiscales aplicables, ya sea para entidades locales o extranjeras, según lo establecido en la Ley N.º 6826, de 8 de noviembre de 1982, Ley de Impuesto al Valor Agregado (IVA) y a la Ley N.º 7092, del 21 de abril de 1988, Ley del Impuesto Sobre Renta.
- c) Aceptar la moneda de curso legal en el territorio de la República, ya sea en efectivo, por transferencias electrónicas u otros métodos de pago legales.

ARTÍCULO 7- Requisitos para los conductores del servicio de transporte privado colaborativo

Las empresas de transporte privado colaborativo deberán verificar el cumplimiento de los requisitos que se señalan a continuación y establecer los sistemas de control y remoción de las personas que no cumplan con estos requisitos. Para ser ~~prestador~~ **conductores** del servicio de transporte privado colaborativo, el interesado deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) No contar con antecedentes penales y no haber sido amonestado por conducir bajo los efectos del alcohol o psicotrópicos, o por conducir a velocidad temeraria en los últimos cinco (5) años.

- b) Contar con licencia de conducir vigente.
- c) Inscripción previa ante la Caja Costarricense de Seguro Social.
- d) Inscripción previa como contribuyente en la actividad económica correspondiente ante la Dirección General de Tributación.
- e) Contar con una póliza de seguros automotor que cubra la responsabilidad civil de un conductor frente a terceros, incluyendo la cobertura a pasajeros, con una compañía de seguros autorizada para operar en Costa Rica. Los requisitos de cobertura de este inciso podrán ser satisfechos por cualquiera de las siguientes:
 - (i) Póliza de seguro obtenida por el conductor o dueño del vehículo.
 - (ii) Póliza de seguro obtenida por las empresas de transporte privado colaborativo.
 - (iii) Cualquier combinación de los sub-incisos (i) y (ii).
- f) Cumplir con los requisitos internos de inscripción que aplique la empresa de transporte privado colaborativo en aras de garantizar la seguridad de los consumidores, incluyendo los cursos que la empresa considere convenientes, estos cursos se regirán bajo las condiciones definidas por cada empresa de transporte privado colaborativo.
- g) Prestar los servicios de transporte privado contemplados en esta ley, únicamente a través de solicitudes recibidas a través de las plataformas tecnológicas.

ARTÍCULO 8- Registro de los vehículos

Las empresas de transporte privado colaborativo deberán llevar un control de los vehículos que se utilizan para brindar el servicio de transporte privado colaborativo a través de su plataforma tecnológica. Dichos vehículos deberán portar en todo momento los documentos siguientes:

- a) Marchamo o derecho de circulación vigente.
- b) Placas metálicas.

- c) Certificado de cobertura, en formato físico o electrónico, referido en el artículo 7 inciso e) de la presente ley.
- d) Documento de revisión técnica vehicular al día.

ARTÍCULO 9- Protección y uso de datos del consumidor de transporte privado colaborativo

Las empresas de transporte privado colaborativo deberán garantizar la protección de los datos del consumidor de transporte privado colaborativo. Esto incluye la protección de identidad de las personas usuarias del servicio, a excepción de que sea solicitada por una autoridad judicial o con previo consentimiento expreso del consumidor de transporte privado colaborativo. Asimismo, se exige que el consumidor del transporte privado colaborativo debe dar consentimiento para la recopilación de sus datos personales a través de plataformas tecnológicas de transporte privado colaborativo, así como comunicarles los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal según lo dispuesto en la normativa aplicable en temas de privacidad y manejo de datos.

TÍTULO III

COBERTURA DE SEGURIDAD SOCIAL DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO COLABORATIVO

ARTÍCULO 10- Modalidad de tributación y aseguramiento de los prestadores conductores del servicio de transporte privado colaborativo.

La Administración Tributaria deberá poner a disposición de los conductores del servicio de transporte privado colaborativo un régimen de tributación simplificada para el pago de las obligaciones del Impuesto sobre la Renta y el Impuesto sobre el Valor Agregado.

La Caja Costarricense de Seguro Social estará facultada para establecer un mecanismo adecuado y diferenciado, de formalización y de recaudación de las cargas sociales para los conductores del servicio de transporte privado colaborativo, para lo cual dicha entidad podrá establecer acuerdos o convenios con las empresas de transporte privado colaborativo.

TÍTULO IV

REFORMAS SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE

EN MODALIDAD DE TAXI

ARTÍCULO 11- Reforma a la Ley N.° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus Reformas. Modifíquese el artículo 58 y artículo 59 de la Ley N.° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus Reformas, el cual se leerá de la siguiente manera:

Artículo 58- Cambios de tarifas

Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán crear y utilizar plataformas tecnológicas para ofrecer sus servicios, para lo cual quedan facultados para diseñar y agruparse en plataformas creadas para comercializar y ofrecer los servicios de la modalidad taxi.

Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos necesarios que las justifiquen.

Cuando las solicitudes cumplan los requisitos formales reglamentarios, la Autoridad estará obligada a recibir y tramitarlas, a fin de modificarlas, aprobarlas o rechazarlas.

Artículo 59- Control de tarifas

Para los taxistas concesionados, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) establecerá una tarifa máxima que contemple el primer kilómetro más el recorrido adicional, quedando autorizados los conductores, de esta modalidad, a utilizar plataformas tecnológicas para transar un precio menor con el usuario, el que deberá ser indicado, si hay acuerdo entre el conductor y el usuario, antes de iniciar el servicio. Queda autorizada la Aresep para implementar una aplicación tecnológica que sustituya el taxímetro tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar

la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igual autorización se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I- La obligación de inscripción ante la Caja Costarricense de Seguro Social contenida en el inciso c) del artículo 7 de esta ley, empezará a regir únicamente cuando la Caja Costarricense de Seguro Social haya identificado y reglamentado el mecanismo correspondiente para la recaudación de cotizaciones de la seguridad social, con base en la autorización del artículo 10 de esta ley.

TRANSITORIO II- El Poder Ejecutivo tendrá un periodo de seis meses para reglamentar la presente ley.

TRANSITORIO III- Las empresas de transporte privado colaborativo que operen en el país hasta la fecha, podrán seguir funcionando en las circunstancias en las que lo vienen haciendo, hasta tanto no se emitan las reglamentaciones correspondientes de esta ley.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Sala VI de la Asamblea Legislativa. Área de Comisiones Legislativas V, el día veintitrés del mes de octubre del año dos mil veinticuatro

Vanessa de Paul Castro Mora

Olga Lidia Morera Arrieta

Sofía Alejandra Guillén Pérez

Gilberto Arnoldo Campos Cruz

María Marta Carballo Arce

Manuel Morales Díaz

Katherine Moreira Brown

Kattia Rivera Soto

Montserrat Ruíz Guevara

DIPUTADOS Y DIPUTADAS

Parte expositiva: Arturo Bolaños Masís
Parte dispositiva: Nancy Vílchez Obando
Leído y confrontado: emr/mvg