

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN

**ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN
ARTÍCULO 46 BIS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DE 4 DE OCTUBRE DE 2012, Y
SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK (anteriormente
denominado: ADICIÓN DE UN INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE
UN ARTÍCULO 46 BIS DE LA DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y
SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK)**

EXPEDIENTE N.º 23.984

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

10 DE SETIEMBRE DE 2024

PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS

Del 1º agosto al 31 de octubre del 2024

TERCERA LEGISLATURA

Del 1º de mayo de 2024 al 30 de abril de 2025

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS III

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Los diputados y diputadas que suscribimos el presente dictamen, integrantes de la COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN con la finalidad de analizar el EXPEDIENTE N° 23.984 *“ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 46 BIS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.° 9078, DE 4 DE OCTUBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK”* (anteriormente denominado: *ADICIÓN DE UN INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 48 BIS DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N°9078, DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK*); habiendo estudiado el texto presentado, las respuestas a las consultas institucionales realizadas, los informes del Departamento de Servicios Técnicos, rendimos el presente Dictamen Unánime Afirmativo:

I. RESUMEN DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley busca incorporar un inciso 121 al artículo 2 y un artículo 46 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley 9078) con el objetivo de regular y reconocer oficialmente la modalidad de viajes de última milla para el transporte público de personas en vehículos Tuk-Tuk en zonas estratégicas de Costa Rica.

II. TRÁMITE LEGISLATIVO DEL PROYECTO DE LEY

Sobre este expediente, entre los principales aspectos del iter parlamentario, destacan los siguientes:

1. **Proponente:** Diputada Rosalía Brown Young.

2. **Aspectos de trámite:**

- Presentación del proyecto de ley: 04 de octubre de 2023.
- Envío a Imprenta Nacional para su publicación: 17 de octubre de 2023.
- Recepción del proyecto: 23 de octubre de 2023.
- Remisión del expediente a comisión: 25 de octubre de 2023.
- Recepción del proyecto: 25 de octubre de 2023.
- Ingreso en el orden del día y debate: 31 de octubre de 2023.

3. Consultas institucionales:

Mediante la moción n° 6-37 presentada por la Diputada Rosalía Brown Young en la Comisión Permanente de Gobierno y Administración el día 06 de febrero de 2024 en la sesión ordinaria N° 37 de la legislatura 2023 - 2024, se realizaron consultas obligatorias y facultativas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Seguridad Vial, Instituto Costarricense de Turismo, Asociación de Desarrollo de Puerto Viejo, Cámara de Turismo del Caribe Sur y Terraventura para que se refirieran al proyecto de ley en cuestión.

En el siguiente apartado se desglosará en un cuadro un breve resumen, de las consultas realizadas para el TEXTO BASE del expediente y cuyas observaciones fueron muchas de ellas corregidas en el texto sustitutivo que se aprobó con el informe de subcomisión.

Tabla Núm. 1
Respuestas a consultas al expediente N° 23.984

FECHA Y OFICIO	ENTE CONSULTADO	RESPUESTA
27 de febrero, 2024 PE-00195-2024 21 de marzo del 2024 CSV-DE-0410-2024	Instituto Nacional de Seguros	Se solicita ampliación del plazo para el 11 de marzo del 2024, en vista de que a la fecha, nos encontramos recopilando información relacionada con el tema. Posteriormente, hacen llegar algunas observaciones: 1. La introducción de los tuk tuk como vehículo automotor regulado por la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, debe contemplar la obligación de los propietarios de este tipo de vehículo de obtener el Seguro Obligatorio Automotor de conformidad con el artículo 56 de dicha ley. 2. De conformidad con lo antes indicado, se requiere que se establezca la clasificación de los Tuk Tuk, por sus características o por su uso, para efectos de determinar el tipo de riesgo que se debe asegurar. 3. Se sugiere un cambio en la redacción del artículo 46 bis propuesto. 4. De conformidad con el artículo 42 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas

FECHA Y OFICIO	ENTE CONSULTADO	RESPUESTA
		Terrestres y Seguridad Vial, los vehículos autorizados para la prestación de cualquier servicio de transporte público deben contar con un seguro voluntario de responsabilidad civil que ampare los daños a la propiedad de terceros y la lesión y muerte de personas. 5. Se debe regular los requisitos de circulación de este tipo de vehículo. 6. Adicionalmente, resulta conveniente, que se regule la obligación del uso de medidas de seguridad, tanto para el conductor del vehículo. 7. Finalmente, se recomienda que se tome en cuenta que este tipo de transporte por la estructura que posee implica un riesgo mayor para las personas usuarias, por lo que, se debe tomar en cuenta este aspecto para efectos de solicitar a los prestatarios del servicio seguros robustos para los pasajeros y conductor.
16 de febrero, 2024 -	Asociación Agencia para el Desarrollo Accesible sin Fronteras	Queremos resaltar la importancia de asegurar que los vehículos tuk-tuk sean accesibles para personas con discapacidad, incluyendo aquellas con movilidad reducida. Esto implica la implementación de medidas como rampas de acceso, espacio adecuado para sillas de ruedas y otras adaptaciones que garanticen su inclusión en el transporte público. Además, es fundamental que se establezcan protocolos y capacitaciones para los conductores de tuk-tuk que les permitan comunicarse efectivamente con personas sordas o con dificultades auditivas. Esto podría incluir el aprendizaje de lenguaje de señas básico y el uso de tecnologías de comunicación accesible en los vehículos.

FECHA Y OFICIO	ENTE CONSULTADO	RESPUESTA
		Asimismo, recomendamos que se considere la implementación de sistemas de alerta y seguridad visual para garantizar la seguridad de todos los pasajeros, incluyendo aquellos con discapacidades sensoriales. Estos sistemas podrían incluir luces intermitentes o señalizaciones visuales que alerten sobre paradas, cambios de dirección o emergencias.
21 de marzo, 2024 INDER-PE-AJ-OFI-0509-2024	Instituto de Desarrollo Rural	Se cumple con el derecho voluntario de colaboración y un compromiso social por parte de sus integrantes, enfocados bajo principios éticos y morales, forjando actividades que pueden variar según las necesidades que se vayan generando. No existe contradicción de la propuesta con la normativa aplicable a esta Institución, pues de hecho en el inciso i), artículo 15, y o) del artículo 16 de la Ley No. 9039 promueve el impulso rural y la creación de organizaciones de carácter comunitario.
19 de febrero, 2024 CSV-DE-0410-2024	Consejo de Seguridad Vial	La inclusión de los tuk-tuk en la legislación de transporte público no solo regulariza un servicio que ya está siendo utilizado, sino que también se ajusta a la necesidad apremiante de adaptarse a un entorno dinámico. Al ofrecer una alternativa de transporte eficiente y respetuosa con el medio ambiente en zonas turísticas y rurales, esta propuesta beneficia a los ciudadanos y visitantes, contribuyendo a un futuro más sostenible y seguro en Costa Rica. Al definir los tuk-tuk, en la legislación se les confiere un estatus oficial como vehículos de motor de tres ruedas con un diseño de triciclo destinados al

FECHA Y OFICIO	ENTE CONSULTADO	RESPUESTA
		transporte de pasajeros en trayectos de corta distancia, pero las condiciones técnicas y de seguridad de su operación deberán responder a las limitaciones que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes imponga vía reglamento.
18 de junio, 2024 ANCITILES-JD-OFIC-0024-2024	Asociación Nacional Costarricense de Intérpretes, Traductores e Investigadores de Lenguas de Señas	Dado a que somos una organización centrada en aspectos de interpretación, traducción e investigación sobre lenguas de señas, no es de nuestro resorte pronunciarnos sobre este proyecto de ley.

Fuente: Construcción propia con base en respuestas a consultas del expediente legislativo N°. 23.984

III. AUDIENCIAS.

No se presentaron mociones para recibir audiencias.

IV. INFORME DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TÉCNICOS

A la fecha de presentación de este informe de subcomisión el expediente 23.984 cuenta con su respectivo informe jurídico del departamento de Servicios Técnicos, el Informe AL-DEST- IJU-026-2023 concluye lo siguiente:

La iniciativa no constituye propiamente una regulación a los vehículos tuk tuk tal y como lo establece su nombre, sino que esta únicamente le otorga una definición a estos automotores y reconocimiento y definición a la modalidad de viajes de última milla, pero en realidad no hay tutela técnica sobre el uso, condiciones y requerimientos para la circulación de los tuk tuk como vehículos de transporte público de personas.

Corolario a lo anterior, la propuesta dispone que el CTP vía reglamento deberá establecer las condiciones técnicas de los viajes de última milla, las cuales, se basarán en aspectos técnicos de seguridad humana, no obstante, este término es muy amplio y no se concentra en la temática que nos ocupa en este particular que es la materia de tránsito y vialidad. Si bien es cierto, la seguridad humana es un elemento preponderante que debe estar implícito dentro de toda regulación especialmente en materia de tránsito, existen otros factores que son de resguardo jurídico indispensable como la delimitación de

las zonas por donde podrán circular estos vehículos en razón de su velocidad, los requisitos que deberá aportar quienes estén interesados en optar por una concesión o un permiso de servicio especial, la cantidad máxima de pasajeros entre otros.

Se debe corregir el uso del concepto indeterminado “distancias cortas” y en su lugar establecer los parámetros longitudinales en los que los tuk tuk destinados al transporte de personas podrán recorrer. Para el caso del término “seguridad humana” se recomienda circunscribirlo a la materia que propiamente regula la Ley N°9078, es decir, tránsito y seguridad vial en vías públicas terrestres.

Por el tipo de vehículo que se trata y por las demás condiciones, la modalidad de viajes en tuk tuk no puede equipararse con el servicio de taxi convencional.

V. CONSIDERACIONES FINALES

Producto del repaso de los diferentes criterios esbozados en este expediente, sumado a las múltiples recomendaciones para mejorar la propuesta de ley hemos llegado al convencimiento de que la iniciativa es beneficiosa para el país, en virtud de las siguientes consideraciones.

En Costa Rica, principalmente en las zonas costeras, ya existe el transporte por medio del tuk-tuk. Este tipo de transporte se ha vuelto muy atractivo y cómodo para los turistas, y se ha convertido en una fuente de empleo para quienes viven en las costas del país, sobre todo en lugares como Puerto Viejo de Limón.

Por ende, hay una necesidad en estas comunidades de brindar seguridad jurídica y legalizarse este tipo de transporte, y convertirlo en una oportunidad de trabajo para los pobladores de estas zonas.

Los tuk-tuk, tienen la facilidad de ingresar a rutas, calles, trochas donde no pueden ingresar otro tipo de transporte. No representa una competencia para otro tipo de transporte público, ya que por lo accesible que son pueden ingresar por trochas y callejones por los que ya no ingresan los demás medios de transporte disponibles en la zona.

Un ejemplo de la funcionalidad de estos lo podemos ver en el cantón de Talamanca. El primer autobús sale hacia San José desde la frontera con Panamá a las 3.00am, teniendo una ruta definida: Sixaola, Bribri, Puerto Viejo y Cahuita. Gracias a los tuk-tuk, se logran trasladar los usuarios hasta las paradas de autobús. Para las empresas autobuseras se genera un beneficio ya que para ellos es imposible ingresar a estas comunidades. Los tuk-tuk vienen entonces a ser aliados

estratégicos de estas empresas autobuseras y claramente un beneficio para todas las personas que requieren salir de sus hogares rumbo a sus trabajos y citas médicas en la capital.

Cabe mencionar que, aunque no están legalizados, es muy común ver mujeres, trabajando en este transporte, ya que pueden combinar el trabajo con el estudio y además con el cuidado de sus y atención de sus familias. Estos vehículos no se limitan únicamente al ámbito del turismo, a pesar de su importante papel en la experiencia de los visitantes que desean explorar nuestras zonas costeras y emblemáticas de una manera única. También representan una solución viable para emprendedores que buscan entrar en el mercado de transporte urbano

Los hombres y mujeres de edades entre los 50 a 60 años están trabajando con este medio de transporte, generando una activación en la economía de la zona y brindando una oportunidad de emprendimiento a un sector poblacional que por su edad la inserción laboral se les dificulta. Población que ahora puede administrar su tiempo entre trabajo, estudio, cuidado de hijos y familiares que requieran algún cuidado especial.

La falta de taxis en ciertas zonas como en el cantón de Talamanca, en el cual por ejemplo solamente se cuenta con 8 taxis (uno en Cahuita, dos en Puerto Viejo, tres en Bribri y dos en Sixaola) refleja a su vez la necesidad de dotar de opciones legales a la población para su transporte que se presentan como ideales para acceder a calles secundarias y terciarias, lo que conlleva una mejora significativa de la movilidad y la conectividad en estas regiones, simplificando el desplazamiento de las personas.

Con este proyecto de ley y las mejoras planteadas en el texto sustitutivo se contempla una regulación específica para los tuk-tuk dentro de la legislación costarricense. Brindando una respuesta a las preocupaciones existentes en términos de seguridad operativa, para sus pasajeros y la legalidad de su operación.

VI. Texto Sustitutivo Propuesto

Para poder contemplar las observaciones que se recibieron de los entes consultados y fortalecer el proyecto de ley, se presentó un nuevo texto sustitutivo, el cual se detalla en la tabla siguiente.

Tabla Núm. 2
Cambios efectuados en texto sustitutivo al expediente N° 23.984

Comparativo Expediente 23984	
Texto Original	Texto Sustitutivo Aprobado
ADICIÓN DE UN INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN	ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN

Comparativo Expediente 23984	
Texto Original	Texto Sustitutivo Aprobado
ARTÍCULO 48 BIS DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK	ARTÍCULO 46 BIS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DE 4 DE OCTUBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK
ARTÍCULO 1- Adición de un inciso 121 al artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas.	ARTÍCULO 1. Adiciónese un nuevo inciso 121 y córrase la numeración de los incisos posteriores del artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:
Adiciónese un inciso 121 y córrase la numeración del artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:	ARTÍCULO 2. Definiciones.
Artículo 2- Definiciones.	Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:
Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:	[...]
[...]	121. Tuk-tuk: vehículo de motor de tres ruedas, con motor a combustión interna, eléctrico o híbrido, con preferencia a estos últimos, diseñado de fábrica para el transporte de pasajeros en distancias cortas, que serán definidas reglamentariamente de acuerdo con características zonales.
121- Tuk-tuk: vehículo de motor de tres ruedas, diseñado para el transporte de pasajeros en distancias cortas. Se caracteriza por su estructura de triciclo, compuesta por una cabina delantera donde regularmente se encuentra el motor y una cabina trasera abierta, que permite acomodar a los pasajeros.	Su estructura es tipo triciclo, compuesta por una cabina delantera donde regularmente se encuentra el motor y una cabina trasera abierta que permita ubicar a los pasajeros y atendiendo los requisitos de visibilidad y dispositivos de seguridad para los usuarios.
[...]	[...]
ARTÍCULO 2- Adición de un artículo 46 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas.	ARTÍCULO 2. Adiciónese un artículo 46 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:
Adiciónese un artículo 46 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:	ARTÍCULO 46 BIS. Modalidad vehículos tuk tuk.
Artículo 46 bis- Modalidad viajes de	Se reconoce y regula la modalidad de viajes de última milla en vehículos tuk-tuk para el transporte público de personas, la

Comparativo Expediente 23984	
Texto Original	Texto Sustitutivo Aprobado
última milla para el transporte público de personas en vehículos tuk-tuk. Se reconoce y regula la modalidad de viajes de última milla para el transporte público de personas, la cual se define como el desplazamiento en distancias cortas dentro de áreas urbanas, rurales y de interés turístico específicas, con el propósito de facilitar la conectividad eficiente y sostenible entre los puntos de origen y destino, priorizando el uso de calles secundarias y terciarias en vehículos tuk-tuk. Este servicio de viajes de última milla para el transporte público de personas deberá contar con las condiciones técnicas que el Consejo de Transporte Público (CTP) establezca mediante reglamento. Estas condiciones deberán basarse en aspectos técnicos de seguridad humana y representar una mejora de la calidad del servicio de transporte público y de tránsito en general, considerando factores como la cantidad de taxis disponibles, condiciones de rutas de autobús y busetas regulares, la demanda del servicio, el tipo de vehículo utilizado, las zonas geográficas, perímetros de desarrollo y las necesidades específicas de los usuarios. Asimismo, se faculta al CTP para llevar a cabo planes piloto relacionados con esta modalidad de transporte. Estos planes piloto deberán evaluar la viabilidad, eficacia y eficiencia del servicio de viajes de última milla en diferentes áreas geográficas y contextos urbanos. A través de estos planes piloto, el CTP podrá recopilar datos relevantes, evaluar el impacto del servicio y realizar ajustes necesarios para su implementación temporal o permanente según las necesidades locales. El CTP, será responsable de establecer las regulaciones técnicas específicas, los requisitos técnicos y los criterios de evaluación necesarios para el funcionamiento adecuado de estos planes piloto.	cual se define como el desplazamiento en distancias y tipos de vía a establecer reglamentariamente y a partir del criterio de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el Consejo de Transporte Público y el Consejo de Seguridad Vial, dentro de áreas urbanas, rurales y de interés turístico específicas, de conformidad con el ámbito de aplicación dispuesto en el artículo 1 de este cuerpo normativo, con el propósito de facilitar la conectividad eficiente y sostenible entre los puntos de origen y destino, priorizando el uso de calles secundarias y terciarias. Este servicio de viajes de última milla para el transporte público de personas deberá cumplir con las condiciones técnicas que el Consejo de Transporte Público establezca mediante reglamento. Las mismas deberán basarse en aspectos técnicos de seguridad humana y representar una mejora de la calidad del servicio de transporte público y de tránsito en general, considerando factores como la cantidad de taxis oficiales disponibles, condiciones de rutas de autobús y busetas regulares, la demanda del servicio, el tipo de vehículo utilizado, las zonas geográficas, perímetros de desarrollo y las necesidades específicas de los usuarios. Para la conducción de este tipo de vehículo se deberá contar con una licencia clase A, con al menos 3 años de emitida. Cumplir con las condiciones de seguridad que se disponga reglamentariamente, tanto a pasajeros como conductores. No podrán exceder la cantidad de pasajeros para la cual se han diseñado según sus propias especificaciones técnicas y no podrán viajar personas menores de 16 años sin estar acompañados de un adulto, excluyendo al conductor. Los vehículos tipo tuk-tuk deberán contar con una póliza voluntaria de responsabilidad civil que ampare daños a la propiedad de terceros y lesión y muerte de personas.

Comparativo Expediente 23984	
Texto Original	Texto Sustitutivo Aprobado
Rige a partir de su publicación	El Consejo de Transporte Público definirá vía reglamento los distintivos que deban diferenciar a los vehículos autorizados para el transporte público de personas. Se faculta al Consejo de Transporte Público para llevar a cabo planes piloto relacionados con esta modalidad de transporte, en coordinación con las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito y el Consejo de Seguridad Vial. Estos planes piloto deberán evaluar la viabilidad, eficacia y eficiencia del servicio de viajes de última milla en diferentes áreas geográficas y contextos urbanos. A través de estos planes piloto, el Consejo de Transporte Público podrá recopilar datos relevantes, evaluar el impacto del servicio y realizar ajustes necesarios para su implementación temporal o permanente según las necesidades locales. El Consejo de Transporte Público, será responsable de establecer las regulaciones técnicas específicas, los requisitos técnicos y los criterios de evaluación necesarios para el funcionamiento adecuado de estos planes piloto, en estrecha coordinación con las instituciones mencionadas.
	TRANSITORIO ÚNICO. El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes reglamentará lo concerniente a la presente ley en un plazo de 6 meses a partir de su entrada en vigor. Rige a partir de su publicación.

Fuente: Construcción propia.

VII. RECOMENDACIÓN

De acuerdo con el análisis realizado en este proceso y plasmado en este documento, las suscritas diputaciones miembros de Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración, rendimos el presente DICTAMEN AFIRMATIVO DE

MAYORÍA sobre el expediente N° 23.984 titulado “*ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 46 BIS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DE 4 DE OCTUBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK*” (anteriormente denominado *ADICIÓN DE UN INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 46 BIS DE LA DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK*) y recomendamos a las diputaciones del Plenario Legislativo aprobar este proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO 121 AL ARTÍCULO 2, Y ADICIÓN DE UN
ARTÍCULO 46 BIS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES
Y SEGURIDAD VIAL, N.º 9078, DE 4 DE OCTUBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS
PARA LA REGULACIÓN DE LOS TUK TUK

Expediente N.º 23.984

ARTÍCULO 1. Adiciónese un nuevo inciso 121 y córrase la numeración de los incisos posteriores del artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

ARTÍCULO 2. Definiciones.

Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:

[...]

121. Tuk-tuk: vehículo de motor de tres ruedas, con motor a combustión interna, eléctrico o híbrido, con preferencia a estos últimos, diseñado de fábrica para el transporte de pasajeros en distancias cortas, que serán definidas reglamentariamente de acuerdo con características zonales.

Su estructura es tipo triciclo, compuesta por una cabina delantera donde regularmente se encuentra el motor y una cabina trasera abierta que permita ubicar a los pasajeros y atendiendo los requisitos de visibilidad y dispositivos de seguridad para los usuarios.

[...]

ARTÍCULO 2. Adiciónese un artículo 46 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

ARTÍCULO 46 BIS. Modalidad vehículos tuk tuk.

Se reconoce y regula la modalidad de viajes de última milla en vehículos tuk-tuk para el transporte público de personas, la cual se define como el desplazamiento en distancias y tipos de vía a establecer reglamentariamente y a partir del criterio de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el Consejo de Transporte Público y el Consejo de Seguridad Vial, dentro de áreas urbanas, rurales y de interés turístico específicas, de conformidad con el ámbito de aplicación dispuesto en el artículo 1 de este cuerpo normativo, con el propósito de facilitar la conectividad eficiente y sostenible entre los puntos de origen y destino, priorizando el uso de calles secundarias y terciarias.

Este servicio de viajes de última milla para el transporte público de personas deberá cumplir con las condiciones técnicas que el Consejo de Transporte Público establezca mediante reglamento. Las mismas deberán basarse en aspectos técnicos de seguridad humana y representar una mejora de la calidad del servicio de transporte público y de tránsito en general, considerando factores como la cantidad de taxis oficiales disponibles, condiciones de rutas de autobús y busetas regulares, la demanda del servicio, el tipo de vehículo utilizado, las zonas geográficas, perímetros de desarrollo y las necesidades específicas de los usuarios.

Para la conducción de este tipo de vehículo se deberá contar con una licencia clase A, con al menos 3 años de emitida. Cumplir con las condiciones de seguridad que se disponga reglamentariamente, tanto a pasajeros como conductores. No podrán exceder la cantidad de pasajeros para la cual se han diseñado según sus propias especificaciones técnicas y no podrán viajar personas menores de 16 años sin estar acompañados de un adulto, excluyendo al conductor.

Los vehículos tipo tuk-tuk deberán contar con una póliza voluntaria de responsabilidad civil que ampare daños a la propiedad de terceros y lesión y muerte de personas.

El Consejo de Transporte Público definirá vía reglamento los distintivos que deban diferenciar a los vehículos autorizados para el transporte público de personas.

Se faculta al Consejo de Transporte Público para llevar a cabo planes piloto relacionados con esta modalidad de transporte, en coordinación con las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito y el Consejo de Seguridad Vial.

Estos planes piloto deberán evaluar la viabilidad, eficacia y eficiencia del servicio de viajes de última milla en diferentes áreas geográficas y contextos urbanos.

A través de estos planes piloto, el Consejo de Transporte Público podrá recopilar datos relevantes, evaluar el impacto del servicio y realizar ajustes necesarios para su implementación temporal o permanente según las necesidades locales.

El Consejo de Transporte Público, será responsable de establecer las regulaciones técnicas específicas, los requisitos técnicos y los criterios de evaluación necesarios para el funcionamiento adecuado de estos planes piloto, en estrecha coordinación con las instituciones mencionadas.

TRANSITORIO ÚNICO.

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes reglamentará lo concerniente a la presente ley en un plazo de 6 meses a partir de su entrada en vigor.

Rige a partir de su publicación.

DADO EN EL SALÓN DE SESIONES DE LA COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN EL DIEZ DE SETIEMBRE DE DOS MIL VEINTICUATRO.

FABRICIO ALVARADO MUÑOZ
Diputado

LUIS DIEGO VARGAS RODRÍGUEZ
Diputado

CAROLINA DELGADO RAMIREZ
Diputada

DINORAH BARQUERO BARQUERO
Diputada

LESLYE BOJORGES LEÓN
Diputado

WALDO AGÜERO SANABRIA
Diputado

PAOLA NÁJERA ABARCA
Diputada

HORACIO ALVARADO BOGANTES
Diputado

ANTONIO ORTEGA GUTIÉRREZ

Diputado