



DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU-026-2023

INFORME DE PROYECTO DE LEY

**ADICIÓN DE UN INCISO 121 AL ARTÍCULO 2 Y ADIÓ DE UN ARTÍCULO 46
BIS DE 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**

EXPEDIENTE N° 23.984

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
CARLOS ANDRÉS SANCHO RIVERA
ASESOR PARLAMENTARIO**

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

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

30 DE ENERO DE 2024



TABLA DE CONTENIDO

A -RESUMEN DEL PROYECTO.....	3
B -ANTECEDENTES.....	4
D – VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	4
E – ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY.....	4
E – CONSIDERACIONES FINALES.....	10
F - TÉCNICA LEGISLATIVA.....	11
G – ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO.....	12
H – FUENTES.....	12
I – ANEXOS.....	13

AL-DEST- IJU-026-2023

**ADICIÓN DE UN INCISO 121 AL ARTÍCULO 2 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO
46 BIS DE 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 TUK¹**

Expediente N°23.984

A -RESUMEN DEL PROYECTO

Como bien lo dice su título, la presente propuesta tiene como objetivo incorporar un inciso 121 al artículo 2 y un artículo 46 bis a la Ley N°9078, con el fin de reconocer a los tuk tuk dentro de la categoría de transporte público en la modalidad de viajes de última milla en zonas estratégicas del país.

Consecuentemente con esto, la iniciativa pretende:

- Incluir dentro del acápite de definiciones de la Ley N°9078, el concepto de lo que significa para sus efectos los vehículos tipo tuk tuk.
- Reconocer, regular y definir la modalidad de viajes de última milla para el transporte público de personas dentro de zonas urbanas y rurales específicas y de interés turístico, utilizando vehículos tipo tuk tuk.
- Que el Consejo de Transporte Público (CTP) establezca mediante reglamento las condiciones técnicas que deberá poseer el servicio de viajes de última milla para el transporte público.
- Facultar al CTP para que lleve a cabo planes piloto relacionados con esta modalidad de transporte, los cuales, deberán evaluar la viabilidad, eficacia y eficiencia del servicio en las diferentes áreas geográficas donde se va a implementar.
- Que el CTP establezca las regulaciones, requisitos técnicos y los criterios de evaluación para el adecuado funcionamiento de los planes piloto.

¹ Elaborado por Carlos Andrés Sancho Rivera, Asesor Parlamentario. Supervisado por M^a Mayela Chaves Villalobos, Jefe del Área Internacional y Comercio Exterior. Revisado finalmente y autorizado por Fernando Campos Martínez, Director a. i.

B -ANTECEDENTES²

No existen otros proyectos de ley que antecedan la presente iniciativa.

D – VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial con la Agenda 2030, aunque con afectación positiva, presente en los ODS 8 “Trabajo Decente y Crecimiento Económico” y 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”.

Lo anterior, por cuanto sus propósitos impactan las metas asociadas a apoyar las actividades productivas, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas y, la de promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales (ODS 8); así como la de contribuir a mejorar el sistema de transporte público para que sea más seguro y accesible (ODS 11).

Esto, al pretender regular y reconocer oficialmente la modalidad de transporte público de personas en vehículos tuk-tuk, lo cual beneficiaría el empleo y la seguridad del transporte en zonas especialmente turísticas, donde esta actividad funciona por la libre.

No obstante, la propuesta no plantea incentivos hacia este tipo de movilidad de personas en formatos que utilicen energías limpias como la solar, que atiendan el “*perfil ecológico y sostenible*” del que habla la exposición de motivos, pues es conocido que la mayoría de estos vehículos funcionan a través de motores de combustión que ocasionan contaminación del aire y acústica como sucede en sitios turísticos de alta afluencia como por ejemplo La Antigua en Guatemala.

Toda vez, que la viabilidad del proyecto, deberá ser determinada por el respectivo informe jurídico.

E – ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY

Conviene previo al análisis del articulado de la presente propuesta hacer algunas acotaciones generales sobre el servicio de transporte público remunerado de personas:

En sus diversas modalidades, el transporte remunerado de personas constituye un servicio público, tal y como lo establece la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores N°3503 del 10 de mayo de

² Esta sección de antecedentes y la siguiente fueron elaboradas por Tonatiuh Solano Herrera, Asesor, Área de Investigación y Gestión Documental, supervisado por la Lic. Lilliana Cisneros Q., Jefe AIGD.

1965³ y el inciso f) del artículo 5 de la Ley de creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos N°7593 del 9 de agosto de 1996⁴, esto significa que toda forma de transporte remunerado de personas dentro del territorio nacional se encuentra bajo la tutela del Estado y este a su vez delega este ejercicio en personas particulares mediante la figura de la concesión.

En cuanto a la naturaleza jurídica del servicio en mención, esta se encuentra establecida en el artículo 2 de la Ley N°7969 del 22 de diciembre de 1999, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, misma que define que:

“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.”

De la anterior norma transcrita se desprende que ningún particular puede prestar el servicio de transporte remunerado de personas sin que de previo cuente con una concesión o permiso especial otorgado por la autoridad estatal competente, por cuanto, la declaratoria de una actividad económica como servicio público implica su nacionalización, atribuyéndole de esta manera su titularidad al Estado de forma tal que únicamente este o un particular autorizado pueden brindarlo.

Con el servicio público, se busca satisfacer todos los intereses colectivos por encima de los particulares y es por esta razón que la actividad de transporte de personas se encuentra bajo tutela del Estado, ya que, debe velar que la población

³ “Artículo 1. El transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los automóviles de servicio de taxi regulado en otra ley, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional, es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La prestación es delegada en particulares a quienes autoriza expresamente, de acuerdo con las normas aquí establecidas. (...)”

⁴ Artículo 5.- Funciones

(...)

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

reciba la prestación de manera eficiente y eficaz y de la mejor calidad en aras de evitar abusos y malos tratos.

Sobre el articulado del proyecto

ARTÍCULO 1- Adición de un inciso 121 al artículo 2 de la Ley N°9078.

Ley N°9078	Expediente 23.984
ARTÍCULO 2.- Definiciones Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones: (...) 121. UTV: vehículo utilitario todo terreno tipo "side by side" de cuatro o más ruedas, conocidos como mulas, con sistema de frenado, aceleración y manivela. (...)	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, 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. (...)

La presente propuesta de ley da inicio con la incorporación de un inciso 121 y donde se corre la numeración en el artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, correspondiente al acápite de definiciones.

Este nuevo inciso 121 le otorga para efectos de interpretación de la ley de cita una definición a los vehículos conocidos coloquialmente como "tuk tuk".

Como primer punto de análisis, es necesario mencionar que, debido a las especificaciones técnicas de fabricación, estos vehículos se enmarcan dentro de la categoría de motocicletas la cual se define en el inciso 72 del artículo 2 de la ley de rito y que en lo que nos interesa dice:

***"72. Motocicleta:** vehículo automotor de dos o más ruedas, con motor térmico de cilindrada superior a 50 cc o con una potencia superior a los 5 kW, cuyo sistema de dirección es accionado por manillar".*

Como segundo punto, se observa el uso de un concepto indeterminado cuando se indica dentro de la definición que los tuk tuk están diseñados para el transporte de pasajeros **"en distancias cortas"**, es decir, el inciso no determina la cuantificación de lo que corresponde a una distancia corta, lesionando de esta forma la seguridad jurídica que debe imperar en la elaboración de la norma, por lo que se recomienda su revisión.

ARTÍCULO 2- Adición de un artículo 46 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

Ley N°9078	Expediente 23.984
	Artículo 46 bis- Modalidad viajes de 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.
--	--

A partir del artículo 44 de la Ley N°9078 se establecen de manera específica las diferentes modalidades del servicio público de transporte de personas, es decir, el artículo 44 establece la modalidad de autobús y buseta en ruta regular, el artículo 45 dispone la modalidad microbús, buseta y autobús en servicios especiales y el artículo 46 establece la modalidad taxi. Siendo esto así, este artículo 46 bis debería llamarse “Modalidad vehículos tuk tuk”, debido a que las modalidades están dirigidas a los tipos de vehículo y no al tipo de viaje o recorrido.

El objetivo de este artículo 46 bis consiste en reconocer y dar una conceptualización a los viajes de última milla para el transporte público de personas. En dicha definición se observa nuevamente el uso del concepto indeterminado “distancias cortas” que como bien se mencionó supra, es lesivo contra la seguridad jurídica al no clarificar los parámetros longitudinales en los que los vehículos que prestan el servicio de transporte público podrán desplazarse.

De esta definición también se desprende el hecho que, dentro de las zonas urbanas, rurales y las de interés para el turismo los vehículos tipo tuk tuk priorizarán el uso de calles secundarias y terciarias.

Claro está que este tipo de automotores son de tránsito muy lento cuyas velocidades máximas oscilan entre los 45 y 60 km/h, aunado al hecho que la carrocería no cubre en su totalidad a los ocupantes puesto que, como se mencionó líneas atrás, estos vehículos están ubicados dentro de la categoría de las motocicletas y por ende son frágiles ante accidentes, por lo que su circulación no puede darse en autopistas ni en calles primarias por razones netamente de seguridad y resguardo de la integridad física de quienes los utilizan; entonces, si la voluntad de la proponente va dirigida sobre esa línea, lo más recomendable es que se limite la circulación únicamente en zonas donde la velocidad máxima no exceda los 60 km/h.

Otro aspecto importante de destacar es que no existe un nexo entre el nombre de la presente iniciativa de ley con lo que realmente regulan sus planteamientos.

Según lo indica su nombre, la adición de un inciso 121 al artículo 2 y un artículo 46 bis a la Ley N°9078 están dirigidos a dar regulación jurídica a los vehículos tipo tuk tuk, no obstante, la normativa propuesta lo que hace es dar una definición conceptual a dichos automotores en el caso del inciso 121 y el reconocimiento y definición a los viajes de última milla para el transporte público de personas en el caso del artículo 46 bis, en donde se dispone que el CTP será el que por vía reglamentaria deberá establecer las condiciones técnicas con las que contará dicha modalidad de viaje.

Siguiendo esta misma línea, el artículo en análisis establece que dicho reglamento deberá estar basado en aspectos técnicos de seguridad humana y representar una mejora de la calidad del servicio de transporte público y tránsito en general, tomando en cuenta factores como la disponibilidad de taxis, condiciones de rutas de autobús, demanda del servicio, tipo de vehículo utilizado entre otros, que si bien es cierto no es contradictorio con el ordenamiento jurídico no regula de manera específica la temática de los vehículos tuk tuk, como por ejemplo:

- El tipo de licencia que deberá identificar a los conductores de los tuk tuk y que constituye un requisito para poder participar en la concesión de la placa o el permiso para servicio especial, por cuanto, estos vehículos serán reconocidos para el transporte público de personas, tal y como ocurre con las licencias para taxi y autobús que corresponden al tipo C1 y C2 respectivamente.
- Si tanto el conductor como los pasajeros deberán cumplir con las exigencias del artículo 117 de la Ley N°9078, en virtud de que los tuk tuk están enmarcados dentro de la categoría de motocicletas.
- Tratándose de vehículos cuya velocidad máxima oscila entre los 45 y 60 km/h no determina la prohibición de circular en autopistas o vías primarias.
- El número máximo de pasajeros, así como la edad mínima por tratarse de vehículos categorizados como motocicletas.
- Los distintivos que deberán identificar los tuk tuk destinados al transporte público de personas, entre otros.

La seguridad humana es un término muy amplio que integra una gran cantidad de elementos de diferentes ramas, siendo que la Ley N°9078 es específica en lo que al tema de tránsito respecta, lo dispuesto en este artículo debe de ir enfocado hacia lo que este cuerpo normativo regula, es decir, materia de seguridad humana desde un enfoque del tránsito vehicular y de personas en las vías terrestres, esto en aras de resguardar la especificidad de la norma y la seguridad jurídica.

Por último, este artículo 46 bis dispone que el CTP desarrollará planes piloto en aras de verificar la eficacia y eficiencia del servicio de viajes de última milla en las

distintas áreas geográficas y así poder determinar el impacto que tuvo, así mismo, dicha entidad deberá establecer los requisitos y regulaciones técnicas y los criterios para evaluar la implementación de estos planes. La anterior disposición no es contraria a derecho.

E – CONSIDERACIONES FINALES

La intención de la proponente de dinamizar el transporte público mediante la incorporación de una nueva modalidad de viaje utilizando a los tuk tuk, sobre todo en zonas de interés turístico es loable, sin embargo, se hace necesario recomendar que se revisen los siguientes puntos:

- 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 de 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.
- Deben de corregirse los aspectos de técnica legislativa desarrollados en el acápite siguiente.

Rige

La iniciativa dispone que la adición propuesta al artículo 2 y la adición de un artículo 46 bis, ambos a la Ley N° 9078 entrarán en vigor a partir de su publicación.

Se sugiere valorar dicha disposición, tomando en cuenta lo manifestado por la especialista española Piedad García-Escudero Márquez⁵, respecto de la *vacatio legis*, según se lee de seguido:

Con la publicación oficial entran en vigor las leyes o comienza a correr el plazo para que la vigencia se produzca, en función de la vacatio legis en ellas establecida o de la QUE opere con carácter general o supletorio en un ordenamiento jurídico determinado. (...) En cuanto a la duración de la vacatio legis, ésta debe posibilitar de forma real el conocimiento de la norma y el establecimiento de las medidas necesarias para su aplicación, de ahí que cada ley deba tener una vacatio propia, adecuada a la regulación que establece. (...).

Para el caso que nos ocupa, no parece prudente que la *vacatio legis* sea inmediata, pues pareciera adecuado darle tiempo al CTP para que implemente la logística necesaria para que pueda cumplir con las estipulaciones de esta ley.

F - TÉCNICA LEGISLATIVA

- Como se puede apreciar en el cuadro comparativo, la adición de un inciso 121 al artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.° 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, estaría suprimiendo contenido normativo vigente, lo cual no parece ser la intención de la diputada proponente, según las motivaciones del proyecto. Por lo tanto, se recomienda analizar esta situación ya que se trataría de una reforma y no una adición, al tiempo que tampoco se estaría corriendo la numeración, sino cambiando el contenido del inciso 121 vigente. Además, el enunciado de este artículo 1 presenta dos párrafos que repiten contenido, aunque uno habla de una simple adición y el otro de una adición y una corrida de la numeración.
- En el enunciado del artículo 2, igualmente se hace uso de una innecesaria repetición la adición propuesta. Por lo tanto, se recomienda, suprimir el primer párrafo del enunciado en el caso del artículo 2. Toda vez que el contenido del artículo referente a “*planes piloto*”, corresponde más a un tema reglamentario que a contenido sustantivo de ley.

⁵ García-Escudero Márquez, P. (2010). *Técnica Legislativa y seguridad jurídica: ¿hacia el control constitucional de la calidad de las leyes?*. Navarra: Thompson Reuters, pág. 115-117.

G – ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO

1. Votación

De acuerdo con el artículo 119 de la Constitución Política, este proyecto de ley necesita para su aprobación de la mayoría absoluta de los votos presentes.

2. Delegación

El conocimiento y aprobación del presente proyecto puede delegarse a una Comisión con Potestad Legislativa Plena en virtud de lo dispuesto en el artículo 124 constitucional.

3. Consultas

- Instituto Costarricense de Turismo (ICT).
- Organizaciones de personas con discapacidad legalmente constituidas.
- Instituto Nacional de Seguros (INS)

H – FUENTES

Constitucionales

Corte Suprema de Justicia, Sala Constitucional sentencia N°2011-04778, de las 14:31 horas del 13 de abril del 2011.

Leyes y reglamentos

Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores N°3503 del 10 de mayo de 1965.

Ley de creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos N°7593 del 9 de agosto de 1996.

Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi N°7969 de 22 de diciembre de 1999.

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078.

Jurisprudencia

Procuraduría General de la República, C – 288 – 2014.

Procuraduría General de la República, C – 034 – 2018.

Procuraduría General de la República, C – 073 – 2018.

I – ANEXOS

Cuadro comparativo⁶

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas	ARTÍCULO 1- Adición a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas Adiciónese 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, para que se lea:
ARTÍCULO 2.- Definiciones Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones: (...) 121. UTV: vehículo utilitario todo terreno tipo "side by side" de cuatro o más ruedas, conocidos como mulas, con sistema de frenado, aceleración y manivela. (...)	Artículo 2- Definiciones. Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones: [...] 121- <u>Tuk-tuk: vehículo de motor para el transporte de pasajeros, que se caracteriza por su estructura abierta, con una cabina delantera donde regulan la velocidad y una cabina trasera abierta para los pasajeros.</u> [...]
Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas	ARTÍCULO 2- Adición a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas 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:
⁶ Elaborado por Tonatiuh Solano Herrera, Asesor, Área de Investigación y Gestión Documental, supervisado por la Lic. Lilliana Cisneros Q., Jefe AIGD.	Artículo 46 bis- Modalidad de transporte



Elaborado por: CSR
/*LSCH//30-1-2024
c.arch//23984 IJU