

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
COMISION PERMANENTE ORDINARIA DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN

**LEY PARA ELIMINAR EL COBRO DE TARIFAS POR TRANSPORTAR
OBJETOS PARA EL USO O DESENVOLVIMIENTO DIARIO, EN EL SERVICIO
PÚBLICO DE TRANSPORTE MODALIDAD DE AUTOBÚS Y PARA FOMENTAR
EL TRANSPORTE INTERMODAL DE PASAJEROS (anteriormente
denominado: LEY PARA FOMENTAR EL TRANSPORTE INTERMODAL DE
PASAJEROS Y ELIMINAR EL COBRO DE TARIFAS POR TRANSPORTAR
OBJETOS PARA EL USO O DESENVOLVIMIENTO DIARIO, EN EL SERVICIO
PÚBLICO DE TRANSPORTE MODALIDAD DE AUTOBÚS)**

EXPEDIENTE N° 23.621

**DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA
13 DE AGOSTO DE 2024**

TERCERA LEGISLATURA
DEL 1° DE MAYO DE 2024 AL 30 DE ABRIL DE 2025

SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS
Del 1° de febrero al 31 de abril de 2024

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS III
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA

Los suscritos diputados integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración, rendimos el presente DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA del expediente LEY PARA ELIMINAR EL COBRO DE TARIFAS POR TRANSPORTAR OBJETOS PARA EL USO O DESENVOLVIMIENTO DIARIO, EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MODALIDAD DE AUTOBÚS Y PARA FOMENTAR EL TRANSPORTE INTERMODAL DE PASAJEROS (anteriormente denominado: LEY PARA FOMENTAR EL TRANSPORTE INTERMODAL DE PASAJEROS Y ELIMINAR EL COBRO DE TARIFAS POR TRANSPORTAR OBJETOS PARA EL USO O DESENVOLVIMIENTO DIARIO, EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MODALIDAD DE AUTOBÚS) para su consideración y análisis con base en los siguientes aspectos:

I. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE LEY.

El proyecto de ley tiene dos objetivos: eliminar los cobros a los usuarios por transportar cierto tipo de equipaje y otros objetos, en el transporte público modalidad autobús y con ello, proteger el derecho a la movilidad integrada, la seguridad ciclística de las personas y la intermodalidad entre medios de transporte alternativos y los medios de transporte público modalidad autobús.

La Ley N°9660 de 24 de febrero de 2019, “Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística”, declara de interés público la movilidad integrada y la seguridad ciclística. Para esto se establece como objetivo y fin de dicha ley, el promover y regular la movilidad ciclística, o sea, el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, así como el desarrollo y fomento de la movilidad ciclística. En el mismo sentido, se autoriza a realizar todas aquellas intervenciones y actividades que busquen desarrollar, promover, fomentar y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte y define como intervenciones autorizadas a todo proyecto o actividad de infraestructura, la promoción, la información y la educación que se realicen en el marco de esa ley, así como todo lo que ayude a lograr la intermodalidad entre bicicletas y medios de transporte público. (subrayado propio)

A pesar de lo dispuesto en la citada ley, las empresas de autobuses que utilizan unidades con capacidad para trasladar objetos, ya sea en los maleteros internos (ubicados sobre las filas de asientos de los pasajeros) o en los maleteros accesibles por medio de compuertas laterales externas (ubicados debajo del piso del autobús) cobran una tarifa a los usuarios por trasladar dichos objetos, alegando que se trata de una encomienda y al amparo de los “Lineamientos para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los usuarios de transporte público modalidad autobús” emitidos por el Consejo de Transporte Público (CTP).

II. ASPECTOS DE TRÁMITE.

Al momento de rendirse el presente informe de subcomisión, el expediente cumplió el siguiente trámite en la corriente legislativa:

1. El 14 de marzo de 2023, se presentó el proyecto a la corriente legislativa.
2. El 28 de abril de 2023, se publicó el proyecto en La Gaceta N°74, Alcance N°76.
3. El 10 de agosto de 2023, el proyecto ingresó al orden del día de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración.
4. El 22 de agosto de 2023, el proyecto se asigna a la subcomisión N°2, integrada por los diputados Fabricio Alvarado, Luis Diego Vargas y Paola Nájera Abarca, con plazo hasta el 07 de noviembre de 2023.
5. El 04 de octubre de 2023, el proyecto se consulta a:
 - 1) Consejo de Transporte Público (CTP)
 - 2) Cámara Nacional de Autobuseros (CANABUS)
 - 3) Cámara Nacional de Transportes (CANATRANS)
 - 4) Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
 - 5) Asociación Consumidores Libres de Costa Rica (ACL)
 - 6) Consumidores de Costa Rica (CONCORI)
 - 7) Defensoría de los Habitantes de Costa Rica.
6. El 31 de octubre de 2023, se amplía el plazo para dictaminar, de acuerdo con el artículo 80 del Reglamento Legislativo.
7. El 13 de agosto de 2024, en la sesión N°6, se aprobó la moción de fondo de texto sustitutivo propuesto por la subcomisión. En esa misma sesión se aprobó el expediente por el fondo de manera unánime por los señores y señoras diputadas presentes en la sesión.

III. RESPUESTAS DE LAS INSTITUCIONES CONSULTADAS.

El análisis de las respuestas es el siguiente:

1. Respuesta de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), mediante oficio OF-1123-RG-2023, de 30 de agosto de 2023.

En lo que interesa ARESEP objeta las reformas al artículo 5 de la ley N°7593 que se realiza en el proyecto de ley y recomienda que esa competencia sea dada por ley especial, al igual que se hizo en la ley N°7798 que le asigna a ARESEP la competencia para establecer la tarifa de los peajes o en la ley N°9078 que le da competencia para establecer la tarifa de la Revisión Técnica Vehicular. El fin de esta sugerencia es evitar que el porteo de cosas que realizan las empresas autobuseras se confunda con un servicio público.

De la misma forma, ARESEP solicita nuevos recursos para cubrir dicha competencia, la cual saldría de los prestadores del servicio.

Se retoman sugerencias para confirmar el carácter de gratuidad por el transporte de equipaje y objetos de uso personal, que busca la iniciativa de ley y la

sugerencia de actualizar la definición de tarifa, para que refiera a la ARESEP y no al MOPT, como ente encargado de fijarla.

En lo restante de su respuesta, se refiere a medidas que la legislación debe contemplar, bajo el supuesto de que el proyecto continúe con la intención de dar esa nueva competencia a la ARESEP, sin embargo, la subcomisión considera que, por ser un tema complejo, dado que podría involucrar modificaciones del modelo tarifario actual, lo mejor es eliminar las reformas a la ley N°7593 “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” y que este tema sea tratado en un proyecto aparte.

Se considera relevante resaltar que ARESEP considera que la aprobación del proyecto es un asunto de discrecionalidad legislativa.

2. Respuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), mediante oficio DM-2023-3848, de 18 de octubre de 2023.

De la respuesta del MOPT se rescata la coincidencia con ARESEP, respecto a la complejidad de reformar los artículos de la ley N° 7593, sin embargo el MOPT, al contrario de ARESEP, también rechaza las demás disposiciones del proyecto de ley.

3. Respuesta del Consejo de Transporte Público, mediante oficio CTP-AJ-OF-1429-2023, de 19 de octubre de 2023.

Se debe resaltar que el CTP resalta un punto que confirma que las disposiciones de los *“Lineamientos para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los usuarios de transporte público modalidad autobús”*, que se refieren a cobros a los usuarios, exceden su competencia. Esto es lo que se desprende de lo indicado en su respuesta, que textualmente dice: *“...la competencia de este Consejo es únicamente para el transporte de personas, siendo que incluso la misma Ley 7969 le otorga al Consejo de Transporte Público, corresponder a un ente especializado en materia de transporte público.”*

De igual manera el CTP defiende su papel de órgano técnico en lo que respecta al establecimiento de pesos y dimensiones de los objetos a transportar, lo cual la comisión acoge y en ese sentido modificará el proyecto de ley para que estos aspectos queden sujetos al criterio técnico de CTP.

Se acoge la sugerencia de hacer referencia a objetos lícitos, en el tanto se reafirma que el proyecto no desea abrir portillos para que se pueda interpretar que, por no restringirse, se pueden transportar objetos ilícitos.

4. Respuesta de la Cámara Nacional de Transportes, mediante oficio CNT-317-2023, de 31 de octubre de 2023.

CANATRANS indica que las definiciones deben precisarse, especialmente sobre lo relacionado al peso y dimensiones de las cosas a transportar, a asegurar que solo se permitan objetos lícitos y respecto a eliminar de la descripción la referencia a maleteros ubicados “debajo de los asientos” de los pasajeros.

Posteriormente hace objeciones basadas en el desconocimiento de la manera correcta de interpretar la ley. Así, por ejemplo, a la vez que deriva del proyecto objetivos imposibles o irrazonables, afirma que podrían ser efectos que se desprendan del proyecto, cuando fácilmente se entiende que ninguna ley puede imponer objetivos imposibles o irrazonables y por tanto, la ley se interpreta a partir del principio de razonabilidad de la ley, o sea, de la presunción de que la ley busca objetivos lógicos y razonables. Por ejemplo: de que el proyecto indique que se debe llevar equipaje en los maleteros internos del bus, así como de los que se acceden por las compuertas laterales externas de las unidades, no se puede deducir, razonablemente, que de ahí deriva que todas las unidades deben contar con tales maleteros o que se busca imponer a las empresas modificaciones a la estructura de las unidades, porque lo lógico es entender que esa regulación es, precisamente, para unidades que cuenten con uno o ambos tipos de maleteros y en consecuencia es lógico entender que, si la unidad no cuenta con ninguno de los tipos de maleteros, no existe la obligación de llevar equipaje en maleteros que no existen.

Un tercer elemento de su respuesta es al criterio técnico que debe imperar para definir el peso y dimensiones de los objetos y equipajes que se pueden transportar.

Finalmente, objeta las modificaciones a los artículos de la Ley N°7593, sin embargo, con una tesis legal errónea, ya que CANATRANS indica que es una actividad de derecho privado que, de incluirle las modificaciones propuestas, se trastornaría a todo el sector privado. De nuevo CANATRANS hace una mala lectura legal, ya que la misma ARESEP no objetó la posibilidad de regular las tarifas del transporte de cosas en unidades de servicio público modalidad autobús, en el tanto la competencia a ARESEP, se le otorgue mediante ley especial y no por medio de una modificación a la Ley N°7593. De proceder de esa manera, solo las unidades de autobús tendrían una tarifa regulada, mientras que el sector privado continuaría sujeto al derecho comercial.

Es prudente aclarar lo anterior, a pesar de que esta subcomisión definió eliminar las reformas a la citada ley 7593 y recomendar el abordaje de esa temática en un proyecto de ley distinto, dado que de la respuesta de ARESEP se desprenden una serie de elementos que deben ser regulados, que no están presentes en esta iniciativa de ley y que, de incluirse, probablemente excedan la conexidad del presente proyecto.

5. Respuesta de la Defensoría de los Habitantes, mediante oficio N°11165-2023-DHR, de 16 de noviembre de 2023.

La Defensoría de los Habitantes hace referencia a la necesidad de afinar las definiciones e indican que no pueden visualizar cuales son los espacios que las unidades de autobús disponen para el transporte de equipaje, a pesar de que estos son espacios de conocimiento popular, fácilmente identificables para cualquier ciudadano que utilice dichos servicios.

Indica que no se hace una adecuada delimitación de la cantidad de equipaje a transportar y sugiere que la gratuidad para las personas se haga dependiendo del peso, lo cual más bien limitaría a las personas que carezcan de recursos, ya que se debería pagar el transporte de los objetos según su peso.

Objeta que se otorgue a los usuarios la responsabilidad del cuidado de los objetos y se exima a las empresas, dado que actualmente existe responsabilidad del cuidado en las empresas lo cual es un aspecto que esta subcomisión comparte, por lo que se propone eliminar esa referencia, de modo que la responsabilidad del cuidado continúe en las empresas.

En lo restante, la Defensoría no comprende el objeto del proyecto, ya que parte del supuesto que el proyecto debe indicar las rutas a las que se les podría aplicar las disposiciones, cuando la intención no es aplicar esta futura ley según el tipo de línea, sino aplicarla a toda unidad con maleteros internos o externos, independientemente de la ruta en que opere.

También indica que el proyecto de ley no refiere al derecho de las personas con discapacidad y adultos mayores de llevar su equipaje, cuando el proyecto en ningún momento otorga un derecho solo a personas sin discapacidad o solo a personas que no sean adultas mayores, sino que el derecho de transportar su equipaje u objetos de manera gratuita, es para todas las personas usuarias, sin distingo alguno por ninguna condición.

Finalmente, la Defensoría acusa al proyecto de adicionar un inciso g) que no corresponde, dado que la reforma indica que solo se agrega un inciso b) al artículo 17 de la Ley N°3503. Sin embargo, dicho inciso g) ya existe en la ley vigente, lo cual pudo haber sido corroborado por la Defensoría de los Habitantes, con una simple revisión de la legislación vigente en la página del Sistema Nacional de Legislación Vigente (SINALEVI).

IV. AUDIENCIAS RECIBIDAS.

No se presentaron mociones para recibir audiencias.

V. INFORME JURÍDICO DE SERVICIOS TÉCNICOS.

Mediante oficio AL-DEST- IJU-037-2024, de 06 de febrero de 2024, el Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos, rindió el respectivo informe jurídico.

En lo que interesa, el informe plantea lo siguiente:

Indica que se omite tomar en cuenta que los autobuses tienen una capacidad de carga limitada. Este tema se ha resaltado en diversas respuestas y la subcomisión optó por remitir esos límites a los criterios técnicos del CTP, tal y como se propondrá en el texto sustitutivo.

El segundo aspecto que anota el informe de servicios técnicos refiere a la eliminación de la responsabilidad de la empresa por daño o pérdida del equipaje u objetos. Sobre este aspecto también la subcomisión decidió eliminar del articulado dicha medida y mantener la responsabilidad en las empresas, tal y como se regula hoy en día en los *“Lineamientos para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los usuarios de transporte público modalidad autobús”*.

Las siguientes observaciones del informe son sobre las modificaciones a los artículos de la Ley N° 7593 “Ley de Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”. Al respecto la subcomisión decidió excluir del proyecto las modificaciones a la citada ley, debido a que se considera que la temática debe ser abordada en una iniciativa de ley independiente a esta, por la complejidad e implicaciones que esta puede tener.

VI. VALORACIONES Y CONCLUSIÓN DE LA SUBCOMISIÓN.

De acuerdo con los *“Lineamientos para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los usuarios de transporte público modalidad autobús”*, a las personas usuarias se les cobra una tarifa ilegítima por transportar cierto tipo de equipaje y otros objetos. Esto ocurre, específicamente, en las empresas que utilizan unidades de autobús que cuentan con maleteros ubicados sobre las filas de asientos de los pasajeros o bajo el piso de la unidad, accesibles por las compuertas laterales externas de la misma.

La ilegitimidad de ese cobro deriva de su fundamento legal, ya que este se establece en los mencionados lineamientos, emitidos por el Consejo de Transporte Público, que es un ente que carece de competencia para regular aspectos tarifarios o cobros adicionales a los usuarios, de conformidad con lo expresado por ARESEP en oficio OF-0601-RG-2022, de 13 de diciembre de 2022, con fundamento en Pronunciamientos de la Procuraduría General de la República y en jurisprudencia Constitucional.

Al respecto, indica ARESEP en el oficio mencionado que *“...el Consejo de Transporte Público dentro del ámbito de sus competencias, podría regular la manera en la que se debe procurar la protección de los bienes de los usuarios que viajen en las unidades de transporte público, tal como lo hizo con la emisión del “Lineamiento para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los usuarios de transporte público modalidad autobús”, sin embargo, no se encuentra dentro de sus competencias establecer montos adicionales a cobrar por los prestadores del servicio a los usuarios que porten consigo equipaje, según*

lo señalado por la Sala Constitucional sobre el uso de bienes de servicio público y el principio del servicio al costo aplicado mediante la metodología tarifaria. Recuérdese lo ya mencionado en cuanto a que con los vehículos con que se brindan servicios públicos no se puede lucrar más allá del beneficio económico obtenido legalmente por dicha actividad porque ello significa, en palabras de la Procuraduría General de la República¹, desnaturalizar la función esencial que estos cumplen y transgredir los postulados básicos que rigen el servicio público que se brinda.” (Resaltado propio)

Se debe insistir en que, en dichos lineamientos, el CTP define como equipaje los artículos de uso personal como vestuario, calzado, artículos de tocador, entre otros que son colocados en los maleteros de las unidades de autobús, así como los equipajes de mano que van con el pasajero en la cabina, bajo su custodia y responsabilidad. Adicionalmente establece que el traslado en el maletero de otro tipo de equipaje, como artículos deportivos, instrumentos musicales y otros, quedará a la valoración del concesionario o permisionario y que, de avalarse su traslado, el usuario “...deberá asumir el costo respectivo...”, con lo cual el CTP avala que las empresas realicen un cobro adicional. Finalmente, el CTP dispone: que solo el equipaje que no exceda una dimensión de 20X40X55cm podrá transportarse gratis, que únicamente se permitirá un equipaje por pasajero, el cual no debe superar los 10kg y que, en caso de que excedan las dimensiones o peso indicados, la empresa concesionaria o permisionaria “...**podrá realizar un cobro**”

¹ Procuraduría General de la República en su criterio C-304-2019 del 22 de octubre de 2019: “Como se puede colegir sin dificultad alguna la prestación del servicio de transporte es una actividad comercial de orden público, sin embargo, el Estado puede delegar la prestación de dicho servicio a particulares a través de la figura de la concesión o bien del permiso, dependiendo de la modalidad de que se trate.

La naturaleza de orden público del servicio de transporte remunerado de personas ha sido abordada en numerosas ocasiones por la Sala Constitucional:

“XVI. “El Estado, desde hace ya bastante tiempo, ha considerado la actividad de transporte como una necesidad social imperante cuya vigencia resulta esencial, como condición fundamental para el mantenimiento del estado de derecho y la paz social. Por esta razón ha promulgado una serie de leyes, siendo, actualmente, las más importantes en esta materia la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores (Ley N. 3503) y La Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi (Ley 7969), cuya reforma se conoce en esta consulta. En el último quinquenio, es público y notorio que este tema del transporte de personas ha ido adquiriendo mayor trascendencia para la sociedad costarricense, no solo desde el punto de vista social sino también económico, hasta convertirse en un tema de interés general, que va más allá de la satisfacción de una necesidad meramente privada, requiriendo la intervención del Estado para darle una solución (...)” (Voto N. 2011-04778 de las 14:30 horas del 13 de abril del 2011).

Como fue indicado por la Sala, el transporte remunerado de personas es un servicio público cuyo titular es el Estado, lo cual tiene importantes implicaciones en la prestación del servicio. En primer término, la intervención estatal será siempre patente, dado que el fin primordial será la satisfacción del interés general aún y cuando sean particulares quienes puedan explotar el servicio del transporte remunerado de personas a través de los mecanismos autorizados.

En ese sentido, los particulares que presten el servicio se convierten en colaboradores de la Administración Pública, por cuanto esa actividad económica ya se encuentra nacionalizada, y tutelada por el ordenamiento jurídico. Ergo, ya las reglas, características y principios de dicha actividad desplazan a los principios y derechos que rigen las relaciones privadas, como el principio de autonomía o de libertad de comercio o empresa, lo que se considera importante a efecto de dar cabal respuesta a la interrogante planteada.

(...)

En abono de lo ya indicado, la propaganda comercial tampoco resulta atinente en vehículos que se dedican al transporte público remunerado de personas, porque de alguna forma se desnaturaliza la función esencial que estos cumplen. Se estaría lucrando con una actividad que ya ha sido nacionalizada por el Estado y que cumple una función social primordial, cual es el transporte remunerado de personas. Ergo, lucrar más allá del beneficio económico que reporta para los concesionarios esta actividad en sí, transgrede los postulados básicos que rigen el servicio público que se brinda.”

adicional, de acuerdo al peso y las dimensiones del equipaje adicional, que no podrá exceder del pago de dos tarifas de pasaje” con lo cual, de nuevo, el CTP regula cobros y tarifas por transporte de cosas, en contravención de sus competencias, limitadas al transporte de personas.

Como consecuencia de estos lineamientos del CTP, se producen los siguientes resultados:

- 1) Se permite que los concesionarios y permisionarios lucren más allá del beneficio económico que reporta el transporte de personas, con lo cual se transgreden los postulados básicos que rigen el servicio público que se brinda. Hay que recordar que la concesión o permiso se otorga, únicamente, para el transporte de personas y para ello se fija una tarifa calculada para que se reconozcan los costos y se obtenga una ganancia. El lucro de otras actividades ajenas a lo establecido en la concesión o permiso está sustraído del principio de autonomía de la voluntad que rige el derecho privado y, por tanto, los concesionarios no pueden imponer costos adicionales a los usuarios para obtener ingresos adicionales a los de las tarifas.
- 2) Se limita el derecho de las personas a la movilidad integrada, a la movilidad ciclística y a la intermodalidad entre distintos medios de transporte alternativos y los medios de transporte público, como medio para promover una movilización cero emisiones, todo en contravención de lo dispuesto en la ley N°9660, “Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística”.
- 3) Deja en indefensión a las y los usuarios, ya que estas empresas explotan sus rutas en condición monopólica², con lo cual las personas usuarias no tienen ningún poder de defensa ni margen de negociación. De esa manera las empresas pueden cobrar los montos adicionales máximos permitidos, por cualquier objeto que no se ajuste a las medidas o peso indicados, o bien, en caso de que la persona lleve más de un equipaje u objeto, lo cual es abusivo, ya que tan importante es el traslado de la persona, como la del objeto que esta requiere para desenvolverse y desarrollar sus actividades diarias de la mejor manera.

La Subcomisión avala el espíritu del proyecto de ley, especialmente lo regulado en los artículos 1 y 2 del mismo, sin embargo, considera que debe realizar ajustes de técnica legislativa y de redacción, así como una modificación del título del proyecto de ley.

Respecto a los artículos 3 y 4 relacionados con la ley 7593, coincidimos en que los cobros que realizan las empresas de autobuses por traslado de objetos y mercancías (porteo), conocidas comúnmente como encomiendas, exceden la concesión y, por tanto, son improcedentes. Sin embargo, consideramos que esta materia debe regularse en una iniciativa de ley aparte, ya que, aunque sí se requiere un bordaje legal que clarifique es situación, consideramos que no es

² Ver Estudio Técnico de COPROCOM “Transporte Público Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” Exp. N° 53-21-IO, de 10 de setiembre de 2021, p.53-57.

procedente encargar a la ARESEP la fijación de esas tarifas, porque esto conllevaría a que, de alguna forma, se considere que el traslado de objetos es un servicio público, cuando en realidad esta es una actividad privada regulada en el código de comercio. Lo procedente sería prohibir que las empresas cobren por el porteo o que, sin que esta actividad deje de ser una actividad privada, los ingresos generados se contabilicen como ingresos de las empresas y se tomen en cuenta para la fijación de la tarifa, aspectos que no fueron abordados en este proyecto de ley y por lo tanto se carece de insumos para tomar alguna decisión al respecto. En consecuencia, se propone la eliminación de ambos artículos.

VII. RECOMENDACIONES.

Tomando en cuenta los diferentes razonamientos, a nivel técnico y político-administrativo, de oportunidad y conveniencia planteados en esta iniciativa y descritos anteriormente, los suscritos diputados rendimos el presente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA** sobre el Expediente N° 23.621 “LEY PARA FOMENTAR EL TRANSPORTE INTERMODAL DE PASAJEROS Y ELIMINAR EL COBRO DE TARIFAS POR TRANSPORTAR OBJETOS PARA EL USO O DESENVOLVIMIENTO DIARIO, EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MODALIDAD DE AUTOBÚS” y recomendamos a las señoras Diputadas y los señores Diputados del plenario legislativo aprobar este proyecto de ley, con el siguiente texto:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**DECRETA:****LEY PARA ELIMINAR EL COBRO DE TARIFAS POR TRANSPORTAR
OBJETOS PARA EL USO O DESENVOLVIMIENTO DIARIO, EN EL SERVICIO
PÚBLICO DE TRANSPORTE MODALIDAD DE AUTOBÚS Y PARA FOMENTAR
EL TRANSPORTE INTERMODAL DE PASAJEROS**

ARTÍCULO 1.- Modifíquese el artículo 1 de la Ley N°3503, “Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores” de 10 de mayo de 1965.

“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.

Para los efectos de esta ley, los términos siguientes se definen así:

Ruta: Trayecto que recorren, entre dos puntos llamados terminales, los vehículos de transporte remunerado de personas.

Línea: Servicio de transporte que se presta en determinada ruta.

Concesión: Derecho que el Estado otorga, previo trámite de Licitación pública, para explotar comercialmente una línea por medio de uno o varios vehículos colectivos, tales como autobuses, busetas, microbuses o similares.

Tarifa: Retribución económica fijada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, como contraprestación por el servicio de transporte.

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Equipaje: cualquier tipo de bolso, bolsa, maleta, maletín, maleta de viaje, salveque o cualquier tipo de recipiente utilizado para trasladar pertenencias lícitas y permitidas para ser transportadas en unidades de autobús que, de conformidad con las disposiciones sobre peso y dimensiones que establezca el Consejo de Transporte Público, sea factible transportar en los maleteros de los autobuses ubicados sobre los asientos de los pasajeros, o bien, en los maleteros accesibles por las compuertas laterales externas de las unidades de autobús, siempre y cuando la unidad cuente con uno o ambos de estos espacios.

Objetos de uso personal: cualquier objeto lícito que la persona usuaria requiera para su actividad o desenvolvimiento diario que, de conformidad con las disposiciones sobre peso y dimensiones que establezca el Consejo de Transporte Público, sea factible transportar en los maleteros internos de los autobuses, ubicados sobre los asientos de los pasajeros, o bien, en los maleteros accesibles por las compuertas laterales externas de las unidades de autobús, siempre y cuando la unidad cuente con uno o ambos de estos espacios. Se consideran objetos de uso personal el equipo deportivo, los instrumentos musicales, el equipo fotográfico como pedestales o trípodes, etc; las bicicletas plegables, patinetas y scooters plegables, scooters no plegables y cualquier otro que, por su peso y dimensión, se puedan transportar en las unidades de autobús, de conformidad con las disposiciones del Consejo de Transporte Público.

ARTÍCULO 2.- Adiciónese un nuevo inciso b) al artículo 17 de la Ley N° 3503, “Ley Reguladora del Transporte Remunerado Personas en Vehículos Automotores” de 10 de mayo de 1965 y se corre la numeración como corresponda. El nuevo inciso b) se leerá de la siguiente manera:

“Artículo 17.- Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:

- a) No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes.
- b) Transportar, sin costo alguno adicional o implícito para las personas usuarias o para las tarifas fijadas, el equipaje y los objetos de uso personal, siempre y cuando la persona usuaria viaje en la misma unidad en que se transporta el equipaje u objeto y la unidad de autobús cuente con maleteros ubicados sobre los asientos de los pasajeros o con maleteros ubicados accesibles por compuertas laterales externas.
- c) Realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados.
- d) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor, características idénticas y calidad igual o mejor.
- e) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- f) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión.
- g) Respetar lo dispuesto en el capítulo IV, artículo 162 al 176 inclusive del Código de Trabajo, relativos a las medidas de protección del salario. En particular, se prohíbe al empresario de transporte remunerado rebajar unilateralmente los

salarios de los conductores que laboran para él, mediante la imputación de las marcas realizadas en barras electrónicas u otros mecanismos dispuestos para controlar el ingreso de pasajeros, sin la realización de un debido proceso en el que se demuestre la responsabilidad del conductor en la comisión de una falta laboral.”

Rige a partir de su publicación.

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

Fabrizio Alvarado Muñoz

Luis Diego Vargas Rodríguez

Paola Nájera Abarca

Waldo Agüero Sanabria

Horacio Alvarado Bogantes

Antonio José Ortega Gutiérrez

Leslye Rubén Bojorges León

Carolina Delgado Ramírez

Dinorah Barquero Barquero

DIPUTADOS Y DIPUTADAS