



**DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS**

**AL-DEST- IJU-037-2024**

**INFORME DE PROYECTO DE LEY**

**LEY PARA FOMENTAR EL TRASPORTE 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**

**INFORME JURÍDICO**

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

**SUPERVISADO POR:  
GUSTAVO RIVERA SIBAJA  
JEFE DE ÁREA**

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

**06 FEBRERO 2024**



## **TABLA DE CONTENIDO**

A -RESUMEN DEL PROYECTO.....	3
B – ANTECEDENTES.....	4
C – OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	4
D - ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY.....	5
E – CONSIDERACIONES FINALES.....	13
G- ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO.....	15
H – FUENTES.....	15
I - ANEXOS.....	15



**ASAMBLEA  
LEGISLATIVA**  
de la República de Costa Rica

**AL-DEST- IJU-037-2024**

## **INFORME JURÍDICO**

### **LEY PARA FOMENTAR EL TRASPORTE 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**

#### **A -RESUMEN DEL PROYECTO**

La presente iniciativa se compone de cuatro artículos. Los dos primeros son adiciones a la Ley N°9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística de 24 de febrero de 2019 y los dos siguientes (uno de ellos Transitorio) corresponden a modificaciones realizadas a la Ley N°7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Consecuentemente con lo anterior, esta propuesta de ley pretende:

- Establecer los conceptos de “equipaje” y “objetos de uso personal” dentro del acápite de definiciones del numeral 1 de la Ley N°3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965.
- Permitir a las personas usuarias de autobuses transportar sin límite de cantidad o peso, equipaje y objetos personales en los compartimentos destinados para este fin, sin que esto le genere algún costo adicional y bajo su propia responsabilidad.
- Establecer dentro de las funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos la fijación tarifaria del porteo de cosas distintas al equipaje u objetos de uso personal.
- Mediante un Transitorio, las tarifas del porteo de cosas aplicarán una vez que las concesiones sean renovadas u otorgadas a otra empresa.

## **B – ANTECEDENTES**

No se encontraron antecedentes.

## **C – OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE<sup>1</sup>**

El proyecto de Ley tiene vinculación tangencial con la agenda 2030, a través del Objetivo para el Desarrollo Sostenible N°11 (“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”), pues busca sacar de la indefensión en que están los usuarios del Servicio de Transporte Remunerado de personas modalidad autobús, para que se permita y regule adecuadamente el transporte de equipaje y objetos de uso personal, con una tarifa fijada, y se considere parte del Servicio Público entregado.

El razonamiento del expediente es que existe un vacío legal que ha puesto en contradicción al Consejo de Transporte Público y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, respecto al carácter público o no, del servicio de transporte de objetos del usuario del servicio remunerado. Para el CTP, esta es una actividad es de carácter privado comercial, mientras que la ARESEP considera que es parte del servicio público y debe estar regulado, tanto el servicio como su tarifa.

En ese sentido, la propuesta implica una afectación positiva en torno a la agenda 2030, pues contribuye a mejorar el sistema de transporte público para que sea más seguro y principalmente más accesible, atendiendo las necesidades específicas de mujeres, niños, personas con discapacidad o adultas mayores, pero en general todos los usuarios del sistema.

## **D - ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY**

### **ARTÍCULO 1 – Adición de un artículo 21 a la Ley N°9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística de 24 de febrero de 2019.**

*Artículo 21 – 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.*

<b>Ley N°3503</b>	<b>Expediente 23.621</b>
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	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

<sup>1</sup> Elaborado por Randall García Rodríguez, Asesor Parlamentario del Área de Investigación y Gestión Documental y supervisado por la Licda. Liliana Cisneros Quesada, Jefe del Área de Investigación y Gestión Documental.

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 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como contraprestación por el servicio de transporte.

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Así reformado por el artículo 64 de la Ley N° 7593 de 9 de agosto de 1996).

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 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 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 otro tipo que, por sus dimensiones, sean factible transportar en los maleteros internos ubicados sobre los asientos de los pasajeros, o bien, en los compartimentos laterales de las unidades, ubicados debajo de los asientos de estos.**

**Objetos de uso personal: cualquier objeto que la persona usuaria requiera para su actividad o desenvolvimiento diario que, de acuerdo con sus proporciones, sea factible transportar en los maleteros internos, ubicados sobre los asientos de los pasajeros, o bien, en los compartimentos laterales de las unidades, ubicados debajo de los asientos de estos. Se consideran objetos de uso personal el equipo deportivo, los instrumentos musicales, el equipo fotográfico como pedestales o trípodes, etc.; las bicicletas, patinetas y scooters plegables, entre otros.**

Esta parte de la propuesta radica en la adición de las definiciones de “equipaje” y “objetos de uso personal” que se hace en el artículo 1 de la Ley N°3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965.

Dichos conceptos por estar circunscritos únicamente a los efectos de la ley en mención, no se les observa ningún problema de índole jurídico, las menciones sobre técnica legislativa de la modificación del presente artículo se harán propiamente en ese acápite.

Incorporar la definición en sí misma no tiene ningún problema. Diferente es el tratamiento o regulación después se le dará, lo cual se analiza en su oportunidad.

**ARTÍCULO 2 - Adición de un artículo 22 a la Ley N°9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística de 24 de febrero de 2019.**

*Artículo 22 - Se adiciona un nuevo inciso b) al artículo 17 de la Ley N°3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965.*

<b>Ley N°3503</b>	<b>Expediente 23.621</b>
<p><b>Artículo 17.-</b> Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:</p> <p>a) No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes.</p> <p>b) Realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados.</p> <p>c) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor,</p>	<p><b>Artículo 17-</b> Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:</p> <p>a) No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes.</p> <p>b) <u>Transportar sin límite por cantidad o peso y sin costo alguno para las personas usuarias, en los maleteros internos ubicados sobre los asientos de los pasajeros, o bien, en los maleteros laterales de las unidades ubicados debajo de los asientos de estos, el equipaje y los objetos de uso personal que las personas lleven consigo, siempre y cuando la persona usuaria viaje en la misma unidad que el objeto. La responsabilidad por el cuidado de estos objetos o equipaje recaerá, exclusivamente, sobre la persona usuaria, por lo que se exime a las empresas por los daños o robos de los objetos o equipaje.</u></p> <p>c) Realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados.</p> <p>d) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor,</p>

<p>características idénticas y calidad igual o mejor.</p> <p>d) 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.</p> <p>e) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión.</p> <p>f) 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.</p>	<p>características idénticas y calidad igual o mejor.</p> <p>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.</p> <p>f) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión.</p> <p>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.</p>
---	---

La adición de un nuevo inciso b) al artículo 17 de la Ley N°3505, pretende que dentro de las obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas se encuentre la de transportar sin límite de cantidad o peso y sin costo adicional el equipaje y objetos de uso personal en los maleteros de los autobuses, bajo la responsabilidad del usuario.

En lo que respecta al contenido de este nuevo inciso propuesto se logran observar dos inconsistencias:

La primera versa sobre la obligatoriedad del empresario autobusero de transportar sin costo adicional equipaje ilimitado en cuanto a cantidad o peso:

Con respecto a este punto, resulta necesario advertir que la redacción de este inciso es de interpretación muy amplia para el operador jurídico y que a su vez riñe

con los postulados del principio de razonabilidad, por cuanto, omite tomar en cuenta que los autobuses tienen una capacidad de carga limitada.

La ley debe aplicarse para toda la colectividad por igual y sin distinción alguna, siendo esto así, es materialmente imposible que todos los usuarios los cuales les asiste el mismo derecho puedan utilizar de manera ilimitada los espacios destinados al equipaje de un autobús en un mismo viaje por el simple hecho que este no daría abasto con la carga, es decir, ese derecho podría verse disminuido respecto de un usuario a otro.

En fiel apego a los preceptos constitucionales de igualdad, esta asesoría considera pertinente establecer parámetros en cuanto a las dimensiones, peso y cantidad de equipaje que podrán llevar los pasajeros para que de esta forma todos los que requieran de este servicio puedan utilizarlo sin restricciones y de manera equitativa.

Otro punto importante por destacar es que posiblemente se vería disminuida la libertad de comercio del empresario autobusero cuando por motivos de espacio o peso se afecte el servicio de encomiendas. Cabe mencionar que dicha libertad se encuentra consagrada en el artículo 46 constitucional el cual reza que:

*ARTÍCULO 46.- Son prohibidos los monopolios de carácter particular, y cualquier acto, aunque fuere originado en una ley, que amenace o restrinja la libertad de comercio, agricultura e industria.*

*Es de interés público la acción del Estado encaminada a impedir toda práctica o tendencia monopolizadora.*

*Las empresas constituidas en monopolios de hecho deben ser sometidas a una legislación especial.*

*Para establecer nuevos monopolios en favor del Estado o de las Municipalidades se requerirá la aprobación de dos tercios de la totalidad de los miembros de la Asamblea Legislativa.*

*Los consumidores y usuarios tienen derecho a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos; a recibir información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a un trato equitativo. El Estado apoyará los organismos que ellos constituyan para la defensa de sus derechos. La ley regulará esas materias. (El subrayado es propio).*

La segunda gira en torno al estado de indefensión que se le genera al usuario al eximir a las empresas autobuseras de responsabilidad por daño o pérdida de equipaje u otros objetos:

Actualmente existe el reglamento emitido por el Consejo de Transporte Público denominado “*Lineamientos para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los*

*usuarios de transporte público modalidad autobús*”, en donde se establecen una serie de procedimientos que deben de aplicar las empresas autobuseras en aras de dar resguardo al equipaje de sus usuarios cuando estos requieran utilizar los maleteros de las unidades.

Dentro de dichos procedimientos se encuentran por ejemplo marcar el equipaje y entregar el comprobante a su propietario para que este lo presente al finalizar su trayecto y también que únicamente el chofer de la unidad o personal de la empresa debidamente identificados puedan acceder al área de compartimento del autobús.

En el reglamento además se indica que, en caso de pérdida, robo o extravío del equipaje, la empresa debe hacerse responsable frente al usuario, pero eso sí, obliga al pasajero a reportar al chofer que lleva objetos con un valor superior al salario mínimo.

El reclamo de la pérdida, robo o extravío se deberá hacer en el lapso de 24 horas y la empresa tiene hasta 10 días hábiles para realizar la investigación; de comprobarse la responsabilidad, deberá proceder con la indemnización correspondiente.

Con la ejecución de estas regulaciones se le está asegurando al usuario la posibilidad de incoar un proceso de reclamo en caso de que el equipaje que viaja en los maleteros sufra algún tipo de daño o pérdida durante el trayecto, es decir, este reglamento viene a otorgarle al usuario la debida seguridad jurídica cuando se presenten este tipo de casos.

Por consiguiente, eliminar dicha garantía al relevar la responsabilidad del cuidado del equipaje a las empresas autobuseras cuando este se encuentre en los maleteros de las unidades, va a generarle al usuario afectado un estado de indefensión, por cuanto, la parte dispositiva del inciso propuesto viene a generar un menoscabo en la seguridad jurídica. Siendo así, esta asesoría recomienda que se mantengan vigentes las disposiciones del reglamento mencionado supra.

**ARTÍCULO – 3 Modificación del inciso f) del artículo 5 de la Ley N°7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.**

<b>Ley N°3503</b>	<b>Expediente 23.621</b>
<p><b>Artículo 5.- Funciones</b> En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:</p>	<p><b>Artículo 5.- Funciones</b> En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:</p>

<p>(...)</p> <p>f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.</p> <p>(...)</p>	<p>(...)</p> <p>f) Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo, <b><u>además de los precios o tarifas del transporte o porteo de cosas distintas al equipaje u objetos de uso personal, definidas en la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores que se realice en las unidades de transporte público modalidad autobús.</u></b></p> <p>(...)</p>
---	---

La primera observación a la reforma propuesta de este inciso recae en su redacción, por cuanto, esta es confusa y no queda claro cuál es la voluntad del proponente. Sin embargo, pareciera que lo que pretende es que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos pueda regular las tarifas concernientes al transporte de objetos distintos al equipaje y de uso personal que se trasladan mediante autobuses, de ser así, se procede con el respectivo análisis.

El artículo 5 del Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local<sup>2</sup> dispone una prohibición para el transporte de carga o mercancías en los vehículos destinados a pasajeros, no obstante, deja el aval para que se permita ejecutar la labor de correo, situación que es aprovechada por las empresas autobuseras para ofrecer el servicio de encomiendas, principalmente las que realizan trayectos de larga distancia.

*Artículo 5°-Es terminantemente prohibido el transporte de carga o mercancías en vehículos destinados al transporte de pasajeros, salvo el equipaje de estos y el correo. Igualmente está prohibido el transporte de pasajeros en vehículos de carga, salvo los que componen la tripulación, cuyo número será fijado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes de acuerdo con la capacidad de la cabina. Se exceptúan de la anterior prohibición los permisos para el transporte de trabajadores en actividades agropecuarias, que otorgue la Dirección General de Transporte Automotor de acuerdo con el artículo 81 de la ley N° 5930 (Ley de Tránsito) (El subrayado es propio).*

En principio, la labor de correo puede abarcar el envío de correspondencia, documentos, dinero y paquetes que contienen objetos diversos. Por medio de dichos paquetes se ha acostumbrado la expedición de mercaderías por parte de los comerciantes, entonces, la regulación que se le da incide directamente en la cantidad y tamaño de las mercancías consideradas como correo, esto por cuanto las empresas de autobuses tienen como fin primordial el transporte de personas,

<sup>2</sup> Decreto Ejecutivo N°15624 de 28 de agosto de 1984.

sin embargo, se les permite ofrecer el traslado de paquetes varios toda vez que no se vea disminuido el desempeño del servicio que brinda a los pasajeros.

Ahora bien, con respecto a esto mismo, resulta atinente traer a colación lo dispuesto en el artículo 323 del Código de Comercio que en lo que nos incumbe dice:

*ARTÍCULO 323.-Por el contrato de transporte la persona porteadora se obliga a transportar cosas o noticias de un lugar a otro a cambio de un precio. El transporte puede ser realizado por empresas públicas o privadas. Son empresas públicas las que anuncian y abren al público establecimiento de esa índole, comprometiéndose a transportar por precios, condiciones y períodos determinados, siempre que se requieran sus servicios de acuerdo con las bases de sus prospectos, itinerarios y tarifas. Son empresas privadas las que prestan esos servicios en forma discrecional, bajo condiciones y por ajustes convencionales. El contrato de transporte regulado en este artículo no autoriza el transporte de personas por medio de vehículos automotores.*

De lo anterior se desprende entonces que el traslado de encomiendas representa una actividad comercial de naturaleza privada que realizan algunas líneas autobuseras, generalmente las que realizan distancias largas, por lo que no corresponde a la ARESEP la fijación tarifaria para este tipo de servicio por ser ajena a sus competencias, ya que, dicha entidad únicamente regula los montos tarifarios correspondientes al traslado de pasajeros por ser este un servicio público. Siendo esto así, con la modificación propuesta a este inciso se estarían lesionando los postulados del principio de legalidad resguardados en los artículos 11 constitucional y 11 de la Ley General de la Administración Pública.

Si lo que pretende el proponente es que la ARESEP como parte de fijación de tarifas de pasajeros y como accesorio en los términos “*de calidad de prestación del servicio*” también puede regular el cobro o las condiciones de transportes de los objetos de uso personal y equipajes, que como se vio anteriormente, no están sujetos a regulaciones de orden público (y deberían estarlo en cuanto a dimensiones y objetos permitidos con o sin cobro adicional) debiera entonces quedar expresamente estipulado en esa forma, cosa que no se desprende con total claridad de la redacción actual.

**ARTÍCULO – 4 Adiciónese un transitorio VIII a la Ley N°7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.**

La redacción de este transitorio es confusa por lo que dificulta su interpretación, sin embargo, pareciera que lo que pretende es que las tarifas para el traslado de objetos tuteladas en el inciso f) anterior, se apliquen cuando las concesiones actuales se renueven o se asignen a nuevas empresas.

Corolario a lo esbozado en el artículo anterior y en atención a lo dispuesto en el numeral 5 del Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local, las empresas autobuseras cuentan con el aval de trasladar como labor de correo dentro de sus unidades todos aquellos objetos que por sus características no obstaculicen el cumplimiento de su fin primordial que es el transporte de pasajeros.

Entonces, este trasiego de encomiendas debe considerarse como una actividad comercial privada, puesto que el servicio público es el que se circunscribe al traslado de personas de acuerdo con las rutas designadas por el Consejo de Transporte Público, por ende, su regulación tarifaria queda fuera del alcance de las competencias de la ARESEP.

En virtud de esto, las disposiciones del presente transitorio también estarían riñendo con los presupuestos de legalidad de los artículos 11 constitucional y 11 de la Ley General de la Administración Pública.

## **E – CONSIDERACIONES FINALES**

Si bien es cierto la intención de que los usuarios de autobuses puedan trasladar equipaje y objetos personales de manera ilimitada y sin costo adicional es loable, resulta necesario advertir a las diputaciones lo siguiente:

- Esta medida es materialmente inviable cuando en un autobús todos los pasajeros requieran hacer uso de este derecho, debido a la capacidad de carga limitada de la unidad, o bien cuando un solo pasajero ocupe la totalidad del espacio destinado al equipaje imposibilitando al resto, es decir, se verá disminuido el derecho de uno con respecto al de los demás, es decir, los preceptos de razonabilidad se verán lesionados con la aplicación de esta disposición.
- La libertad de comercio resguardada constitucionalmente será menoscabada para las empresas autobuseras que ofrecen el servicio de encomiendas.
- Se le va a generar al usuario un estado de indefensión al liberar de responsabilidad a las líneas autobuseras del cuidado del equipaje y objetos de uso personal cuando estos viajen en los maleteros que se ubican en la parte baja de la cabina.
- Los postulados del principio de legalidad tutelado en los artículos 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública serán menoscabados al atribuirle a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos



la fijación tarifaria de los objetos distintos al equipaje y los de uso personal que se trasladen en calidad de encomienda, ya que, esta es una actividad comercial privada, cuyo resguardo jurídico se encuentra a partir del artículo 323 del Código de Comercio.

## **F – TÉCNICA LEGISLATIVA**

Cabe señalar como primer punto de este acápite que el título del presente proyecto de ley es muy extenso, por lo que para una mayor síntesis respetuosamente se recomienda sustituirlo por “Ley para el favorecimiento del transporte público de pasajeros, modalidad de autobús”.

En la definición de “Objetos de uso personal” se utiliza el anglicismo “scooter” en referencia al monopatín, situación que no es correcta ya que el idioma oficial es el español, tal y como lo ordena el artículo 76 constitucional.

Con respecto al artículo 1, el epígrafe habla sobre la adición de un artículo 21 a la Ley N. 9660 de 24 de febrero de 2019 omitiendo que se trata de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

Siguiendo esta misma tesitura, dicha adición va a recaer en el artículo 1 de la Ley N. 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores de 10 de mayo de 1965. Siendo así, lo más recomendable es que el epígrafe se refiera directamente a la modificación que va a recaer en la Ley N.3503.

En el artículo 2 se observa que el epígrafe tiene incorrecta redacción y al igual que el artículo anterior no especifica el nombre de la Ley N. 9660.

En los artículos 3 y 4 se aprecia que el orden en el que está redactado el epígrafe es incorrecto ya que primero aparece el número de ley a la que se le pretende aplicar la reforma, luego la fecha de su creación y por último su nombre, cuando el orden correcto es el número de ley, nombre de esta y fecha de creación.

## **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 mayoría absoluta de los votos presentes.

### **2. Delegación**

Según lo dispone el artículo 124 Constitucional, el proyecto puede ser delegado para su conocimiento y aprobación en una Comisión Permanente con Potestad Legislativa Plena.

### **3. Consultas**

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

#### **H – FUENTES**

- Constitución Política de la República de Costa Rica.

#### **Leyes y Reglamentos**

- Ley N°6227, Ley General de la Administración Pública.
- Ley N°3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965.
- Ley N°7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- Ley N°3284, Código de Comercio.
- Lineamientos para el traslado, custodia y entrega del equipaje de los usuarios de transporte público modalidad autobús.
- Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local

#### **Jurisprudencia administrativa**

- C – 376 – 2003
- C – 250 – 2013
- OJ – 070 - 2023

#### **I - ANEXOS**

No hay

Elaborado por: CSR

/\*LSCH//6-2-2024

C. arch//23621 IJU