

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**REFORMA AL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN  
DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE**

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N. °**

## PROYECTO DE LEY

### Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataformas tecnológicas de transporte

Expediente N.º

#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

##### Exposición de motivos

En los últimos años, los avances en comunicaciones vía internet, los teléfonos inteligentes y las aplicaciones en línea han facilitado el desarrollo y la adopción del transporte de pasajeros remunerado, donde pasajeros puedan conectarse fácilmente con los conductores que deseen ofrecer viajes en vehículos privados. Este tipo de servicios son ofrecidos por lo que aquí se establece como empresas de plataformas tecnológicas<sup>1</sup>, y ha llevado globalmente a los Estados a revisar continuamente su legislación y políticas públicas a garantizar que la legislación nacional refleje el estado actual de la economía y garantice el cumplimiento de responsabilidades jurídicas, la seguridad ciudadana y los derechos de las personas que integran este nuevo tipo de iniciativas, bajo un esquema de competencia justa.

Cumplir este objetivo no trae consigo imponer regulaciones en las aplicaciones de teléfonos inteligentes que se utilizan para conectar a los pasajeros con los conductores, pero sí normas que regirán el servicio de transporte que se ofrezcan a través de ellas. Ello en cuanto

---

<sup>1</sup> En legislaciones internacionales suele denominarse “empresas de redes de transporte” o “*Transport Network Companies*”.

el Estado no pierde la jurisdicción sobre los servicios de transporte simplemente porque se use una aplicación de teléfono inteligente para facilitar el servicio.

Esta jurisdicción del Estado sobre el sector transporte remunerado de personas, fruto de la cual es la presente ley, puede trazarse históricamente. Costa Rica, desde los años ochenta, se consideraba que tenía un sistema de transporte público altamente ineficiente. Fue en la década del dos mil, y como respuesta a esta situación crítica, que el gobierno de turno impulsó una serie de reformas legislativas destinadas a la modernización del sistema de transporte remunerado de buses y taxis. Para entonces, ya se había promulgado la Ley de Creación de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP, Ley 7593-1996), la cual representaba para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes un nuevo reto institucional: nivelar la gestión del sistema de transporte público a los nuevos requerimientos, como era lograr emparejar su gestión competencial ahora compartida con la nueva institución autónoma, lo que suponía la creación de un nuevo órgano a lo interno del MOPT, que lograra los nuevos objetivos del transporte público.

A comienzos del año 2000, y en medio de todas esas transformaciones del transporte público que se estaban gestando a lo interno y a lo externo del MOPT, nace el Consejo de Transporte Público, creación legislativa que se dio en medio de la discusión del proyecto de ley de reforma a la entonces Ley de Taxis, Ley 5406 del año 1973 y sus Reformas. Originalmente, la creación de este órgano no se contemplaba dentro del proyecto de ley que se había enviado a conocimiento de la Asamblea Legislativa, no obstante iniciativas del gobierno de turno lograron su incorporación y tras la discusión en la Asamblea Legislativa, se promulgó la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, para modernizar el sistema de taxis con la creación institucional del Consejo de Transporte Público.

Cuando se creía que el sistema de taxis había logrado culminar su modernización, irrumpen en el servicio público los “porteadores”, que al amparo del artículo 323 del Código de

Comercio proliferaron en servicios de transporte privado, creando tensiones sociales con aquellas personas que brindaban el servicio de manera regulada acorde a lo establecido en la Ley N7969. Al calor de esta situación, se impulsan desde la Asamblea Legislativa una serie de reformas que concluyen en el año 2011 con promulgación de la Ley N° 8955, “Reforma de la Ley N° 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964”, y de la Ley 7969, “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi”, donde se eliminó del Código de Comercio el transporte privado de personas y dio paso a una nueva modalidad de transporte público individual, que se denominó como permiso de “Servicio Especial Estable de Taxi” más conocido por su acrónimo “SEETAXI”.

La entrada en los últimos años de una empresa de plataforma tecnológica al país y la proliferación de estas formas de intercambio mundialmente, trae consigo un reto para la legislación nacional, dotada actualmente de un marco jurídico diseñado para regular modelos de negocios tradicionales. Razón por lo cual se requiere de dotar al país de una legislación que garanticen seguridad a sus usuarios y orden social a nuestro país.

### **Estructura del Proyecto**

El proyecto de ley se compone de 12 capítulos, tal como se señala a continuación.

### **Capítulo I: Disposiciones Generales**

En este capítulo se establece como objeto de la ley crear el marco normativo que regule la operación en el país de las Empresas de Plataforma de Transporte (EPT), con la finalidad de promover el transporte público intermodal y mejorar la movilidad de la población. Se declara como servicio público el transporte remunerado de personas ofrecido por medio de una empresa de Plataforma de Transporte, y se incorporan las definiciones atinentes para el proyecto.

## **Capítulo II: Del Registro de las Empresas de Plataforma de Transporte**

Se crea el registro de empresas de plataforma de transporte, donde las empresas deberán registrarse para operar legalmente en el país, y se les requiere presentar la certificación de personería jurídica de la EPT y la lista de conductores acreditados por la empresa para utilizar la plataforma tecnológica, entre otras disposiciones.

## **Capítulo III: Requerimientos para las Empresas de Plataforma de Transporte**

Entre los requisitos que se establecen a las EPT se encuentran crear y mantener actualizada la información de los conductores y vehículos acreditados, diseñar y otorgar el incentivo que deben utilizar los vehículos acreditados cuando ofrezcan un servicio y generar a cada conductor un perfil o identificación digital que permita demostrar su inscripción. También se incluye en el capítulo los requisitos para las plataformas tecnológicas y lo referente a los esquemas de precios que definan las empresas.

## **Capítulo IV: Requerimientos a los Vehículos y los Conductores**

Se establecen requerimientos a los vehículos que serán utilizados para brindar el servicio de transporte a través de una plataforma tecnológica, tal como que el vehículo se encuentre al día con el pago de las obligaciones fiscales, y los límites de los años de fabricación, con un trato preferencial para vehículos eléctricos. Respecto a los requisitos para conductores, se encuentra el uso obligatorio del distintivo suministrado por la EPT en todo momento que se esté brindando el servicio, y estar inscrito como trabajador independiente ante la CCSS y como contribuyente ante el Ministerio de Hacienda.

## Capítulo V: Sobre la Protección a la Persona Usuaría

Este capítulo tiene como objetivo principal garantizar la seguridad de la persona usuaria en todo momento que esté utilizando un servicio de transporte mediante EPT. Esto exige tres elementos fundamentales: i) la obligatoriedad de contratar un seguro por parte del conductor, la empresa, o una combinación de ambos; ii) en caso de que sea el conductor quien esté a cargo de asegurar el vehículo, se debe garantizar que en caso de siniestro, si por omisión el conductor no pagó el seguro o incumplió su contrato con la empresa aseguradora, la EPT deberá hacerse cargo de garantizar cobertura a la persona usuaria afectada<sup>2</sup> y; iii) se deben establecer montos mínimos de cobertura.

La razón de los montos mínimos es de carácter económico, si no se establecen, se crean incentivos a operadoras de seguros para ofrecer seguros de bajo precio (y bajo monto de cobertura), y a los choferes o las EPT de reducir costos a través de una cobertura muy reducida. Todos estos incentivos, ocurren en perjuicio de los consumidores o personas usuarias de estos servicios, y deben prevenirse, por tanto, a través de un monto mínimo de cobertura.

Estas obligaciones en se hacen acorde a las mejores prácticas de legislación internacional en regulaciones como la que establecen la ciudades de California<sup>3</sup>, Chicago<sup>4</sup>, Nueva Jersey<sup>5</sup>, Massachusetts<sup>6</sup> entre otras varias legislaciones recientes.

---

<sup>2</sup> Esto también obedece a otra razón: si la empresa de plataforma tecnológica se está beneficiando de este servicio, también debe ser responsable si el conductor es negligente o no está aplicando las prácticas de seguridad que establece la empresa.

<sup>3</sup> A modo de ejemplo, el monto mínimo de cobertura que establece la ley del Estado de California, al igual que el de Chicago y Massachusetts, es de un millón de dólares \$1.000.000 (*California Public Utilities Commission*: <http://www.cpuc.ca.gov/General.aspx?id=3802>)

<sup>4</sup> Capítulo 9-115-090, del Código Municipal de Chicago:  
[https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/bacp/rulesandregs/tnp\\_ord\\_clerk9115etal.pdf](https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/bacp/rulesandregs/tnp_ord_clerk9115etal.pdf)

<sup>5</sup> De forma ilustrativa, el monto mínimo que establece la ley del Estado de Nueva Jersey es de un millón y medio de dólares \$1.500.000 (*New Jersey Motor Vehicle Commission - Transportation Network Company Safety and Regulatory Act*: <https://state.nj.us/mvc/pdf/business/tncfaq.pdf>)

<sup>6</sup> Estado de Massachusetts: Leyes Generales – Parte I- Título XXII- Capítulo 175 – Sección 228:  
<https://malegislature.gov/Laws/GeneralLaws/PartI/TitleXXII/Chapter175/Section228>

## **Capítulo VI: Del Fondo Nacional De Movilidad**

Se crea Fondo de Nacional de Movilidad, el cuál será administrado por el Consejo de Transporte Público, para ser destinado a la modernización del transporte público. El fondo es financiado principalmente a través del pago de inscripción para el registro que harán los EPT, así como el aporte porcentual sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante EPT.

## **Capítulo VII: De la gestión de datos**

Se establecen lineamientos sobre la información que las EPT brinden a instituciones públicas o privadas, de forma que debe garantizarse la anonimidad de identidad de las personas usuarias del servicio, a excepción de que sea solicitada por una autoridad judicial o con previo consentimiento expreso de la persona usuaria. Asimismo, se exige que las personas usuarias deben dar consentimiento para la recopilación de sus datos personales a través de la plataforma tecnológica de transporte, así como comunicárseles los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal.

Se incorpora también el derecho a solicitar a una EPT toda la información personal que se le ha recopilado, así como el derecho de solicitar a la EPT que elimine cualquier dato personal sobre que la empresa haya recopilado, en línea con las mejores prácticas legislaciones recientes de protección de datos<sup>7</sup>.

## **Capitulo VIII: Disposiciones Fiscales y de Seguridad Social**

El capítulo incorpora el articulado necesario que garantiza el cumplimiento efectivo del pago del impuesto del valor agregado por los servicios ofrecidos a través de plataforma

---

<sup>7</sup> Tal como la legislación de la Unión Europea “*European Data Protection Regulation*” (<https://gdpr-info.eu/>), o la del Estado de California “*California Consumer Privacy Act of 2018*” (<https://cal-privacy.com/>).

tecnológica, así como el pago del impuesto sobre la renta por las rentas generadas en territorio costarricense que hagan las EPT y los conductores. Se dota también a la administración tributaria de las adecuadas herramientas para hacer una supervisión eficaz.

#### **Capítulo IX: Régimen Sancionatorio**

El capítulo establece las sanciones leves, graves y muy graves a las que estarían sujeta las EPT y los conductores por incumplimiento de lo estipulado en la ley.

#### **Capítulos X, XI, XII**

Por último, se incorporan los capítulos de disposiciones finales, reformas y derogatorias (dentro de las cuales se incorpora una reforma a las atribuciones e integración del CTP), así como las disposiciones transitorias.

Por todas las razones expuestas, se somete a consideración de las señoras y señores diputados el presente proyecto de ley.

# LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

## DECRETA:

### Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataformas tecnológicas de transporte

#### Capítulo I

#### Disposiciones Generales

**Artículo 1.- Objeto y finalidad de la Ley.** La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo que regule la operación en el país de las Empresas de Plataformas de Transporte, así como modernizar y fortalecer el sistema de transporte remunerado de personas.

**Artículo 2.- Declaratoria de servicio público.** Se declara como servicio público el transporte remunerado de personas facilitado, ofrecido, comercializado, intermediado, o contratado, por medio de una Empresa de Plataforma de Transporte.

**Artículo 3.- Autoridad encargada.** El Consejo de Transporte Público, será la autoridad encargada de fiscalizar y aplicar las regulaciones previstas en la presente ley y sus reglamentos.

**Artículo 4.- De las definiciones.** Para los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

- a) **Concesionarios del servicio de taxis:** Personas físicas que prestan el servicio remunerado de personas modalidad taxi y que son regulados por la Ley No. 7969.
- b) **Conductor acreditado:** Son las personas físicas que se registran y/o acreditan voluntariamente como responsables de operar un vehículo registrado ante

una Empresa de Plataforma de Transporte, EPT. Para todos los efectos, el conductor puede o no ser el propietario del vehículo.

**c) Contrato previo de movilidad:** Se refiere al acuerdo previo mediante el cual una persona usuaria acuerda un servicio remunerado de transporte mediante una Empresa de Plataforma de Transporte.

**d) Consejo de Transporte Público:** órgano de desconcentración máxima creada por la Ley No. 7969 en adelante conocida con su acrónimo CTP.

**e) Empresa de Plataforma de Transporte (EPT):** En adelante EPT, es la persona jurídica, debidamente registrada en el CTP, que opera o administra, por sí misma o a través de sus subsidiarias, una plataforma tecnológica que facilita, ofrece, comercia, intermedia, o contrata un servicio de transporte remunerado de personas, ya sea para beneficio propio o de un tercero, conectando personas usuarias con conductores acreditados según sus parámetros.

**f) Ministerio de Obras Públicas y Transportes:** Órgano del Poder Ejecutivo conocido con su acrónimo MOPT.

**g) Persona usuaria:** Son los sujetos que contratan un servicio de transporte remunerado de personas mediante una EPT.

**h) Plataforma de Transporte:** Se refiere a las aplicaciones, herramientas informáticas u otros desarrollos tecnológicos, que facilitan, ofrecen, comercian, intermedian, o contratan un servicio de transporte remunerado de personas.

**i) Procesamiento:** Se entenderá por procesamiento la operación o conjunto de operaciones que se realiza con datos personales o en conjuntos de datos personales, ya sea por medios automatizados, tales como recolección, registro, organización, estructuración, almacenamiento, adaptación o alteración,

recuperación, consulta, uso, divulgación por transmisión, disseminación o puesta a disposición, alineación o combinación, restricción, borrado o destrucción.

**j) Salario Base:** es el indicado en el artículo 2 de la Ley 7337 del 5 de mayo de 1993 y sus reformas.

**k) Servicio de transporte mediante EPT:** Es la modalidad terrestre de transporte público remunerado de personas que no está sujeta a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, ni frecuencias, ofrecido por una EPT según las disposiciones establecidas en la presente ley mediante una plataforma de transporte y materializado a través de conductores registrados y vehículos acreditados propios o ajenos y que tiene como finalidad satisfacer una necesidad de movilización mediante un contrato previo de movilidad.

**l) Vehículo acreditado:** Son los vehículos que se utilizan para el servicio de transporte remunerado de personas mediante una EPT.

**Artículo 5.- Facultades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.** Para los efectos de la presente ley El Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del Consejo de Transporte Público, tendrá las siguientes facultades:

a) Llevar un registro de las EPT según las disposiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos.

b) Supervisar que los registros relacionados con las EPT se mantengan actualizados y que cumplan con los requerimientos de esta Ley.

c) Fiscalizar que el funcionamiento de las EPT se ajuste a lo requerido por la presente Ley y sus Reglamentos.

d) Procurar y promover que el servicio brindado por las EPT sea eficiente, seguro y cómodo para las personas usuarias y los conductores acreditados.

e) Fiscalizar que las EPT remitan a la Dirección General de Tributación y a la Caja Costarricense del Seguro Social la información requerida por la presente ley.

- f) Solicitar trimestralmente a las EPT y sus filiales, las cuales quedan obligadas a entregarlo, un informe sobre las operaciones hechas en el país que incluya datos en formato abierto sobre las características de los vehículos utilizados, la cantidad de conductores acreditados, recorridos, horarios, distancias y cualquier otra información para la creación de políticas públicas, que establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El formato y manera de entrega de este informe será determinado vía reglamento y deberá respetar la normativa aplicable en temas de privacidad y manejo de datos.
- g) Promover la sana competencia entre las EPT y de estas respecto a otros medios de transporte público.
- h) Procurar la intermodalidad entre las EPT y los demás medios de transporte autorizados en el país.
- i) Fiscalizar y garantizar el cumplimiento de lo estipulado en esta Ley.
- j) Cualquier otra que indique esta Ley o sus Reglamentos.

## **Capítulo II**

### **Del Registro de las Empresas de Plataformas de Transporte**

#### **Artículo 6.- Creación del Registro de Empresas de Plataformas de Transporte.**

Mediante la presente Ley se crea el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte, en adelante el Registro. Dicho Registro estará a cargo del Consejo de Transporte Público.

**Artículo 7. De los requisitos a consignar en el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte.** Todas las EPT deberán registrarse por única vez en el Registro. Los requisitos de inscripción para las EPT serán los siguientes:

- a) Nombre y certificación de la EPT constituida como persona jurídica oficialmente en el país.

- b) Nombre completo y calidades del representante legal de la EPT, copia de su cédula de identidad vigente o documento de identidad oficial, teléfono y correo electrónico como medios para recibir notificaciones.
- c) Certificación de personería jurídica de la EPT, la cual deberá ser actualizada cada vez que se modifique su representante legal.
- d) Certificación de su inscripción como contribuyente en la Dirección General de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda.
- e) Copia certificada del acta constitutiva de la Empresa de Plataforma de Transporte.
- f) Información general sobre el funcionamiento de la plataforma tecnológica de transporte vinculada según los protocolos establecidos mediante reglamento.
- g) Listado del nombre completo, calidades y número de licencia de todos los propietarios de vehículos y conductores acreditados ante la EPT.
- h) Listado de los requisitos que se solicitan para la acreditación de conductores y vehículos ante la EPT.
- i) Comprobante de pago del derecho de inscripción en el Registro ante el Consejo de Transporte Público.

**Artículo 8.- Obligatoriedad de Registro.** Todas las EPT, para operar legalmente en el país, deberán inscribirse en el Registro.

**Artículo 9.- Falta de presentación de los requisitos.** La EPT que no cumpla con alguno de los requisitos establecidos en esta Ley o que tenga pendiente el pago de sanciones, no podrá inscribirse en el Registro.

**Artículo 10.- Pago del derecho de inscripción.** La EPT deberá hacer un pago como requisito de inscripción en el Registro, este pago se realizará por una única vez, y será equivalente a cien (100) salarios base, según el salario base establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial y lo dispuesto por la Ley No. 7337. Para la renovación de la inscripción el pago correspondiente será el equivalente a cincuenta (50) salarios base.

**Artículo 11.- Del otorgamiento del permiso.** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público deberá, una vez constatado el cumplimiento de los requisitos para la inscripción de la ETP, aprobar y otorgar el permiso habilitante para la entrada en operación de la EPT. Este permiso tendrá una vigencia de cuatro años y será renovable.

**Artículo 12.- Número de Códigos de Vehículos.** Se establece la facultad del CTP de fijar una cantidad máxima de vehículos que puedan operar bajo las disposiciones establecidas por la presente ley. Dicho tope no podrá ser inferior a la cantidad de concesionarios de taxis existentes. A los fines de aplicar la progresividad de los permisos, el CTP anualmente revisará la conveniencia y oportunidad de aumentar el número de permisos y establecerá, de acuerdo con el reglamento que para tales efectos se emita, los parámetros para la asignación de topes según la cantidad de EPT registradas.

La distribución de esa cantidad de vehículos entre las diferentes plataformas será definida por el CTP.

**Artículo 13.- Vigencia de la inscripción en el Registro.** La inscripción en el Registro tendrá una vigencia de 4 años contados a partir del otorgamiento del respectivo permiso a la EPT. Lo anterior, sin perjuicio de que esta vigencia sea prorrogada por un plazo igual al de su duración inicial, siempre y cuando, la EPT así lo solicite dentro de los treinta días naturales anteriores al vencimiento de su inscripción vigente actual y actualice los requisitos requeridos.

**Artículo 14.- Causales de desinscripción.** El Consejo de Transporte Público podrá desinscribir del Registro, previo cumplimiento del procedimiento sumario que establece la Ley General de la Administración Pública, a una EPT cuando:

- a) Se venza el plazo de su vigencia.

- b) Se realice una renuncia expresa de la EPT.
- c) Cuando la EPT incurra en falta muy grave según lo estipulado en la presente Ley.

### **Capítulo III**

#### **Requerimientos para las Empresas De Plataformas De Transporte**

**Artículo 15.-Requisitos de funcionamiento para las Empresas de Plataformas de Transporte.** Las EPT, debidamente inscritas en el Registro, deberán:

- a) Exigir, como requisito de acreditación para vehículos y conductores las disposiciones establecidas en la presente ley.
- b) Crear y mantener actualizada la información de los propietarios de los vehículos y conductores acreditados ante la EPT.
- c) Impartir a quienes opten por acreditarse como sus conductores un curso de seguridad vial según los contenidos aprobado por la Dirección General de Educación Vial.
- d) Remitir al CTP, de manera trimestral, el listado de los propietarios de vehículos y conductores acreditados de la EPT.
- e) Remitir al CTP, anualmente, un informe sobre las operaciones relacionadas con transporte realizadas en el país, este informe deberá incluir datos en formato abierto con las características de los trayectos utilizados por conductores acreditados, matrices de origen y destino de los viajes, la cantidad de conductores acreditados ante la EPT, estadísticas sobre las horas y flujos de viaje en horas en las que más servicios se brindan y cualquier otra información que le requiera el CTP.
- f) Aportar, y trasladar en forma mensual al CTP, el tres por ciento (3%) sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante una EPT. Este monto será destinado al Fondo Nacional de Movilidad creado en la presente ley.

- g) Diseñar y otorgar un distintivo que deberá ser utilizado por todos los vehículos acreditados, según los parámetros establecidos por reglamento.
- h) Emitir a cada conductor un perfil o identificación digital que permita demostrar su inscripción y deberá ser utilizada por todos los conductores acreditados ante la EPT.
- i) Garantizar el cumplimiento y vigencia de las pólizas de seguros a las que refiere esta ley.
- j) Emitir políticas y procedimientos definidos y estandarizados para fomentar la seguridad de la persona usuaria, evitar el acoso sexual y la discriminación, así como garantizar el cumplimiento de la Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad,
- k) Ofrecer el servicio de transporte remunerado de personas únicamente mediante la plataforma tecnológica debidamente vinculada e indicada en su inscripción ante el Registro a cargo del Consejo de Transporte Público.
- l) Retener automáticamente y trasladar a las autoridades correspondientes las cargas fiscales y parafiscales impuestas por el ordenamiento jurídico costarricense a la EPT y a los conductores acreditados

**Artículo 16.-Requisitos generales de las plataformas de transporte.** Las plataformas de transporte utilizadas por las EPT deberán, como mínimo, cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Estar dotadas de mecanismos y herramientas tecnológicas necesarias para efectuar la intermediación entre las personas usuarias y los conductores acreditados.
- b) Contar con un sistema que permita solicitar el servicio de transporte mediante EPT, e identificar al conductor acreditado y al vehículo registrado que prestará el servicio mediante fotografía.
- c) Informar a la persona usuaria el costo del servicio de transporte mediante de previo a la confirmación o aceptación de este.

- d) Emitir a la persona usuaria un comprobante digital que contenga como mínimo: costo del servicio, el trayecto recorrido, la placa del vehículo utilizado, fotografía del conductor acreditado y del vehículo registrado, así como los comprobantes electrónicos en la condición y forma que establezca la Dirección General de Tributación Directa.
- e) Habilitar un mecanismo para la evaluación del conductor acreditado y de la persona usuaria del servicio.
- f) Recibir el pago por medio electrónico bancarizado o efectivo.
- g) Estar inscrita en el Registro mediante una EPT.

**Artículo 17.- Del esquema de precios.** Cada EPT establecerá sus esquemas de precios correspondientes. Dichos esquemas deberán ser de conocimiento y fácil acceso para las personas usuarias y conductores acreditados.

Asimismo, dichos esquemas deberán mantenerse actualizados y cualquier cambio será notificado previamente al CTP, a los conductores acreditados y a las personas usuarias.

#### **Capítulo IV**

##### **Requerimientos a los Vehículos y los Conductores**

**Artículo 18.-Requerimientos a los vehículos.** Todas las EPT deberán solicitar, como mínimo, los siguientes requisitos para autorizar un vehículo:

- a) Póliza de seguro con la cobertura a la que refiere esta ley.
- b) Derecho de circulación vigente.
- c) Revisión técnica vehicular vigente. Cuando se trate de automotores con menos de 4 años de fabricación la revisión será anual. En el caso de los vehículos con más de 4 años de fabricación dicha revisión será semestral.
- d) Certificado de propiedad del vehículo.
- e) Certificación, emitida por la autoridad correspondiente, de que el vehículo está al día con el pago de las obligaciones fiscales.

- f) El modelo del vehículo para prestar el servicio no podrá ser mayor a ocho años de fabricación. En el caso de los vehículos eléctricos o cero emisiones el año de fabricación del vehículo para prestar el servicio no podrá ser mayor a diez años.
- g) Tener cuatro puertas, cinturones de seguridad funcionando para todos los pasajeros y bolsas de aire delanteras.
- h) Capacidad mínima de cinco pasajeros. Los vehículos hasta siete pasajeros requerirán un permiso especial para comprobar que los dos pasajeros por encima de cinco tengan una salida independiente. No se autorizarán vehículos de mayor capacidad a siete pasajeros.
- i) Placa de matrícula inscrita en el Registro Nacional.
- j) Número de Identificación Vehicular (VIN) contenido en la tarjeta de circulación.
- k) Pagar al CTP un canon anual de doscientos dólares (\$200.0) o de los Estados Unidos de América o su equivalente en colones costarricenses por concepto de administración y fiscalización del Registro de las Plataformas tecnológicas de transporte de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la presente Ley.

**Artículo 19.-Requerimientos de acreditación para conductores.** Para acreditarse ante una EPT los conductores deberán:

- a) Contar con licencia de conducir B1 con al menos dos años de haber sido emitida y recibir un curso digital de seguridad vial impartido por la EPT. Los contenidos de dicho curso deberán ser aprobados por el COSEVI.
- b) Estar debidamente inscritos y al día como trabajador independiente ante la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) y como contribuyente en el Ministerio de Hacienda.
- c) Pagar al CTP un canon anual equivalente a treinta y cinco dólares (\$35.0) o de los Estados Unidos de América o su equivalente en colones costarricenses por concepto de “código de conductor”. Dicho canon será para la atención de gastos corrientes, operativos y financieros del CTP.

## **Artículo 20.- Obligaciones de los conductores acreditados.**

Los conductores acreditados deberán:

- a) Portar en todo momento su licencia de conducir y demás documentación que acredite su derecho de circulación y la revisión técnica vehicular al día
- b) Portar el código de conductor vigente emitido por el CTP lo cual es la identificación o perfil digital correspondiente que lo acredite como conductor ante una EPT.
- c) Portar en el vehículo el distintivo suministrado por la EPT en todo momento que se esté brindando el servicio.
- d) Proporcionar el servicio de transporte mediante EPT previa solicitud de la persona usuaria, según lo establecido en el contrato previo de movilidad.
- e) Contar con las herramientas tecnológicas que le permitan atender los requerimientos de los usuarios, a través de las plataformas tecnológicas que se regulan mediante esta ley.
- f) Evitar recoger usuarios en la vía pública sin tener un contrato previo de movilidad mediante plataforma tecnológica de transporte.

## **Capítulo V**

### **Sobre la Protección a la Persona Usuaría**

**Artículo 21.- Pólizas de seguros.** Todo vehículo mediante el que se preste el servicio deberá estar cubierto por una o varias pólizas de seguros debidamente registradas ante la Superintendencia General de Seguros, que cubran al menos los siguientes riesgos en la prestación del servicio:

a-Responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros, causada de forma accidental, con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo asegurado.

**b-Lesión o muerte del conductor del vehículo, sucedida en forma accidental, con ocasión o por consecuencia de la prestación del servicio.**

Las coberturas antes citadas, son sin demérito de otras que se encuentren dispuestas como obligatorias en otra normativa legal

**Artículo 22.- Garantía de protección a la persona usuaria.** En caso de que las pólizas de seguro del vehículo acreditado se encuentren vencidas o no puedan cubrir en totalidad la responsabilidad civil en que se incurra con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo mediante el que se presta el servicio, tal responsabilidad debe ser asumida por la EPT íntegramente o en la proporción que no haya sido cubierta.

Los términos y condiciones de las plataformas tecnológicas habilitadas o administradas por las EPT, no pueden ser utilizadas para evadir lo dispuesto en el párrafo anterior.

**Artículo 23.- Monto de las pólizas.** Las pólizas o combinación de pólizas del vehículo deberán cubrir montos mínimos que serán definidos por reglamento.

## **Capítulo VI**

### **Del Fondo Nacional De Movilidad**

**Artículo 24.- Creación del Fondo Nacional de Movilidad.** Mediante esta ley se crea el Fondo Nacional de Movilidad, el cual será administrado por el Consejo de Transporte Público. El CTP utilizará el Fondo Nacional de Movilidad para la modernización del transporte público.

**Artículo 25.- Financiamiento.** El Fondo Nacional de Movilidad se financiará de la siguiente forma:

- a) Con el pago del derecho de inscripción en el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte.
- b) El aporte del tres por ciento (3%) sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante EPT.
- c) Sanciones administrativas creadas por esta Ley.
- d) Cualquier otro cobro, ingreso o donación autorizada mediante la presente Ley.

**Artículo 26.- Habilitación de apoyo interinstitucional.**

Con el propósito de que se lleve a cabo con prontitud y eficiencia el cumplimiento de los objetivos del Consejo de Transporte Público, los organismos del Estado, en especial el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como órgano rector del sector las instituciones autónomas, semiautónomas y empresas públicas, quedan autorizados para ceder, traspasar, gestionar, negociar, colaborar, donar o arrendar, a título gratuito, todo tipo de recursos, servicios o bienes muebles e inmuebles, materiales y equipo, así como a trasladar personal a favor del Consejo, sin que al efecto sea necesaria la autorización o aprobación de ningún otro organismo público.

Queda exceptuada la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) de esta habilitación.

**Artículo 27.- Actividad contractual con recursos del Fondo.**

La actividad contractual que realice el Consejo de Transporte Público con los recursos del Fondo estará sujeta a los principios constitucionales de la contratación administrativa. Los presupuestos de este Fondo serán enviados a la Contraloría General de la República, para efectos de aprobación y fiscalización.

## **Artículo 28.- Administración financiera del Fondo.**

Para el uso de los recursos del Fondo Nacional de Movilidad, el Consejo de Transporte Público podrá realizar todo tipo de emisiones estandarizadas y registradas en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios de la Superintendencia General de Valores (Sugeval), en moneda nacional o extranjera, al interés, la tasa de amortización y el monto que su Junta Directiva determine, de conformidad con la legislación aplicable. Dichos títulos tendrán la garantía que el Consejo les señale en el acuerdo de emisión; para ello, podrá titularizar sus ingresos actuales y futuros, o sus bienes, mediante contratos financieros tales como arrendamientos o fideicomisos, o podrá gravar sus bienes e ingresos.

Los títulos que emita el Consejo serán negociables libremente y podrán ser adquiridos por todos los entes públicos o privados, nacionales o extranjeros, incluyendo las operadoras de pensiones.

El Consejo podrá emitir, vender y adquirir valores en el mercado financiero primario o secundario, directamente en ventanilla o por medio de los puestos de bolsa de valores que se estime necesarios. Los valores podrán emitirse en serie o de forma individual y podrán ser objeto de oferta pública. Los bienes patrimoniales del Consejo podrán garantizar dichas emisiones.

El cumplimiento del presente artículo deberá realizarse de conformidad con la legislación vigente sobre la regulación del mercado de valores, en cuanto a las regulaciones y las restricciones que en ella se establezcan.

Se autoriza al Consejo de Transporte Público, para la administración de los recursos del Fondo, la utilización de las figuras de fideicomisos, fondos de inversión, fondos inmobiliarios y fondos de desarrollo inmobiliario para captar los recursos financieros necesarios y de esta manera gestionar la modernización del transporte público masivo.

Siempre que mediante estas figuras se utilicen flujos actuales o futuros predecibles, únicamente se requerirá el refrendo de la Contraloría General de la República y el registro de las emisiones ante la Superintendencia General de Valores (Sugeval), mediante proceso simplificado a determinar por dicha Superintendencia.

**Artículo 29.- Asignación.** El Consejo de Transporte Público utilizará El Fondo Nacional de Movilidad para la modernización del transporte público. Este Fondo será distribuido de la siguiente manera:

a) Durante los primeros **ocho** (8) años, contados a partir de su entrada en funcionamiento y con el objetivo de mejorar la calidad del servicio público de transporte de personas en beneficio del usuario se utilizará la totalidad para:

i.- Modernización de la flota de taxis. Se autoriza al CTP a destinar hasta un ochenta por ciento (80%) de estos recursos para el pago de la prima de adquisición de vehículo nuevo. **Vía reglamento se establecerán los parámetros de distribución tomando en cuenta el tipo de tecnología del vehículo y el monto por prima. El monto máximo que se podrá facilitar como subvención será hasta el equivalente al quince por ciento (15%) del valor del vehículo exonerado.**

ii.- Hasta un veinte por ciento (20%) del Fondo, podrá ser utilizado para atender transferencias por asistencia social para los concesionarios de taxis previo estudio socioeconómico correspondiente. Vía reglamento, dictado por el Poder Ejecutivo, se establecerán los parámetros, los montos y los plazos.

b) Posterior a los 8 años indicados, el Consejo podrá utilizar el Fondo Nacional de Movilidad para la modernización del transporte público.

El CTP y el Tribunal Administrativo de Transporte no podrán utilizar los recursos del Fondo para financiar gastos administrativos. Únicamente el CTP podrá utilizar hasta el equivalente a un dos por ciento (2%) de los recursos del fondo para la atención de los gastos operativos que se requieran para la administración del mismo Fondo,

## **Capítulo VII**

### **De la gestión de datos**

**Artículo 30.-De la divulgación del listado de las EPT.** El Consejo de Transporte Público deberá publicar, semestralmente, por medios digitales y su página web la lista de EPT que estén inscritas en el Registro.

**Artículo 31.- Disponibilidad de la Información.** Cada EPT deberá registrar, procesar y mantener a disposición del Consejo de Transporte Público, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento.

La entrega de esta información deberá cumplir con la legislación sobre protección de datos personales y su finalidad será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta Ley así como la generación de políticas públicas de movilidad.

Para tales efectos las EPT deberán entregar al CTP, la información sincronizada o consolidada, estadística e innominada, respecto de los recorridos, viajes, precios, evaluaciones de viajes, entre otros datos definidos en el reglamento.

El CTP podrá también solicitar reportes periódicos de dicha información a cada EPT.

**Artículo 32.-Del derecho de información de las personas usuarias del servicio.** Tanto las personas usuarias, como los conductores, tienen el derecho a conocer en

el contrato previo de movilidad, el precio que se cobrará por el servicio mediante EPT. Cualquier cambio en el precio deberá de ser informado previamente a las personas usuarias.

De igual forma, las personas usuarias deberán tener acceso durante el servicio de transporte mediante EPT al trayecto recorrido, la placa y características del vehículo acreditado, así como el nombre completo y la foto del conductor acreditado.

**Artículo 33.- Datos de las personas usuarias.** Toda la información que las EPT brinden a instituciones públicas o privadas, deberá garantizar la anonimidad de identidad de las personas usuarias del servicio a excepción de:

- a) Cuando sea solicitada por una autoridad judicial.
- b) Con previo consentimiento expreso de la persona usuaria.

**Artículo 34.- Uso seguro de la información de la persona usuaria.** La EPT deberá hacer disponible a través de la plataforma tecnológica y el sitio web de la empresa, las políticas de información y procesamiento que dé a los datos personales de las personas usuarias.

Los datos deberán ser procesados de manera que garantice la seguridad adecuada de los datos personales de la persona usuaria, incluida la protección contra el procesamiento no autorizado o ilegal y contra la pérdida, destrucción o daño accidentales, utilizando las medidas técnicas u organizativas adecuadas

**Artículo 35. Consentimiento en el uso de los datos personales de los usuarios.** Las personas usuarias deberán dar consentimiento para la recopilación de sus datos personales a través de la plataforma tecnológica de transporte, y se les deberá comunicar los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal.

**Artículo 36. Derecho de solicitud de datos personales.** La persona usuaria tendrá el derecho de solicitar a una EPT:

- a) toda la información personal que se le ha recopilado y el propósito por el cual la ha recopilado.
- b) Si ha vendido esta información personal y el propósito con que se ha hecho.
- c) Las terceras partes a quien la empresa comparte o vende información personal de la persona usuaria.

**Artículo 37.- Derecho a eliminar datos personales.** La persona usuaria tendrá el derecho de solicitar a la EPT que elimine cualquier dato personal sobre que la empresa haya recopilado. La obligación por parte de la empresa a cumplir esta solicitud no deberá cumplirse en caso de que haya que cumplir una orden judicial.

**Artículo 38.- Información para reclamo de seguro.** Durante una investigación de cobertura por reclamación de seguro, las EPT y cualquier otra aseguradora, que potencialmente pueda ofrecer cobertura bajo esta ley, tendrán que cooperar para facilitar el intercambio de información pertinente con las partes directamente involucradas, y con cualquier aseguradora, del conductor acreditado ante la misma. Esto incluirá las horas precisas a las que el conductor acreditado se conectó y se desconectó de la plataforma tecnológica, durante el periodo de veinticuatro horas previo y veinticuatro horas posteriores al siniestro, además de toda la información relacionada con el viaje en el cual se sufrió el percance en investigación.

## **Capítulo VIII**

### **Disposiciones Fiscales y Seguridad Social**

#### **Artículo 39.- Cotización ante la Caja Costarricense del Seguro Social**

Los conductores tienen la obligación de inscribirse como trabajadores independientes ante la Caja Costarricense del Seguro Social y mantenerse con los pagos a la Seguridad Social al día.

**Artículo 40.- Imposición de los Servicios de transporte mediante EPT.** La prestación de Servicio de transporte mediante EPT, así como las rentas o beneficios provenientes de tal actividad, se consideran sujetos al impuesto al valor agregado y al impuesto sobre remesas al exterior.

A tal efecto, se consideran como Servicio de transporte mediante EPT aquellos servicios de transporte remunerado de personas prestados utilizando el internet cualquier otra plataforma digital y que sean adquiridos por un consumidor final ubicado en el territorio nacional.

**Artículo 41.- Aplicación del impuesto sobre el valor agregado.** Se grava con el impuesto al valor agregado la prestación de Servicios de transporte mediante EPT que sean consumidos en el territorio nacional. El hecho generador del impuesto al valor agregado es la prestación de Servicio de transporte mediante EPT para consumo en el territorio nacional por parte de proveedores o intermediarios no domiciliados en el país que presten estos servicios.

La base imponible corresponde al importe bruto del precio de venta del servicio en cuestión que se haya prestado al consumidor final. La tarifa aplicable a la base imponible será del trece por ciento (13%).

En lo no dispuesto en este numeral o en esta ley con respecto a este impuesto, se aplicará lo estipulado en el Título I de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley 9635 del 3 de diciembre de 2018.

**Artículo 42.- Aplicación del impuesto sobre remesas al exterior.** Se grava con el impuesto sobre remesas al exterior las rentas o beneficios de fuente costarricense provenientes de la prestación de Servicios de transporte mediante EPT.

Son rentas o beneficios de fuente costarricense los provenientes de la prestación de Servicios de transporte mediante EPT cuyo consumo se dé en el territorio nacional. El hecho generador del impuesto sobre remesas al exterior en el caso de Servicios de transporte mediante EPT corresponde al pago, acreditación o puesta a disposición de personas domiciliadas en el exterior de las rentas o beneficios de fuente costarricense provenientes de tal actividad.

Son contribuyentes de este impuesto las personas físicas o jurídicas u otras entidades domiciliadas en el exterior que actúen como proveedores o intermediarios para la puesta a disposición de Servicios de transporte mediante EPT y perciban rentas o beneficios de fuente costarricense.

La base imponible corresponde al monto total de las rentas o beneficios por concepto de Servicios de transporte mediante EPT que hayan sido pagadas, acreditadas, transferidas, compensadas o puestas a disposición del beneficiario domiciliado en el exterior.

La tarifa aplicable a la base imponible será del ocho coma cinco por ciento (8,5%). El impuesto sobre remesas al exterior cobrado sobre las rentas o beneficios de fuente costarricense provenientes de la prestación de Servicios de transporte mediante EPT constituye un impuesto único y definitivo y sustituye el impuesto sobre las utilidades que pudiera corresponder al proveedor de estos servicios digitales.

En lo no dispuesto en este numeral o en esta ley con respecto a este impuesto, se

aplicará lo estipulado en el Título IV de la Ley del Impuesto sobre la Renta (Ley 7092 del 21 de abril de 1988 y sus reformas).

**Artículo 43- Percepción del impuesto sobre el valor agregado e impuesto sobre remesas al exterior en cuanto a Servicios de transporte mediante EPT.**

Se faculta a la Administración Tributaria para que establezca el cobro del impuesto sobre el valor agregado y del impuesto sobre remesas al exterior por medio de aquellas personas físicas o jurídicas u entidades que actúen como proveedores o intermediarios en la puesta a disposición de Servicios de transporte mediante EPT cuyo consumo se dé en el territorio nacional.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, las entidades emisoras de tarjetas de crédito o débito de uso internacional deberán actuar como agentes de percepción del respectivo impuesto cuando sus tarjetahabientes:

- a) Adquieran Servicios de transporte mediante EPT para ser consumidos en el territorio nacional, y
- b) Efectúen pagos o acrediten rentas o beneficios provenientes de la prestación de servicios digitales internacionales.

Para los efectos, se consideran como entidades emisoras a aquellas entidades, sean públicas o privadas, que emitan tarjetas de crédito o débito de uso internacional.

La percepción a que se refiere el presente artículo será conforme a la tarifa referida en los artículos anteriores para efectos del impuesto al valor agregado y del impuesto sobre remesas al exterior y se aplicará sobre el importe bruto de la operación efectuada por el tarjetahabiente según corresponda.

**Artículo 44.- Deber de inscripción.** Las personas y entidades contempladas en el primer párrafo del artículo anterior deberán inscribirse en el Registro de

Contribuyentes, por los medios y forma que establezca la Dirección General de Tributación mediante resolución de alcance general.

**Artículo 45.- Declaración y pago.** En el caso de los proveedores e intermediarios de Servicios de transporte mediante EPT acreditados ante la Administración Tributaria, estos deberán presentar las respectivas declaraciones establecidas por la Dirección General de Tributación a efectos del impuesto al valor agregado y del impuesto sobre remesas al exterior y cumplir con las reglas generales dispuestas para la liquidación y pago de estos impuestos. En casos especiales debidamente justificados por la administración, podrá ampliar el plazo de declaración y pago del impuesto, con una periodicidad máxima de cada trimestre.

La entidad emisora o la entidad que comercialice, a partir de una cuenta bancaria por medio de internet o cualquier otra plataforma digital, Servicios de transporte mediante EPT para facilitar los pagos a la cuenta de un vendedor o proveedor no domiciliado en el territorio nacional, deberá presentar una declaración informativa trimestral, dentro de los quince días del mes siguiente a aquel en que finaliza el respectivo trimestre. Los detalles asociados a tal declaración serán dispuestos por la Dirección General de Tributación mediante resolución de alcance general.

Las sumas percibidas deberán depositarse a favor del Fisco en el sistema bancario nacional o en las entidades recaudadoras autorizadas, a más tardar dentro de los tres días hábiles siguientes a la recepción de la transacción por parte de la entidad emisora.

**Artículo 46.- Deber de información.** Corresponde a las entidades emisoras informar a la Administración Tributaria sobre las transacciones que realice el tarjetahabiente por concepto de Servicios de transporte mediante EPT.

Las disposiciones contenidas en el presente artículo aplican para aquellas

entidades, públicas o privadas, que comercialicen, a partir de una cuenta bancaria y por medio de internet o cualquier otra plataforma digital, servicios para facilitar los pagos a la cuenta de un vendedor o proveedor no domiciliado en el territorio nacional.

Mediante resolución emitida para tal efecto, la Dirección General de Tributación establecerá la forma en que deberá reportarse la información requerida para el control, el cobro y la fiscalización de la percepción establecida a cargo de las entidades emisoras a partir de esta Ley.

El suministro inexacto o incompleto de información por parte de la entidad emisora se sancionará de conformidad con las disposiciones contenidas en el artículo 83 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley 4755 del 3 de mayo de 1971 y sus reformas y demás disposiciones que correspondan.

## **Capítulo IX**

### **Régimen Sancionatorio**

**Artículo 47.- Institución encargada.** El Consejo de Transporte Público tendrá a su cargo el control y administración de las medidas sancionatorias que se impongan a las EPT y a los conductores acreditados. El Consejo de Transporte Público sancionará cumpliendo con el procedimiento administrativo sumario previsto en la Ley General de la Administración Pública.

**Artículo 48. Sanciones muy graves a las EPT.** Se impondrá una suspensión de hasta treinta días naturales del Registro de Empresas de Plataformas de Transporte, así como una multa de veinte salarios base en adelante, a la EPT que incurra en las siguientes conductas:

- a) No aporten en tiempo y forma el 3% sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante una EPT.

- b) Reincidencia hasta por tercera vez de las faltas graves estipuladas en esta ley.

**Artículo 49. Sanciones graves a las EPT.** Se impondrá una multa de diez a veinte salarios base, sin perjuicio de sanciones conexas, a la EPT que incurra en las siguientes conductas:

- a) No presenten en tiempo y forma un informe sobre las operaciones hechas en el país.
- b) Brinden el servicio de transporte remunerado de personas mediante una plataforma tecnológica de transporte distinta a la indicada en su inscripción ante El Registro.
- c) Que incumpla con solicitar los requisitos exigidos por esta ley para registrar y acreditar vehículos y conductores.
- d) Cuya información relacionada el esquema de precios no se mantenga actualizada.
- e) Cuyo esquema de precios actualizado no sea de conocimiento y fácil acceso para los usuarios y conductores, quienes deberán manifestar su consentimiento al usar la plataforma tecnológica.
- f) Que no tengan mantengan actualizado un registro interno de los propietarios de los vehículos y conductores debidamente acreditados ante la EPT.
- g) Que no brinden a la persona usuaria un comprobante por cada servicio realizado mediante EPT, que contenga, como mínimo, lo exigido en la presente ley.
- h) Que no garanticen la anonimidad de identidad de los usuarios en la información y datos que brinden a instituciones públicas o privadas, de acuerdo a lo que establece la presente ley.
- i) Que no fiscalicen que las pólizas de seguros a las que refiere esta ley se encuentren vigentes.

- j) No retengan y trasladen automáticamente a las autoridades correspondientes las cargas fiscales y parafiscales impuestas por el ordenamiento jurídico costarricense a la EPT y los conductores acreditados.
- k) No cuenten con políticas y estándares suficientes para fomentar la seguridad de la persona usuaria, evitar el acoso sexual y la discriminación al recibir su servicio.

**Artículo 50. Sanciones leves a las EPT.** Se impondrá una multa de tres a ocho salarios base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) Que incumplan con los parámetros y requisitos que exige esta ley para el contrato previo de movilidad.
- b) Que no remitan al Consejo de Transporte Público en tiempo y forma el listado de los conductores y vehículos acreditados.
- c) Que no otorguen a sus conductores los distintivos para sus vehículos, según lo que exige la presente ley.

**Artículo 51.- Sanciones muy Graves a los conductores de las EPT.** Se impondrá una suspensión de treinta días naturales de su condición de conductor acreditado a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) No adquieran pólizas de seguros acorde a lo que exige esta ley.
- b) Operar sin la revisión vehicular vigente.
- c) Reincidencia hasta por tercera vez de las faltas graves estipuladas en esta ley.

**Artículo 52.- Sanciones Graves los conductores de las EPT.** Se impondrá una multa medio salario base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) Proporcionen el servicio de transporte mediante EPT sin previa solicitud de la persona usuaria, según lo establecido en el contrato previo de movilidad.
- b) No cuenten con las herramientas tecnológicas que le permitan atender los requerimientos de los usuarios, a través de las plataformas tecnológicas que se regulan mediante esta ley.
- c) Se parqueen de manera consecutiva sobre la vía pública y/o personas usuarias en la vía pública sin tener un contrato previo de movilidad.
- d) Utilicen las paradas autorizadas para autobuses o taxis concesionados.
- e) La interrupción o negación de brindar la prestación del servicio, salvo cuando existan razones de caso fortuito o fuerza mayor.
- f) Utilización de vehículos no acreditados.
- g) Realicen cobro indebido a la persona usuaria.

**Artículo 53. Sanciones leves a los conductores de las EPT.** Se impondrá una multa de un sexto de salario base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) No porten su acreditación como chofer durante la prestación del servicio.
- b) No porten el distintivo en como vehículo durante la prestación del servicio

**Artículo 54.-Impugnaciones.** Las partes podrán recurrir contra los actos emanados por el Consejo de Transporte Público ante el Tribunal Administrativo de Transportes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11 y 22 de la Ley N° 7969 de 22 de diciembre de 1999.

**Artículo 55.- Del pago de intereses moratorios.** Los pagos adeudados al Consejo de Transporte Público, así como los montos de las multas y los intereses moratorios derivados de la aplicación de esta ley, debidamente certificados por el Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público, constituirán título ejecutivo y, en el proceso judicial correspondiente, sólo podrán oponerse las excepciones de

pago o prescripción. Dichos montos pasarán a formar parte del Fondo de compensación para los concesionarios de taxi.

En caso de falta de pago de los montos y sanciones previstas en la presente ley, se aplicarán los intereses calculados de conformidad con el artículo 57 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios. Adicionalmente, se aplicará una multa por concepto de mora, calculada en un diez por ciento por cada mes o fracción de mes que haya transcurrido desde la fecha en que debió satisfacerse la obligación hasta la fecha del pago efectivo.

Si la mora es superior a los seis meses, será causal de revocación del permiso sin responsabilidad de la Administración.

## **Capítulo X**

### **Disposiciones Finales**

**Artículo 56.- Prohibición.** Se prohíbe la implementación en el territorio nacional, de EPT y plataformas tecnológicas de transporte al margen de lo dispuesto en la presente Ley.

**Artículo 57.- Libro de quejas virtual.** Para todas las plataformas tecnológicas de transporte remunerado de personas, el Consejo de Transporte Público confeccionará un libro de quejas virtual que cumpla con las exigencias que disponga la Oficina de Protección del Consumidor en la página web del MEIC y del CTP.

## **Capítulo XI**

### **Reformas y Derogatorias**

**Artículo 58.-Reformas a la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus Reformas.** Modifíquese los artículos 2; 4 inciso c); 7 inciso j), 8; párrafo segundo del artículo 9; el párrafo primero del artículo 13; 29, 50, y 58 de la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus Reformas.

Cuyos textos dirán:

*“Artículo 2.-Naturaleza de la prestación del servicio. Para todos los efectos legales y prestacionales, el transporte remunerado de personas en la modalidad 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 los casos previstos en los incisos a) y j) del artículo 7 de la presente ley y su reglamento.*

(...)

*Se requerirá permiso para prestar el servicio de transporte remunerado de personas mediante Empresa de Plataforma de Transporte. Estos permisos serán otorgados por el Consejo de Transporte Público de conformidad con la ley especial que las regula.”*

*“Artículo 4.- Principios generales de operación*

(...)

- d) *Promover la democratización del servicio de taxi, sin sujeción a la cantidad de concesiones que se puedan otorgar por persona.*”

*“Artículo 7.-Atribuciones del Consejo. El Consejo en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:*

*(...)*

- “j) Otorgar permisos por un plazo de hasta de doce meses renovables, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público.*

*Estarán contemplados dentro de esta categoría de permisos el servicio de transporte remunerado de personas modalidad taxi y los que se presten mediante Empresas de Plataformas de Transporte. Estos permisos serán otorgados por el CTP de conformidad con las disposiciones de la presente ley.”*

*“Artículo 8.-Integración del Consejo. El Consejo estará integrado de la siguiente manera:*

- a) Ministro de Obras Públicas y Transportes, quien preside, o su representante.*
- b) El Viceministro de Transportes y Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o su delegado. En caso de ausencia del Ministro del MOPT preside el Viceministro de Transporte.*
- c) Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía, designado por el Ministro del ramo.*
- d) Un abogado con experiencia y conocimiento en Derecho Público designado por el Poder Ejecutivo.*
- e) Un profesional incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos designado por el Poder Ejecutivo.*
- f) Un profesional en el área de ciencias económicas.*
- g) Un representante de los usuarios.*

*“Artículo 9.- Nombramiento y Plazo*

(...)

*Los miembros del Consejo no podrán ser socios, gerentes, directores o representantes comerciales de ninguna empresa de transporte público concesionaria o permisionaria o de las Empresas de Plataformas Tecnológicas habilitadas”*

*“ARTÍCULO 13.- Perfil del Director Ejecutivo*

*El Director Ejecutivo será un nombramiento de confianza designado por el Consejo y responderá personalmente por su gestión ante este órgano. Dicho nombramiento podrá ser renovado en plazos iguales. Deberá contar con los siguientes requisitos:*

*(...)”*

*“Artículo 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios que se presten mediante plataformas tecnológicas:*

*1.- (...)*

*2.- La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público deberá, una vez constatado el cumplimiento de los requisitos para la inscripción de la ETP, aprobar y otorgar el permiso habilitante en un sólo acto para la entrada en operación de la EPT.*

*Estos permisos serán otorgados por el CTP hasta por 4 años renovables de conformidad con las disposiciones de la ley especial que las regula.*

*3.-Se considerarán concesionarios de una concesión administrativa de taxi conforme al inciso 1) del presente artículo, a los permisionarios del servicio especial estable de taxi, que a la fecha de vigencia de la presente ley estén autorizados por el Consejo de Transporte Público de acuerdo con la Ley N°8955 del 16 de junio del año 2011. El MOPT-CTP reglamentarán la presente disposición.”*

*Artículo 58.- Cambios de tarifas*

*“Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán utilizar plataformas tecnológicas ofrecidas para ellos en forma exclusiva, para lo cual*

*quedan facultados para agruparse o afiliarse a la que sea de su interés. Para los efectos de la presente ley estas plataformas únicamente tendrán la obligación de registrarse y los taxistas que se afilien deberán estar acreditados ante el CTP.*

*Para los taxistas concesionados, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) establecerá una tarifa máxima que contemple el primer kilómetro más el recorrido adicional, quedando autorizados los conductores, de esta modalidad, a transar un precio menor con el usuario, mismo que deberá ser indicado, si hay acuerdo entre el conductor y el usuario, antes de iniciar el servicio. Queda autorizada la ARESEP para implementar una aplicación tecnológica que sustituya el taxímetro tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igual autorización se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.*

*El Consejo de Transporte Público quedará facultado para reorganizar las bases de operación de los taxis concesionados de manera que existan bases más amplias, desde el punto de vista geográfico y por densidad poblacional que le permita a los usuarios recibir un servicio más competitivo. La reorganización de las bases de operación se hará por Reglamento.*

**Artículo 59.- Reforma a la Ley N° 7593 del 09/08/1996 y sus Reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).** Modifíquese el artículo 5 inciso f) para que diga lo siguiente:

*“(…)*

*f) Cualquier medio de transporte público remunerado, salvo el aéreo, los servicios especiales de transporte en su modalidad de estudiantes, trabajadores y turismo y el servicio de transporte remunerado de personas mediante Empresas de Plataformas de Transporte de conformidad con las disposiciones establecidas en su ley especial.”*

**Artículo 60.- Reforma a la Ley N° 7593 del 09/08/1996 y sus Reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).** Modifíquese el artículo 5 inciso f) para que diga lo siguiente:

*“(...)*

*f) Cualquier medio de transporte público remunerado, salvo el aéreo y el servicio de transporte remunerado de personas mediante plataformas tecnológicas.”*

**Artículo 61.- Reforma a la Ley N° 9078 del 09/08/1996 y sus Reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial:**

Modifíquese los artículos 30 inciso a) y 41 para que digan lo siguiente:

*“(...)*

*a) Cada seis meses para los vehículos automotores colectivos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas. En el caso de los vehículos destinados al servicio público de transporte remunerado de personas modalidad taxi y los vehículos acreditados para brindar el servicio de transporte mediante Empresas de Plataformas de Transporte será una vez al año cuando el vehículo tenga menos de 4 años de fabricación y semestralmente una vez transcurridos los 4 años de fabricación.*

*“Artículo 41.- Flota Autorizada*

*Se prohíbe a los operadores de transporte público prestar el servicio con unidades no autorizadas, fuera de vida útil o que no cuenten con el respectivo permiso expedido por el CTP. Igual prohibición aplicará cuando una persona ofrezca o brinde transporte irregular o sin autorización del CTP. En tal caso, la Policía de Tránsito procederá a retirar, de inmediato, la unidad de circulación o inmovilizarla, sin perjuicio de las demás sanciones que le resulten aplicables. La sanción administrativa le corresponderá aplicarla al Consejo de Transporte Público mediante un debido proceso sumario.*

## **Capítulo XII**

### **Disposiciones Transitorias**

**Transitorio I.** El Poder Ejecutivo contará con un plazo de seis meses para reglamentar la presente Ley, a partir de su entrada en vigencia.

**Transitorio II.** El Consejo de Transporte Público promulgará la reglamentación, programación e instalación del Registro de EPT, para proceso de inscripción de las plataformas tecnológicas que lo soliciten, dentro del plazo de tres meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

**Transitorio III.** Los Permisionarios de Servicio Especial Estable de Taxi que a la fecha de promulgación de la presente ley tengan un permiso vigente otorgado por el CTP al amparo de la Ley 8955 de junio del 2011, tendrán un plazo de tres meses para formalizar la respectiva concesión administrativa en forma individual o por persona física conforme a lo dispuesto en el artículo 29 inciso 1) de la Ley 7969. Se exceptúa por única vez, la aplicación del sub-inciso e) del citado artículo 29 inciso 1).

**Transitorio IV.** Los concesionarios que adquirieron una concesión administrativa con la promulgación de la Ley 7969 y que a la fecha de renovación no pudieron formalizar su concesión por errores de notificación, podrán presentar ante el CTP la solicitud de renovación de la concesión dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

**Transitorio V.**-En lo que respecta a la reforma del artículo 8 de la Ley 7969, contenida en la presente ley, respecto a la integración del Consejo de Transporte Público, En cuanto a los integrantes de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público aquellos cuyo nombramiento no puedan continuar en virtud del cambio de la composición establecido en la presente ley, su nombramiento se dará por

concluido y serán indemnizados. El Director Ejecutivo permanecerá en su puesto hasta el final de su nombramiento.

**Transitorio VI.-** Para la aplicación del artículo 28 inciso a) sub inciso i. Modernización de la flota de taxis se autoriza la exoneración del cien por ciento (100%) de la totalidad de los impuestos de todo tipo que se pagan por la importación y venta o con ocasión de ella por una única vez, para la compra de vehículos para el transporte remunerado de personas modalidad taxi. Dicha exoneración será aplicable para la sustitución de flota cuyo modelo de vehículo sea igual o superior a ocho años.

**Transitorio VII.-** A partir del año siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley y hasta por un plazo de 3 años se exime a los permisionarios y concesionarios del servicio público de transporte modalidad taxi del pago del cañón establecido en la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus Reformas. El MOPT deberá transferir directamente al CTP vía Presupuesto de la República el monto equivalente al dejado de percibir por el CTP considerando el presente transitorio para cada año.

**Transitorio VIII.-**En el caso de las Empresas de Plataforma de Transporte que han operado de previo a la vigencia de esta ley el pago por su registro será de dieciocho mil seiscientos salarios base, según el salario base establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial.

**Transitorio IX.-** Las Empresas de Plataformas de Transporte contarán con un plazo de cuatro meses contados a partir de su entrada en operación para cumplir con la obligación de emitir un distintivo según las disposiciones establecidas en la presente ley.

Rige a partir de su publicación.

**CARLOS ALVARADO QUESADA**

**Rodolfo Mendez Mata**

**Ministro de Obras Públicas y Transportes**