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

**PROYECTO DE LEY**

**LEY REGULADORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS**

**POR MEDIO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y**

**REFORMAS A LA LEY 7969, LEY 7593, 7600, 3503 y LEY 9078**

**DEL PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º**

**PROYECTO DE LEY**

**LEY REGULADORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS POR MEDIO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y REFORMAS A LA LEY 7969, 3503, 7600, 7593 Y LEY 9078.**

Expediente N.º

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La propuesta de “LEY REGULADORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE RMUNERADO DE PERSONAS POR MEDIO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS” pretende crear un marco jurídico para la regularización del servicio del transporte remunerado de personas que utilizan las plataformas tecnológicas como mecanismo de intermediación entre conductores y usuarios, a su vez también pretende regular, reformar y mejorar la normativa relacionada con el servicio público de transporte remunerado de personas modalidad taxi con el fin de garantizar una mayor competitividad, mejorar la calidad del servicio que se brinda y establecer un escenario de armonía y competencia sana entre los diferentes servicios de transporte remunerado regulado de personas.

**Situación internacional:**

La incursión de nuevas tecnologías en las diferentes economías ha generado que las dinámicas de mercado contempladas tradicionalmente por las distintas legislaciones de diferentes países se vean debilitadas o desfasadas en el tiempo, debido a la rápida y escalada incursión de plataformas tecnológicas y nuevas modalidades de servicios.

Las plataformas tecnológicas que intermedian el servicio de transporte remunerado de personas han logrado una significativa penetración en las dinámicas de movilización de los países, teniendo efectos en la variedad de opciones con las que cuenta el consumidor para suplir sus necesidades de movilidad. Esta realidad ha generado todo tipo de externalidades y efectos en el mercado como lo conocíamos tradicionalmente.

En ese sentido, países como Argentina, Chile, México y Estados Unidos, entre otros, se encuentran discutiendo las formas de cómo regularizar este tipo de actividades comerciales y Costa Rica no se encuentra ajena a esta realidad.

**Contexto nacional:**

La situación del transporte público en Costa Rica es un tema que requiere ser abordado de forma integral y con el debido cuidado que merece. Por medio de la legislación se presenta la oportunidad para buscar el desarrollo y mejora del servicio de transporte remunerado de personas, y que este cuente con condiciones que garanticen el mayor bienestar para la ciudadanía en general.

El servicio de transporte remunerado de personas se ha desarrollado bajo modelos rígidos que se han mantenido a lo largo del tiempo sin sufrir cambios significativos o sustanciales que permitan la adecuación a las diferentes realidades globales.

**Sobre la presente propuesta de la ley:**

Este proyecto tiene como objetivo principal desarrollar un cuerpo normativo que centre su discusión en la persona usuaria final y en los consumidores de los servicios de transporte remunerado de personas, tomando en cuenta las condiciones actuales de los diferentes actores y buscando el mayor equilibrio posible.

Así mismo, se pretende una mejora sustancial en el marco regulatorio vigente del transporte remunerado de personas, por medio de la adecuación de los diferentes cuerpos normativos que regulan la materia para el beneficio de la persona usuaria de dichos servicios.

De ahí que los cambios propuestos al proyecto número 21587, que es el referente del presente, están desarrollados siempre desde esa perspectiva de **poner al usuario como beneficiario central de esta propuesta**, de ahí que cada uno de esos cambios están dirigidos al beneficio de quienes a diario utilizan el transporte público para llegar a su destino.

En cuanto a la obligatoriedad del mínimo de un año de haber sido acreditado como conductor para que se le permita el transporte remunerado de personas, es claro que una persona conductora sin experiencia o que recién obtiene su licencia no cuenta con la pericia necesaria y de ello se deriva un evidente riesgo para el usuario. Si bien lo ideal sería no mínimo de tres años de experiencia (que es lo que se le exige al conductor de taxi en la legislación actual), la reducción de ese plazo tiene como fin facilitar el acceso al trabajo a las personas jóvenes que requieren incursionar en el mercado laboral.

En lo que atañe a la rotulación del vehículo, es de vital importancia que esto sea así para que, en caso de alguna anomalía o peligro latente, las autoridades puedan identificar, sea de manera presencial, testimonial o por medio de cámaras, al vehículo que está transportando usuarios, de igual manera, el transporte público tiene un carácter especial de gran importancia para el Estado, de ahí que debe seguir rigiéndose bajo la figura de servicio público remunerado y no privado, lo que implica que se regirá por las leyes que aplican para esa materia, siempre en pro de la garantía, protección y seguridad del usuario.

Por su parte, la Ley 7600 en su artículo 47 exige que “*por lo menos un diez por ciento (10%) de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad*” y es una ley que debe cumplirse en beneficio de esa población costarricense.

El máximo de operadores y su distribución por zonas de operación tiene numerosas razones de ser, entre ellas, que no distribuir por zonas de operación hará que muchas partes del país no se beneficien de este servicio pues evidentemente los prestatarios se concentrarán en el Valle Central y dejarán en abandono las zonas rurales que también lo necesitan, lo que generaría un evidente desequilibrio pues en unas zonas (Valle Central) tendremos un exceso de oferta y la consecuente aglomeración vehicular, mientras en otras zonas (área rural), ni siquiera se ofrecería este servicio, situación que ya es visible a lo largo del país. Por otro lado, no limitar ese número de prestatarios hará que haya exceso de vehículos en demanda de pasajeros, lo que implica un aumento en el parque vehicular con sus respectivas afectaciones, como mayor cantidad de automóviles estacionados y con ello reduciendo el espacio para circular, mayores embotellamientos o presas con el evidente aumento en la contaminación del ambiente y el consecuente deterioro de la calidad de vida de los costarricenses, esto sin mencionar que se tratará de una actividad ruinosa, lo que redunda en jornadas de trabajo de quince, dieciséis o más horas diarias, aumento en el estrés de quienes se dediquen a ello así como todas las repercusiones en la salud y la familia de esas personas.

En cuanto a la asignación de una acreditación y/o autorización, esta debe ser en beneficio de una persona física, no jurídica, tiene como finalidad el principio democratizador, esto es, promover la democratización del servicio de trasporte remunerado de personas, lo que permite asegurar al Estado que la nueva figura de transporte remunerado por medio de plataformas sea una fuente de trabajo para los costarricenses que lo necesitan y no un beneficio para las empresas y con ello evitar que compañías o grupos económicamente poderosos se aprovechen de quienes necesitan de un empleo, situación que hoy viven miles de conductores de esas plataformas que manejan tarifas, reglas y comisiones a su antojo en perjuicio de quienes brindan el servicio a los usuarios.

En cuanto a la tarifa, se define un “piso” a las empresas de plataforma, esto con el fin de no convertir la actividad en ruinosa, por otra parte, se define un “techo” para los taxis, esto permite asegurar al usuario que el precio de su viaje nunca será antojadizo ni excesivo. Este mecanismo de “piso y techo” a las tarifas procura un equilibrio entre beneficiar a los usuarios y evitar la ruina de los prestatarios que, ante la férrea competencia que se vislumbra, se podría caer en una guerra de precios que no beneficia a nadie pues llevará a la ruina a los prestatarios del servicio que no podrán hacerles frente a los gastos de mantenimiento de sus vehículos, lo que redunda en un evidente riesgo y deterioro en el servicio.

En esto debemos recordar que la teoría del equilibrio económico y financiero de los contratos administrativos en Costa Rica define: “La tarifa debe ser un medio de retribución, justo y razonable que permita amortizar la inversión que se ha realizado para la prestación debida del servicio público, y, además, permitir la reinversión en la actividad de manera tal que el servicio continúe siendo eficiente, así como un margen de utilidad. Los postulados que subyacen en el concepto mismo de servicio público justifican y exigen que la tarifa funja como un medio que permita mantener un nivel de calidad apto en el servicio”. Este modelo le permitirá al usuario elegir la opción que más le convenga sin temor a que en momentos de alta demanda el precio se va a disparar (techo) y, por otro lado, evitar que la competencia desmedida de precios lleve a la ruina, discontinuidad y deterioro del servicio (piso).

Finalmente, cabe recordar que la figura del transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas está diseñada para que la prestación sea únicamente por medio de esa herramienta, lo que lleva implícita la prohibición de que esos vehículos utilicen paradas o circulen por las calles en demanda de pasajeros o firmen contratos con empresas tanto públicas como privadas.

**CAPÍTULO I**

**Objeto, ámbito de aplicación, principios y definiciones.**

**Artículo 1- Objeto de la ley.**

La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo que regule la operación en el país de los servicios de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas. Pero además reformar y mejorar diferentes leyes relacionadas con el Transporte Publico.

**Artículo 2- De la regulación.**

La regulación de las plataformas tecnológicas que presten servicio de transporte remunerado de personas es un servicio público regulado por el Consejo de Transporte Público.

**Artículo 3- Definiciones.**

Para los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

1. **Conductor acreditado:** Es la persona física que se registra y acredita como responsable de operar un vehículo registrado ante una Empresa de Servicios de Transporte Remunerado de Personas por medio de plataformas tecnológicas (ESTRP). Estará sujeta al otorgamiento de permisos o autorizaciones gubernamentales, para brindar el servicio de transporte remunerado de personas mediante ESTRP, además de los requisitos que establezca esta ley.
2. **Contrato previo de movilidad**:  Se refiere al acuerdo previo, a través de una plataforma tecnológica, mediante el cual una persona usuaria solicita un servicio remunerado de transporte a través de una ESTRP.
3. **Empresas de Servicios de Transporte remunerado de Personas por medio de Plataformas Tecnológicas en adelante, ESRTP**: Es la persona jurídica, debidamente registrada ante el Consejo de Transporte Público, que opera y/o administra, una plataforma tecnológica y que conecta personas usuarias con conductores acreditados.
4. **Plataforma Tecnológica**: Se refiere a las aplicaciones, herramientas informáticas y tecnológicas, que facilitan, ofrecen, comercian, intermedian, o permiten contratar un servicio de transporte remunerado de personas.
5. **Servicio de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas**: Es la modalidad terrestre de transporte remunerado de personas ofrecida por una ESTRP según las disposiciones establecidas en la presente ley mediante una plataforma de transporte y materializado a través de conductores y vehículos acreditados que tienen como finalidad satisfacer una necesidad de movilización mediante un contrato previo de movilidad.
6. **Vehículo acreditado**: Son los vehículos que se utilizan para el servicio de transporte remunerado de personas mediante una ESTRP.

**CAPÍTULO II**

**Organización y competencias.**

**Artículo 4- Autoridad competente.**

El Consejo de Transporte Público, será la autoridad competente para interpretar, ejercer, observar y aplicar las atribuciones y obligaciones previstas en la presente ley y sus reglamentos.

La actividad del transporte remunerado de personas mediante la intermediación de Plataformas Tecnológicas es pública, y contará con la regulación y fiscalización del Consejo de Transporte Público quien velará por el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley.

**Artículo 5- Competencias del Consejo de Transporte Publico.**

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

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

c) Fiscalizar que el funcionamiento de las ESTRP se ajuste a lo requerido por la presente ley y sus reglamentos.

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

e) Comprobar, al momento de la inscripción, que las ESTRP estén inscritas ante la Dirección General de Tributación y ante la Caja Costarricense de Seguro Social, y no se encuentren en estado de morosidad.

f) Procurar la intermodalidad entre las ESTRP y los demás medios de transporte remunerado autorizado en el país.

**Artículo 6- Presupuesto.**

Para cumplir con las funciones que le otorga esta ley, el Consejo de Transporte Publico contará con un porcentaje del monto de inscripción del derecho de operación tanto de las empresas de transporte remunerado de personas, así como a lo correspondiente a cada conductor acreditado.

**CAPÍTULO III**

**De las Empresas de Servicios de Transporte Remunerado de Personas Por medio de Plataformas Tecnológicas**.

**Artículo 7- Sobre el registro digital de Empresas de Servicios de Transporte Remunerado de Personas por medio de Plataformas Tecnológicas.**

El Consejo de Transporte Público creará y administrará un registro con la información de las ESTRP.  Dicho registro deberá atender las políticas establecidas en la ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, N.º 8220, del 11 de marzo de 2002.

**Artículo 8- Obligatoriedad.**

Todas las empresas, para ofrecer servicios de transporte remunerado de personas mediante plataformas tecnológicas, deberán inscribirse ante el Consejo de Transporte Público en el registro digital de Empresas de Servicios de Transporte Remunerado de Personas por medio de Plataformas Tecnológicas.

**Artículo 9- Inscripción en el registro.**

Para realizar la inscripción en el registro las ESTRP deberán presentar ante el Consejo de Transporte Público los siguientes requisitos:

a) Razón o denominación social de la persona jurídica y acta constitutiva.

b) Copia de cédula de identidad vigente o documento de identidad oficial del representante legal en Costa Rica de la ESTRP, teléfono, fax y correo electrónico como medios para recibir notificaciones.

c) Certificación de personería jurídica, la cual deberá ser actualizada cada vez que se modifique el ordenamiento estatutario o la representación legal.

d) Domicilio exacto, números telefónicos y correos electrónicos oficiales de la persona jurídica referente a las ESTRP.

e) Nombre e información general de la plataforma tecnológica administrada u operada por la ESTRP.

f) Listado de los requisitos que se solicitan a los conductores y a los vehículos para la acreditación de conductores y vehículos ante la ESTRP.

g) Certificación de su inscripción como contribuyente en la Dirección General de Tributación, ya que este servicio estará sujeto al pago de impuesto de valor agregado, de acuerdo con la ley de fortalecimiento de las finanzas públicas, ley número 9635, del 04 de diciembre del 2018.

h) Certificación de inscripción del conductor acreditado ante la Caja Costarricense de Seguro Social.

i) El comprobante del correspondiente pago al registro de la ESTRP.

**Artículo 10- Falta de presentación de los requisitos.**

En caso que La ESTRP que no cumpla con alguno de los requisitos establecidos en esta ley o que tenga pendiente el pago de multas se procederá a notificarle una prevención para que en el plazo de diez días hábiles contados a partir del día siguiente de la misma, proceda a acreditar los requerimientos omitidos o los correspondientes pagos de las multas.

De incumplir con la citada prevención, no podrá inscribirse en el registro de empresas de servicios de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas.

**Artículo 11- Otros requisitos a cumplir.**

El cumplimiento de los requisitos anteriormente expuestos no exime a las ESTRP de su deber de cumplir cualquier otra condición que el ordenamiento jurídico costarricense requiera.

**Artículo 12- Pago del registro**.

Las ESTRP deberán hacer un pago inicial por su registro, equivalente a veinte salarios base en las entidades bancarias a título de la tesorería nacional.

Para la renovación de la inscripción, el pago correspondiente será el equivalente a diez salarios base.

**Artículo 13- Vigencia del registro.**

El registro al que se refiere este capítulo tendrá una vigencia de cuatro años, sin perjuicio de que la misma sea prorrogada por plazos iguales, siempre y cuando, la ESTRP así lo solicite dentro de los treinta días hábiles anteriores al vencimiento de su registro vigente, para lo cual la ESTRP deberá efectuar nuevamente el pago del registro establecido en el artículo anterior.

**Artículo 14- Del otorgamiento del permiso.**

El Consejo de Transporte Público, una vez constatado el cumplimiento de los requisitos para la inscripción de la ESTRP y a partir de su registro, deberá aprobar y otorgar el permiso habilitante para la entrada en operación de la ESTRP.

**Artículo 15- Cancelación del permiso y registro de empresas de servicios de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas**.

El registro de las ESTRP será cancelado por:

a)  Terminación de su vigencia.

b)  Renuncia expresa de la persona jurídica.

c)   Liquidación de la persona jurídica.

d)  Cuando así se estipule en el título de sanciones de esta ley.

La cancelación del permiso y/o del registro, debe realizarse conforme a lo estipulado en el artículo 43 de la Ley Reguladora de Transporte Remunerado de personas en vehículos en la modalidad taxi (Número 7969 y sus reformas)

**CAPÍTULO IV**

**Empresas de Servicios de Transporte Remunerado de Personas por medio de Plataformas Tecnológicas, conductores acreditados y personas usuarias.**

**Artículo 16- Obligaciones para las ESTRP.**

Las ESTRP, debidamente inscritas en el registro deberán:

a) Crear y mantener actualizado un registro interno o base de datos de los conductores y vehículos acreditados ante la ESTRP.

b) Brindar al cliente un comprobante por cada servicio mediante ESTRP realizado por medio de su plataforma tecnológica, que contenga, como mínimo, la siguiente información: costo del servicio, la ruta transitada, la placa y el tipo de vehículo, así como el nombre completo y la foto del conductor acreditado.

c) Remitir al Consejo de Transporte Público, de manera trimestral, el listado de los conductores acreditados y registrados en la plataforma tecnológica de la ESTRP con las respectivas placas de los vehículos acreditados que estos conductores tienen a su cargo.

d) Emitir a cada conductor un perfil o identificación digital que permita demostrar su inscripción y que deberá ser utilizado por todos los conductores acreditados ante la ESTRP.

e) Vigilar que las pólizas de seguros a las que refiere esta ley se encuentren vigentes.

f) Establecer un sistema de protección al usuario, que permita limitar la cantidad de tiempo que un conductor acreditado se mantiene conectado, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

g) En caso de una investigación de cobertura por reclamación, las ESTRP, y cualquier asegurador 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 la aseguradora contratada por el conductor acreditado.

h) Emitir políticas y procedimientos para fomentar la seguridad de la persona usuaria, evitar el acoso sexual y toda clase de discriminación.

i) Velar porque toda la información provista al Consejo de Transporte Público cuente con la debida oportunidad y calidad, libre de errores, defectos u omisiones.

**Artículo 17- Información de las personas usuarias.**

Toda la información que las ESTRP brinden a instituciones públicas o privadas, deberá garantizar la anonimidad de identidad de las personas usuarias del servicio de ESTRP, a excepción de:

a)   Cuando sea solicitada por una autoridad judicial.

b)   Con previo consentimiento del cliente.

**Artículo 18- Identificación o perfil digital del conductor acreditado.**

La identificación o perfil digital que deberán portar las personas conductoras acreditadas, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a)- Indicar la ESTRP de ante la cual está acreditada.

b)- Nombre, número de cédula de identidad y foto de la persona conductora acreditada.

c)- Número de placa del vehículo acreditado que está facultado para conducir.

d)- Año de incorporación como conductor acreditado.

**Artículo 19- Obligatoriedad del uso de plataforma tecnológica.**

Las ESTRP únicamente podrán ofrecer la intermediación del servicio de transporte remunerado de personas a través de la plataforma tecnológica debidamente indicada en su inscripción ante el Consejo de Transporte Público, de lo contrario serán sancionados según lo establece la presente ley.

**Artículo 20- Del esquema de precios.**

Cada ESTRP establecerá sus esquemas de precios correspondientes con base al modelo regulatorio de la autoridad reguladora de los servicios públicos “ARESEP”, pero nunca podrá ser inferior a la tarifa máxima de referencia que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos establezca para los taxis, de acuerdo con los artículos 57 y 58 de la Ley 7969. De igual manera, las ESTRP no podrán otorgar regalías, descuentos, bonos u otros. 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 a los conductores acreditados y a las personas usuarias.

**Artículo 21- Del derecho de información de las personas usuarias en el servicio.**

Los usuarios deberán conocer en el acuerdo previo, el precio que se cobrará por el servicio a través de la plataforma tecnológica.  Cualquier cambio en el precio deberá de ser informado al usuario y este deberá aprobarlo antes de poder iniciar con el servicio.

De igual forma deberán tener acceso durante el servicio a la ruta del viaje, la placa y tipo del vehículo acreditado, así como el nombre completo y la foto del conductor acreditado.

**Artículo 22- Método de pago.**

El pago que realicen los usuarios por los servicios de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas podrá realizarse a través de efectivo o de medios electrónicos de pago.

**Artículo 23- Requisitos generales de las plataformas de transporte remunerado de personas.**

Las plataformas o herramientas tecnológicas de transporte remunerado de personas utilizadas por las ESTRP deberán, como mínimo, cumplir con los siguientes requisitos:

a) Estar dotadas de mecanismos tecnológicos necesarios para efectuar la intermediación entre personas usuarias y los conductores acreditados.

b) Contar con un sistema que permita solicitar el servicio de transporte remunerado mediante ESTRP e identificar al conductor acreditado y al vehículo registrado que prestará el servicio.

c) Informar a la persona usuaria el costo del servicio de transporte 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 y cédula del conductor acreditado y del vehículo registrado, así como los comprobantes electrónicos en la condición y forma que establezca la Dirección General de Tributación.

e)  Habilitar un mecanismo para la evaluación del conductor acreditado y de la persona usuaria del servicio.

f) Permitir pagos en efectivo o a través de medios electrónicos.

g) Estar inscrita en el registro mediante una ESTRP.

**CAPÍTULO V**

**Requerimientos a los Vehículos y los Conductores.**

**Artículo 24- Requerimientos a los vehículos acreditados.**

Todas las ESTRP deberán presentar los siguientes requisitos para autorizar un vehículo:

a) Título de propiedad del vehículo.

b) Derecho de circulación vigente.

c) Póliza de seguro con las coberturas a las que refiere esta ley.

e) Capacidad máxima de cinco pasajeros, según lo consignado en el título de propiedad excepto en caso de unidades con rampa en los cuales podrá tener 7 espacios incluyendo la del usuario de silla de movilidad reducida y el Conductor.

f) Indicación de la zona de operación en la que realizará el servicio.

f) Comprobante de pago del derecho de operación realizada a favor de la Tesorería Nacional según lo dispuesto en esta ley.

El cumplimiento de estos requisitos es obligatorio.

Quedan imposibilitados para brindar servicios de transporte remunerado de personas las motocicletas, triciclos o cuadriciclos.  Además, queda prohibido hacer transporte colectivo entendido como contratos múltiples en un mismo servicio.

Cada vehículo autorizado podrá estar asociado a un máximo de dos conductores acreditados, lo cual deberá estar consignado en el listado de conductores entregado por la ESTRP al Consejo de Transporte Público.

**Artículo 25- Requerimientos de acreditación para conductores.**

Para acreditarse ante una ESTRP, los conductores deberán:

a) Contar con licencia de conductor tipo C-1

b) Estar debidamente inscritos y al día como trabajadores independientes ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) bajo la actividad económica pertinente que regula la presente ley.

c) Demostrar inscripción como contribuyente en el Ministerio de Hacienda bajo la actividad económica pertinente que regula la presente ley.

d) Las ESTRP solo podrán inscribir vehículos a nombre de personas físicas, nunca jurídicas y no podrán inscribir más de un vehículo que se encuentren registrado a nombre de una misma persona.

El cumplimiento de los requisitos de la presente ley también aplica cuando el vehículo se encuentre bajo figuras de leasing, arrendamiento o cualquier modalidad de financiamiento, en estos casos se le atribuirá el vehículo a quien posea la deuda con la entidad financiera o, en su defecto, el contrato de arrendamiento del vehículo.

**Artículo 26- Obligaciones de los conductores acreditados durante la prestación del servicio.**

Los conductores acreditados deberán:

a) Portar en todo momento su licencia de conducir tipo C-1 y demás documentación que acredite su derecho de circulación y la revisión técnica vehicular al día.

b) Portar la identificación o perfil digital correspondiente que lo acredite como conductor ante una ESTRP.

c) Proporcionar el servicio de transporte remunerado mediante ESTRP previa solicitud de la persona usuaria según lo establecido en el contrato previo de movilidad.

d) Recoger solamente personas usuarias en la vía pública teniendo un contrato previo de movilidad mediante plataforma tecnológica de transporte remunerado de personas.

**CAPÍTULO VI**

**Creación del Derecho de Operación.**

**Artículo 27- Creación del derecho de operación.**

Se crean el derecho de operación por la prestación de servicio de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas, el cual será una contribución anual del conductor, correspondiente a un 50% del salario base.

Esta contribución se realizará ante las instancias bancarias a nombre de la tesorería nacional, consignando el número de placa al cual se asociará el derecho de operación.

**Artículo 28- Asignación.**

Los recursos recaudados por pago del derecho de operación serán distribuidos de la siguiente manera:

a) Ochenta por ciento (80%), para el Consejo de Transporte Publico, el cual deberá ser destinado a los gastos operativos producto del manejo de registros, y de la fiscalización de esta ley además de reforzar el presupuesto institucional para cubrir las necesidades de los diferentes sectores del transporte público y usuarios.

b) Diez por ciento (10%) Para el Consejo Nacional de Rehabilitación y educación especial (CENARE creado por Ley número 5347).

c) Diez por ciento (10%) para el Consejo Nacional para personas con discapacidad (CONAPDIS creado por la Ley 9303).

**CAPÍTULO VII**

**Sobre la Protección a la Persona Usuaria.**

**Artículo 29- Acuerdo previo al servicio de movilidad.**

Las personas conductoras acreditadas deberán contratar un acuerdo previo de servicio con las personas usuarias, que deberá darse mediante la plataforma tecnológica que proporcione la ESTRP.

Para cumplir esto, tanto las personas usuarias como los conductores acreditados deberán descargar la plataforma tecnológica y aceptar los términos y condiciones de la misma.

Antes de iniciar un servicio, el conductor acreditado y la persona usuaria deberán contraer un acuerdo referente a precio, ruta y tiempo estimado, que cumpla con los requisitos que se establezcan en la presente ley y sus reglamentos.

**Artículo 30- Pólizas de seguros.**

Todo vehículo acreditado deberá estar cubierto por una póliza de seguros que aplique siempre que se preste el servicio mediante una ESTRP.

La póliza de seguro deberá cubrir íntegramente la responsabilidad contractual y extracontractual por lesiones, muerte de los usuarios y daños a terceros.

**Artículo 31- Garantía de protección al usuario.**

 En ningún caso el vehículo podrá brindar servicio si la póliza de seguro se encuentra vencida o sea menor a lo exigido por esta ley o que no pueda cubrir íntegramente la responsabilidad contractual y extracontractual por lesiones, muerte de los usuarios o daños a terceros; en caso contrario, la ESTRP responderá solidariamente, y deberá cubrir íntegramente la responsabilidad contractual y extracontractual por las lesiones, muerte de los usuarios y daños a terceros que se ocasiones en el siniestro, independientemente de la eventual cancelación del permiso.

Los términos y condiciones de las plataformas tecnológicas habilitadas o administradas por las ESTRP no pueden ser utilizados para evadir el requisito anterior.

**Artículo 32- Monto de las pólizas.**

Las pólizas o combinación de pólizas del vehículo acreditado, deberán cubrir como mínimo los siguientes montos:

1. El monto equivalente a trescientos cincuenta salarios base, por lesiones corporales y muerte de terceros por accidente.
2. El monto equivalente a setenta y cinco salarios base, por daños a la propiedad de terceros por accidente.

Lo anterior sin obviar los términos establecidos por la Superintendencia de seguros (SUGESE)

**Artículo 33- Sistema de protección a la persona usuaria.**

Las ESTRP implementarán un sistema de protección a la persona usuaria, que regulará la cantidad de horas que podrá mantenerse conectado un conductor, con el fin de evitar la sobrecarga y minimizar los riesgos asociados al cansancio por la conducción. El sistema operará bajo las siguientes condiciones:

a)   Ningún conductor excederá las 12 horas diarias de conexión, ya sean de forma consecutiva o fragmentada.

b)  Si se alcanza el límite de 12 horas de conexión en un mismo día, el conductor no podrá reconectarse hasta pasadas 8 horas de pausa.

**CAPÍTULO VIII**

**Prohibiciones y sanciones**

**Artículo 34- Competencia.**

Las medidas sancionatorias correspondientes a las infracciones cometidas por parte de las ESTRP previstas en la presente ley serán impuestas por el Consejo de Transporte Público conforme a lo estipulado en el artículo 93 de la Ley reguladora de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad taxis (7969 y sus reformas)

**Artículo 35- Potestad sancionatoria.**

Para el ejercicio de la potestad sancionatoria, el Consejo de Transporte Público garantizará el debido proceso y el derecho de defensa para el establecimiento de las sanciones, conforme a la citada norma 43 de la ley número 7969 y la Ley General de la Administración Pública (N. º 6227, del 2 de mayo de 1978 y sus reformas)

**Artículo 36- Sanción administrativa.**

La sanción administrativa que se imponga lo será sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles o penales que correspondan.

Los inspectores de tránsito y los inspectores municipales de tránsito quedan facultados en el ejercicio de sus funciones para realizar verificaciones de cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley.

En caso de detectar incumplimientos o conductas sancionadas por esta ley, deberán confeccionar una boleta conforme a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (número 9078 y sus reformas).

Cuando existan testigos se consignarán los datos relativos a ellos, quienes están obligados a suministrar la información que se les solicite.

De rehusarse alguno a brindar sus datos de identificación, el inspector deberá denunciarlo al juez contravencional, para que sea juzgado según la Ley N. º 4573, el Código Penal del 4 de mayo de 1970, y sus reformas.

Los inspectores de tránsito y los inspectores municipales de tránsito deberán trasladar las boletas confeccionadas al Consejo de Seguridad Vial, para el debido proceso, acompañándola de las pruebas pertinentes si las tuviere, en un plazo no mayor a tres días hábiles.

**Artículo 37- Errores materiales.**

 En caso de incumplimiento de las formalidades establecidas para la inscripción de alguno de los registros vistos en la presente ley, el Consejo de Transporte Público podrá imponer las sanciones establecidas en esta, por la sola constatación del incumplimiento.

El interesado podrá presentar los recursos de revocatoria y apelación en los plazos y ante las instancias del Tribunal Administrativo de Transportes conforme a la Ley reguladora de transporte remunerado de personas en vehículos modalidad taxi (número 7969 y sus reformas), o de la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Consejo de Seguridad Vial, según la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial (número 9078 y sus reformas), según corresponda.

**Artículo 38- Salario base.**

Para los propósitos de la presente ley, la indicación al salario base debe entenderse como el definido en el artículo dos de la Ley N.º 7337, Ley que Crea el Concepto de Salario Base para Delitos Especiales en el Código Penal del 5 de mayo de 1993, y sus reformas.

**Artículo 39- Presuntos infractores.**

 Cuando, a juicio del Consejo de Transporte Público, existan indicios fundados de que se están realizando, sin la debida autorización, actividades reguladas por esta ley, dicho órgano tendrá, respecto de los presuntos infractores, además de las potestades que le asigna esta ley, facultades de inspección e imposición de medidas precautorias y sancionatorias.

**CAPÍTULO IX**

**Sanciones Administrativas para Empresas de**

**Servicios de Transporte Remunerado de**

**Personas por**

**Medio de Plataformas Tecnológicas.**

**Artículo 40- Sanciones graves.**

Se impondrá una multa de dos a tres salarios base, sin perjuicio de sanciones conexas, a la ESTRP que incurra en las siguientes conductas:

1. No brindar al usuario un comprobante por cada servicio efectuado mediante ESTRP que contenga lo exigido en la presente ley.
2. No tener y/o mantener actualizado un listado interno de los conductores y vehículos acreditados ante la empresa.
3. No remitir al Consejo de Transporte Público, de manera trimestral, el listado de los conductores acreditados y registrados en la plataforma tecnológica de la ESTRP y las respectivas placas de los vehículos acreditados que estos conductores tienen a su cargo.
4. No garantizar la anonimidad de identidad de los usuarios en la información que brinden a instituciones públicas o privadas, acorde con lo que establece la presente ley.
5. Incumplir con los parámetros y requisitos que exige esta ley para el acuerdo previo de movilidad.
6. Revisar al menos semestralmente que las pólizas de seguros de los vehículos acreditados a las que refiere esta ley se encuentren al día.
7. No cooperar en caso de una investigación de cobertura por reclamación, referida en el inciso g) del artículo 16 de esta ley.

De ser aplicable esto incluirá las horas precisas a las que el conductor acreditado se conectó y se desconectó de la plataforma tecnológica durante el periodo de 24 horas previo y 24 horas posteriores al siniestro.

1. No contar con políticas para el control y la seguridad del servicio que brindan a través de sus plataformas, ni contar con un mecanismo para la evaluación del conductor acreditado y de la persona usuaria del servicio.

**Artículo 41- Sanciones leves.**

Se impondrá una multa de un salario base, sin perjuicio de sanciones conexas, a la ESTRP que incumpla con solicitar los requisitos exigidos por esta ley para registrar los vehículos acreditados.

**CAPÍTULO X**

**Sanciones Administrativas para Conductores acreditados.**

**Artículo 42- De las sanciones a los conductores.**

Se impondrá una multa de un salario base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

1. Recoger personas usuarias en la vía pública sin tener un acuerdo previo de movilidad o prestar un servicio sin contraer un acuerdo previo de servicio de movilidad.
2. Recoger personas usuarias fuera de la zona de operación que tiene asignada.

b) Utilizar la prestación del servicio de transporte de forma colectiva.

c) No portar el comprobante de pago del derecho de operación del vehículo acreditado.

**Artículo 43- Cobro de multas.**

La certificación del adeudo, fundamentada en la resolución firme por medio de la cual se imponga el pago de multas tendrá carácter de título ejecutivo cuando sea emitida por el Consejo de Transporte Público.

Las sumas relativas a multas que no hayan sido canceladas dentro del plazo conferido en la resolución del proceso administrativo, generarán la obligación de pagar interés legal, además de las costas personales y procesales que correspondan.

**CAPÍTULO XI**

**Disposiciones finales.**

**Artículo 44- Prohibición.**

Se prohíbe la implementación en el territorio nacional de ESTRP al margen de lo dispuesto en la presente ley.

**Artículo 45- Promoción de la competencia.**

El Consejo de Transporte Público en el ejercicio de las facultades que le corresponden, velará porque se cumplan los propósitos definidos en la presente ley con respecto a un ambiente de competencia leal entre los distintos actores referidos en esta ley.

**Artículo 46- Permiso o acreditación a persona física.**

Asignación de una acreditación y/o autorización por persona física, nunca jurídica.

**Artículo 47- De la distribución.**

La distribución de los permisos para laborar en las ESTRP, serán por bases de operación en todo el país siguiendo los criterios técnicos del Consejo de Transporte Público conforme con las bases de operación preestablecidas, atendiendo también la demanda en comunidades de las zonas rurales, esto con el fin de evitar la concentración de la oferta en el GAM. La cantidad de permisos no será mayor al 30% de las concesiones de taxis otorgadas en esa base de operación.

**Artículo 48- De la licencia y el vehículo identificado**.

Es obligatorio que el conductor acreditado posea y porte una licencia habilitante para trasporte público remunerado de personas (C-1), así como un código de conductor. Asimismo, se debe establecer la obligación de que el vehículo vinculado a dicho conductor debe contener pintado en sus puertas delanteras un distintivo previamente autorizado por el Consejo de Transporte Público y una placa especial. Los anteriores elementos se consideran esenciales para la seguridad de la persona usuaria.

**Artículo 49- No deben conectar**.

Las empresas de plataformas tecnológicas solo deberán intermediar el servicio (conectar a la persona usuaria con el operador del servicio de transporte), y por tanto se les prohíbe a las empresas y a los conductores ofrecer el servicio en paradas o circular en demanda de pasajeros, además no pueden realizar ningún tipo de convenio con empresas tanto públicas como privadas para prestar los servicios.

**Artículo 50- De las prohibiciones y sanciones conexas.**

A toda Empresa, plataforma, aplicación tecnológica o cualquier tipo de figura que brinde servicio de intermediación entre usuarios y prestadores del servicio de transporte remunerado de personas o que brinde él mismo directamente por medio de alguna herramienta tecnológica que no se registre o falte a las normas de la presente Ley no se le permitirá el flujo de dineros por cuentas bancarias según los reglamentos de la Superintendencia de entidades financieras (SUGEF) además no se podrá recibir dinero por medio de cuentas Bancarias para pago de los servicios o comisión a Socios Colaboradores, prestatarios, Conductores o Choferes por una actividad fuera de los delineamientos adscritos en esta ley.

Se les prohíbe por medio de SUTEL y MICITT a las proveedoras de servicios de telecomunicación permitir en las tiendas la descarga de aplicaciones o herramientas tecnológicas de transporte remunerado de personas que atentan contra el orden público o que incumplen la presente Ley.

**CAPÍTULO XII**

**Reformas a otras leyes.**

**Artículo 51- Reforma del artículo 2 de la Ley 7969.**

Modifíquese el artículo 2 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 2-

[…]

“El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el estado.

Lo anterior independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización, de conformidad con las disposiciones establecidas en la ley reguladora de los servicios de transporte remunerado de personas por medio de plataformas tecnológicas”

[…]

**Artículo 52- Reforma al artículo 7 de la Ley 7969.**

Modifíquese el inciso j) del artículo 7 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi(N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Otorgar permisos del Servicio Publico Modalidad Taxi por un plazo hasta de 36 meses, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada.

Lo anterior se realizará entre quienes participen como oferentes habiendo presentado su solicitud con anticipación ante el C.T.P o cuando este llame a participar de este proceso de otorgamiento de permisos.

**Artículo 53- Reforma al artículo 29 de la Ley 7969.**

Modifíquese el inciso b) del artículo 29 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi.

Para la prestación del servicio de taxi se requiere obtener de previo una concesión administrativa otorgada por el Consejo, sujeta a las siguientes condiciones:

Las concesiones se otorgarán por base de operación, según los criterios técnicos correspondientes, por plazos prorrogables de veinte años a solicitud de la persona concesionaria, previo cumplimiento de la licencia C-1 al día además la vida útil del vehículo será de veinte años y en el caso de bases especiales de 10 años.

El Consejo podrá autorizar la existencia de bases de operación especiales con fines turísticos, dependiendo de las características de la zona o del área geográfica, las cuales se establezca.

**Artículo 54- Reforma al artículo 51 de la Ley N.º 7969.**

Modificase el artículo 51 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 51-     Características

 […]

Para ello el Consejo observará como mínimo los siguientes parámetros:

a) Los vehículos con menos de 4 años de antigüedad requerirán solo una revisión técnica vehicular por año y los modelos que superen los 4 años de antigüedad requerirán una revisión vehicular cada 6 meses.

b) Los concesionarios podrán sustituir sus vehículos usados en la modalidad de taxi cuando así lo requieran, siempre que el vehículo que sustituye al anterior no supere el máximo de vida útil el cual será de 20 años para prestar el servicio.

c) Se autoriza la colocación de mecanismos de publicidad, tanto a lo interno como en la parte posterior externa del vehículo usado en la modalidad de taxi, siempre que no impida la visibilidad de los usuarios y del conductor hacia el exterior y que no implique hacer una alteración en la estructura original del vehículo que afecte sus dimensiones.

Los ingresos asociados a la publicidad no serán considerados para la determinación de las tarifas de taxi y ruta regular por parte de Aresep.

**ARTÍCULO 55- Reforma del artículo 53 de la Ley N.º 7969.**

Modifíquese el segundo párrafo del artículo 53 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 53-     Traspaso de vehículos

[…]

Si por razón de accidente tales vehículos son declarados en pérdida total antes de este plazo y deben ser sustituidos por otros, el derecho a la exoneración se aplicará proporcionalmente al número de meses por transcurrir.

Para la venta o el traspaso de los vehículos que por accidente sean declarados en pérdida total, los impuestos de importación correspondientes a los meses por transcurrir deberán ser cancelados.

Igual regla se aplicará si por incumplimiento de la financiación, son rematados antes de ese plazo.  En estos casos, se pagará la parte no amortizada de la exoneración.  En ningún caso, los vehículos traspasados según lo dicho podrán utilizarse en el servicio público de transporte.

[…]

**Artículo 56- Reforma del artículo 57 de la Ley N.º 7969.**

Modifíquese el artículo 57 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 57-     Fijación y aprobación

Corresponderá al Consejo de Transporte Público solicitar la fijación de las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará, respaldando sus actuaciones en los estudios técnicos, jurídicos, administrativos, económicos y financieros que determine y estime conveniente realizar o solicitar.

En el caso del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi, la tarifa fungirá como un precio máximo de referencia, por debajo de esa tarifa el prestatario del servicio del taxi y el cliente podrán convenir un precio del servicio el cual no podrá superar el 20% del precio original.

**ARTÍCULO 57-   Reforma al artículo 60 de la Ley N.º 7969.**

Modifíquese el artículo 60 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi (N.º 7969 y sus reformas) del 22 de diciembre de 1999, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 60- Desgravación arancelaria

Los vehículos comprados para el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, tendrán derecho a una exoneración del cien por ciento (100%) de la totalidad de los impuestos de todo tipo que se pagan por la importación o con ocasión de ella.

Solo se permitirá una exoneración cada cuatro años por cada concesión otorgada conforme a esta ley.

Las unidades exoneradas deberán dedicarse exclusiva y permanentemente al servicio público indicado, y solo podrán ser sustituidas conforme al artículo 53 de esta ley.

Las personas beneficiadas con una concesión de taxi que compren vehículos eléctricos, a gas LP u otros de tecnología limpia, así como los destinados al transporte remunerado de personas con necesidades especiales o con limitaciones de movilidad quedan exentas totalmente del pago de aranceles y otros derechos de importación.

**Artículo 58- Reforma al artículo 21 de la ley N.º 3503.**

Modifíquese el artículo 21 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y sus reformas del 10 de mayo 1965. (Ley número 3503 y sus reformas), para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 21.- El término de la concesión será el que señala el contrato-concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo y obtener una ganancia justa; las concesiones serán de quince años, pero podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la Ley Nº 3503.”

**Artículo 59- Reforma al artículo 46 bis de la Ley 7600.**

Modifíquese el artículo 46 bis de la Ley de Igualdad De Oportunidades Para Las Personas Con Discapacidad (Ley N.º 7600 y sus reformas), para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 46 bis. - Autobuses de ruta.

El Consejo de Transporte Público y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) no permitirán la circulación de autobuses de ruta en el servicio de transporte público, después de transcurridos 20 años de su fabricación; este plazo es improrrogable.

Asimismo, no podrán circular autobuses de ruta de transporte público que no se encuentren debidamente acondicionados con las medidas de accesibilidad. Para ello, el Consejo de Transporte Público y el MOPT incorporarán, a partir del 1 de julio del año 2006, en los manuales de revisión técnica correspondiente, las normas de accesibilidad contenidas en esta Ley y sus Reglamentos. El ente encargado de realizar la revisión técnica vehicular deberá verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos de toda la flota del transporte público remunerado de personas.

**Artículo 60- Reforma al artículo 87 de la Ley N.º 9078.**

Modifíquese el artículo 87 de la Ley de Tránsito de vías públicas terrestres y seguridad vial del 4 de octubre del 2012 (Ley N. º 9078 y sus reformas), para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 87-     Disposiciones para las licencias de conducir clase C

Las licencias de conducir clase C tendrán las siguientes modalidades: Tipo C-1:     autoriza a conducir los vehículos automotores en modalidad de taxi.

El conductor deberá contar con una licencia clase B1 con al menos un año de expedida y haber obtenido el certificado del curso básico de educación vial para transporte público.

Este tipo de licencia no se requerirá para los casos de excepción previstos en el artículo 49 de la Ley N.º 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.

[…]

**Artículo 61- Reforma al artículo 143 de la Ley N. 9078, agréguese un nuevo inciso g).**

Agréguese un nuevo inciso g) al artículo 143 de Ley de Tránsito de vías públicas terrestres y seguridad vial del 4 de octubre del 2012 (Ley N. º 9078 y sus reformas), para que se lea de la siguiente manera:

“g) Al propietario de un vehículo que lo utilice para prestar servicio de transporte remunerado de personas, en cualquiera de sus modalidades, sin contar con las autorizaciones respectivas.

Igual sanción se aplicará al conductor que no siendo propietario del vehículo autorizado preste el servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades sin las respectivas autorizaciones.

**Artículo 62- Reforma al 143 de la Ley N. la Ley N.º 9078, agréguese un nuevo inciso i).**

Agréguese un nuevo inciso i) al artículo 143 de la Ley de Tránsito de vías públicas terrestres y seguridad vial, N. º 9078, para que se lea de la siguiente manera: Artículo 143- […] Al propietario y al conductor de un vehículo de transporte público que maltrate al usuario, que no utilice o que altere el taxímetro, que cobre una tarifa diferente, que niegue el transporte solicitado…

**Artículo 63 - Derogatoria**. Se deroga el inciso y) del numeral 145 de la Ley de Tránsito de vías públicas terrestres y seguridad vial del 4 de octubre del 2012 (Ley N. º 9078 y sus reformas)

**CAPÍTULO XIII**

**Disposiciones Transitorias**

**TRANSITORIO I** El Consejo de Transporte Público contará con un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para habilitar el registro de las ESTRP y reglamentar los términos y condiciones bajo los cuales las ESTRP realizarán la inscripción en el mismo.

**TRANSITORIO I**I- El Consejo de Transporte Publico promulgará la reglamentación, programación e instalación del Registro de ETRP, para proceso de inscripción de las plataformas tecnológicas que lo soliciten, dentro del plazo de seis meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

**TRANSITORIO III** Los concesionarios de taxi que adquirieron una concesión administrativa de taxi con la promulgación de la Ley 7969, y que a la fecha de su renovación no pudieron por diferentes motivos formalizar su concesión, y les fueron canceladas o se encuentran en proceso de cancelación, y los concesionarios de taxi que adquirieron una concesión administrativa con la promulgación de la Ley 7969 y que a la fecha de cambio de unidad no pudieron realizarlo por falta de recursos u otros motivos, y sus concesiones fueron canceladas o se encuentran en proceso de cancelación, esta ley les otorga el beneficio de autorización para que en ambos casos se les otorgue por parte del Consejo de Transporte Publico un permiso de taxi hasta por dos años renovables tienen un plazo improrrogable de tres meses para presentar la solicitud.

Igual derecho y plazo tendrán aquellos concesionarios que por un acto administrativo no pudieron firmar su contrato en un traspaso inter vivos o mortis causa para terminar su gestión. El Consejo de Transporte Publico a través de esta Ley queda facultado para su otorgamiento.

**TRANSITORIO IV** Todos los permisos de taxi de diferentes bases de operación incluyendo las bases especiales otorgados y renovados al amparo de pronunciamientos de la Sala Constitucional, de la Ley 7969, o de diferentes decretos o acuerdos de Junta Directiva del Consejo de Transporte Publico, y que fueron cancelados les serán devueltos y tendrán un plazo de tres meses para formalizar la respectiva solicitud de dicho permiso en forma individual y personal, y a partir de la fecha del otorgamiento tendrán tres meses para completar los trámites correspondiente.

 Además, todas aquellas concesiones de taxi que en este momento no se pueden traspasar por mortis causa por no haber el concesionario designado beneficiarios, se les otorga a los eventuales herederos un plazo de tres meses para formalizar el traspaso ante el CTP mediante documento notarial o judicial respectivo. En los casos que habiendo designado primer beneficiario y el mismo no cumple con la totalidad de requisitos o ante su renuncia de derecho, podrá traspasarse la concesión al segundo beneficiario.

**TRANSITORIO V** Las personas físicas que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren dedicadas a la actividad ilegal de trasporte de personas modalidad automóvil a través de plataformas tecnológicas y que hayan operado contrario a lo que establece la Ley de Tránsito por vías públicas y terrestres y que demuestren que se encuentran ejerciendo de manera activa ese servicio de personas, de conformidad con los requisitos indicados en el presente transitorio al momento de la publicación de esta ley, deberán mostrar su condición ante el Consejo de Transporte Público el cual previo cumplimiento de lo solicitado les podrá entregar una acreditación para laborar en forma legal según las condición y la métrica acá establecida, para ello deberán presentar los requisitos que se indican a continuación:

1. Solicitud expresa, debidamente autenticada por un abogado o abogada, de que se les permita acogerse a lo aquí dispuesto, con señalamiento de lugar para recibir notificaciones.
2. Copia certificada del contrato o de los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de sus servicios.
3. Declaración jurada protocolizada rendida ante notario público, en la que se indique que se han dedicado en forma habitual a la actividad relacionada, desde qué fecha y las características del servicio que han estado prestando.
4. Deberán acreditar, además, el número y las características de los automotores que han venido empleando.
5. Constancia de estar al día en el pago de infracciones de la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.
6. Indicación del domicilio a efectos de que la administración pueda verificar la información suministrada, la cual debe estar disponible para el usuario y pueda ser consultada en caso de denuncias.
7. Certificación de una entidad financiera en donde demuestra los depósitos producto de su actividad como transportista en una plataforma.
8. Mediante dichas probanzas y cualquier otra adicional que la persona petente estime conveniente y necesario aportar, deberá quedar comprobado, de manera fehaciente y a satisfacción del Consejo de Transporte Público, que el servicio respectivo era susceptible de ser prestado al amparo de las plataformas tecnológicas.
9. La totalidad de estos requisitos deberán ser presentados ante el Consejo de Transporte Público dentro del plazo perentorio de un mes, contado a partir de la publicación de esta ley; en caso contrario, dichas personas no podrán seguir prestando el servicio de transporte remunerado de personas.
10. El Consejo de Transporte Público contará con un plazo de dos meses para resolver las solicitudes referidas en el presente transitorio y no será aplicable a estas solicitudes el silencio positivo.
11. Habiendo cumplido en tiempo con la presentación de estos requisitos, se le otorgará el documento que lo acredita como autorizado por parte del Consejo de Transporte Público; podrá operar hasta por el plazo de tres años, prorrogable por períodos iguales, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley, en el presente transitorio, y en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, esta última en lo que resulte aplicable, respetando la naturaleza jurídica y operativa del servicio al que se refiere el presente transitorio. De todo lo anterior, el Consejo de Transporte Público y la Policía de Tránsito ejercerán las labores de fiscalización y control, a efectos de verificar las condiciones operativas de la prestación del servicio.
12. De acuerdo al equilibrio económico y financiero, se autorizará la entrega del 30% de acreditaciones a los oferentes y esto de forma aleatoria, del total de taxis que se encuentran en la base de datos del Consejo de Transporte Público (CTP).

Durante los tres primeros años de vigencia de esta ley, se autoriza a quienes resulten acreditados, en razón de los requisitos aquí establecidos, para que presten el servicio con el mismo automóvil que han venido utilizando en la actividad. Vencido el plazo no podrán operar con un vehículo que supere los quince años de antigüedad. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones o requisitos de la presente ley será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso o el código otorgado en los siguientes casos: De incumplirse alguna de las obligaciones anteriores, se procederá con la suspensión del permiso por tres meses, la primera vez; la suspensión del permiso por seis meses, la segunda vez, y la cancelación definitiva del permiso, la tercera vez, sin perjuicio de las sanciones que al respecto establezca la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas.

**TRANSITORIO vi** - Las personas jurídicas que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren dedicadas a la intermediación de trasporte de personas modalidad automóvil a través de plataformas tecnológicas y que demuestren que se encuentran ejerciendo de manera activa esa actividad, de conformidad con los requisitos indicados en el presente transitorio al momento de la publicación de esta ley, deberán acreditar su condición ante el Consejo de Transporte Público el cual previo cumplimiento de lo solicitado les entregará una acreditación para brindar la intermediación por medio de su plataforma en forma legal, para ello deberán presentar los requisitos que se indican a continuación:

1. Solicitud expresa del representante legal, debidamente autenticada por un abogado o abogada, de que se les permita acogerse a lo aquí dispuesto, con señalamiento de lugar para recibir notificaciones.
2. Declaración jurada del representante legal protocolizada rendida ante notario público, en la que se indique que se han dedicado en forma habitual a la actividad relacionada y desde qué fecha.
3. Deberán acreditar, además, el listado y las características de los automotores que han venido empleando.
4. Indicación del domicilio fiscal y de su localización física, a efectos de que la administración pueda verificar la información suministrada, la cual debe estar disponible para el usuario y pueda ser consultada en caso de denuncias.
5. Certificación de una entidad financiera en donde demuestra los depósitos producto de su actividad como plataforma de transporte remunerado de personas. Mediante dichas probanzas y cualquier otra adicional que la persona jurídica petente estime conveniente y necesario aportar, deberá quedar comprobado, de manera fehaciente y a satisfacción del Consejo de Transporte Público, que el servicio respectivo era susceptible de ser prestado al amparo de las plataformas tecnológicas regulado por la presente ley. La totalidad de estos requisitos deberán ser presentados ante el Consejo de Transporte Público dentro del plazo perentorio de dos meses, contados a partir de la publicación de esta ley; en caso contrario, dichas personas jurídicas no podrán seguir prestando el servicio de intermediación por sí ni por medio de terceros.

A las personas jurídicas cuyas peticiones resulten procedentes, el Consejo de Transporte Público les extenderá un permiso especial por un plazo de tres años, prorrogable por plazos iguales a solicitud de la persona jurídica interesada, a la que se le aplicarán las estipulaciones establecidas en la presente ley, en este transitorio y en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, en lo que resulte aplicable. El Consejo de Transporte Público contará con un plazo de dos meses para resolver las solicitudes referidas en el presente transitorio y no será aplicable a estas solicitudes el silencio positivo. De todo lo anterior, el Consejo de Transporte Público y la Policía de Tránsito ejercerán las labores de fiscalización y control, a efectos de verificar las condiciones operativas de la prestación del servicio. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones y requisitos de la presente ley será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso o el código otorgado en los siguientes casos: De incumplirse alguna de las obligaciones anteriores, se procederá con la suspensión del permiso por tres meses, la primera vez; la suspensión del permiso por seis meses, la segunda vez, y la cancelación definitiva del permiso, la tercera vez, sin perjuicio de las sanciones que al respecto establezca la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas.

 Rige a partir de su publicación.

El Poder Ejecutivo tendrá un periodo de seis meses para reglamentar la presente ley.