

# DOCUMENTOS VARIOS

## ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO

### COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA

#### OPINIÓN COPROCOM N° 005-2023

**COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA AL SER LAS DIECISÉIS HORAS CON CINCO MINUTOS DEL VEINTINUEVE DE MAYO DE DOS MIL VEINTITRÉS.**

#### **I. INTRODUCCIÓN**

El tres de mayo de dos mil veintitrés, la señora Natalia Díaz, Ministra de la Presidencia, remitió a la Asamblea Legislativa para el trámite correspondiente, el Proyecto de Ley de Transporte Remunerado No Colectivo de Personas y Plataformas Digitales, iniciativa al que se le asignó el N.º 23.736.

Se indica en la exposición de motivos del proyecto que *“...la necesidad de regular las diferentes modalidades de transporte se establece por la obligación del Estado de garantizar que no se afecte la seguridad vial, de las personas usuarias de estos y de las propias personas conductoras, así como de proteger las condiciones de competencia efectiva, igualdad de trato y libertad de empresa.*

*No obstante, esa regulación se debe dar en el marco de intervención mínima. Así, tanto la regulación para quienes prestan el servicio, como para quienes intermedian entre estos y las personas usuarias, debe ser, únicamente, para garantizar los aspectos señalados, (...).*

(...)

*(...) se hace necesario el establecimiento de un nuevo marco regulatorio que cumpla con dichas características y, para ello, la mejor forma de hacerlo es con una ley que sea balanceada, razonable y proporcional en regular el servicio de transporte de personas mediante plataformas y en generar una normativa más ágil y conveniente para el servicio de taxi, en una lógica de competencia, defensa de las personas consumidoras, libertad y generación de oportunidades para generar ingresos para las personas conductoras. A la vez, la regulación que se propone, tanto para prestatarios del servicio como para las plataformas de interconexión, se enmarca en el principio de mínima intervención que se deriva del artículo 28 de la Constitución Política.”*

Debido a la importancia del servicio de transporte remunerado de personas para la ciudadanía, así como por el seguimiento que ha dado esta autoridad de competencia al servicio que se presta mediante plataformas digitales, se considera importante analizar el proyecto que se presenta a fin de determinar si promueve los principios de competencia y libre concurrencia.

#### **II. SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD TAXI.**

En el transporte remunerado de pasajeros modalidad taxi existen al menos dos problemas que pueden distorsionar la prestación del servicio en detrimento del consumidor: 1) asimetrías de información, ya que el usuario no cuenta con información suficiente sobre aspectos importantes tales como la confiabilidad del conductor, las condiciones de seguridad y calidad del vehículo, el conocimiento de la ciudad y la predictibilidad del precio; y 2) problemas de coordinación ya que los pasajeros no conocen con exactitud dónde podrán abordar un vehículo, en tanto los conductores

desconocen el lugar exacto donde recoger pasajeros, lo que puede llevar a problemas en la oferta de servicios, que repercute en tiempos de espera altos y en la subutilización de vehículos.

Precisamente para atender los problemas antes señalados los Gobiernos de buena parte de los países, han introducido regulaciones que procuran condiciones óptimas en la prestación del servicio, en aspectos tales como calidad, seguridad, continuidad, precios y conveniencia. Sin embargo, en el país estas regulaciones que se han mantenido sin mayor variación durante décadas, han demostrado que han quedado desfasadas y no resultan actualmente las más adecuadas para solventar los problemas antes señalados.

Sin embargo, con la llegada de las plataformas digitales (aplicaciones móviles) en el sector transporte, los problemas referentes a las asimetrías de información y la asignación eficiente de recursos se han solventado en gran medida a través del uso de, sistemas de reputación en línea y geo localización, así como algoritmos que asignan tarifas siguiendo los patrones de la oferta y la demanda. Por lo que los objetivos que dieron origen a la regulación, podrían efectivamente alcanzarse en condiciones contemporáneas mediante la operación de la competencia sometida a control bajo las leyes de prácticas comerciales restrictivas o por formas de intervención gubernamental que restrinjan la competencia en menor grado.

### III. ANTECEDENTES

La COPROCOM ha emitido varios criterios en relación con el transporte remunerado de personas (Opiniones N°021-2018, N°013-2019 N°026-2019 y N°030-2019),<sup>1</sup> lo que incluye el transporte privado colaborativo. Específicamente, sobre la regulación de este último servicio ha recomendado:

*“Es claro que en la actualidad las innovaciones que permite la tecnología continuarán provocando cambios estructurales en los mercados en los próximos años, por lo que el Gobierno debe prepararse para enfrentar los efectos que dichos cambios traen sobre los mercados.*

*Se recomienda analizar opciones alternativas a la regulación actual (Leyes N° 7969 y N° 8955, principalmente), que permitan al transporte remunerado de personas en la modalidad taxi, garantizar los requerimientos mínimos necesarios para la prestación adecuada del servicio, en el entendido de que dicha regulación no ha logrado alcanzar los objetivos para los cuales fue diseñada, y no se encuentra adecuada ni a la realidad del país, ni a la evolución de la economía en la era digital.-En este sentido, la Coprocom ve razonable realizar cambios de*

---

<sup>1</sup> Ver en:

- <https://www.coprocom.go.cr/resoluciones/2018/OP-21-18-OPINION%20MERCADO%20TAXI%20Y%20SIMILARES.pdf>
- <https://www.coprocom.go.cr/resoluciones/2019/OP-13-2019%20PROYECTO%20DE%20LEY%20TAXIS%20Y%20PLATAFORMAS%20DIGITALES.pdf>
- [https://www.coprocom.go.cr/resoluciones/2019/OP-26-19%20PROYECTO\\_LEY\\_21250-TRANS\\_COLABORATIVO.pdf](https://www.coprocom.go.cr/resoluciones/2019/OP-26-19%20PROYECTO_LEY_21250-TRANS_COLABORATIVO.pdf)
- [https://www.coprocom.go.cr/resoluciones/2019/OP-030-19%20PROYECTO-PLATAFORMAS\\_TECNOLOGICAS.pdf](https://www.coprocom.go.cr/resoluciones/2019/OP-030-19%20PROYECTO-PLATAFORMAS_TECNOLOGICAS.pdf)

*orden legal como eliminar la limitación en el número de placas y el establecimiento de un registro con requisitos básicos que garanticen la seguridad, la calidad y la eficiencia del servicio al usuario, de cumplimiento obligatorio para todos quienes decidan ofrecer el servicio, independientemente de la figura jurídica que utilicen. Tal como ya lo había expresado este órgano en el pasado, le ofrece al Poder Ejecutivo la asesoría de esta Comisión para facilitar su proceso de toma de decisiones sobre los cambios regulatorios.<sup>2</sup>*

*En línea con lo anterior, y en el mismo sentido de las recomendaciones realizadas por el IIICE-UCR en su estudio, se recomienda valorar la conveniencia de mantener el modelo tarifario actual, no sólo por la actualización de sus parámetros operativos, sino por la consideración de la validez que tenga un modelo tarifario como el establecido, en una economía digitalizada.*

*En caso de que se opte por regular las plataformas digitales como Uber, considerar los aspectos antes mencionados sobre la regulación de este tipo de servicios, manteniendo el objetivo de velar por la seguridad de los conductores y usuarios, sin establecer requisitos demasiado específicos que inhiban la aparición de nuevas empresas en el mercado o que provoquen la salida de las actuales.*

*Comparte la Coprocom el criterio de otras autoridades de competencia con respecto a que, cuando se opta por regular las plataformas como Uber y similares, las autoridades deben identificar las fallas de mercado que dichas plataformas resuelven, así como los estándares mínimos de seguridad para usuarios y consumidores que quedan aún pendientes de garantizar, con el fin de que la normativa se limite a atender los problemas que no sean resueltos por los propios modelos de negocio y evite imponer requisitos que dupliquen la atención de fallas de mercado ya solventadas. En general se considera que los aspectos específicos que deberían contener las regulaciones de las plataformas digitales, en caso de que se opte por emitirlas, son los siguientes:*

- *Certeza jurídica que permita el desarrollo de nuevos modelos de negocios.*
- *Tener en cuenta las diferencias existentes entre los servicios tradicionales, y servicios tecnológicos disruptivos.*

---

<sup>2</sup> *Conforme al artículo décimo cuarto del acta de la sesión ordinaria N° 27-2015 correspondiente al 25 de agosto de ese año, respecto a la plataforma UBER se recomendó al Gobierno de entonces:*

- i. *Instar al Poder Ejecutivo, entiéndase al Presidente de la República y al Ministro de Obras Públicas y Transportes para que, a la mayor brevedad posible, formule consulta a las instancias técnicas de rigor, en torno a UBER, y el tipo de servicio que este representa, y por tanto, se logre determinar y clarificar si le cabe algún tipo de regulación, y bajo qué condiciones.*
- ii. *En caso de ausencia de regulación, y de ser ésta necesaria, se realice la propuesta de una normativa -previa consulta pública- pero que sea la mínima y necesaria, respetándose así criterios de proporcionalidad y razonabilidad constitucional en lo que se pida como requisitos, y de frente a una realidad de servicio que favorecerá la competencia efectiva, siendo ello de forma evidente de alto interés de los usuarios.*
- iii. *Ofrecer al Poder Ejecutivo la asesoría de esta Comisión para facilitar su proceso de toma de decisiones sobre el particular.*

- *Privilegiar esquemas de autorregulación cuando solucionen fallas de mercado.*
- *Identificar correctamente los sujetos obligados de la regulación:*
- *Garantizar la neutralidad frente a la tecnología y promover la competencia por medio de un uso adecuado de la información.”*

#### **IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY 23.736**

Conforme a la exposición de motivos del proyecto, es clara la importancia de: 1) contar con un marco regulatorio nacional que se adapte a la nueva realidad social en materia de transporte de personas -muy marcada por la economía digital-; 2) la necesidad de que tanto el transporte tipo taxi como mediante plataformas puedan coexistir con condiciones de competencia efectiva, igualdad, defensa de la persona consumidora y de garantía a la seguridad social, individual y vial y 3) el rol que las plataformas digitales ligadas al servicio de transporte cumplen al posibilitar la interconexión ente personas usuarias y personas conductoras prestatarias de estos servicio.

En relación con el servicio prestado a través de medios digitales se indica:

*“...es claro que el fenómeno de las plataformas digitales de interconexión para los servicios de transporte, en sí mismo, ha demostrado que este no responde a una lógica tradicional de servicio público bajo una figura de monopolio del Estado y con concesiones. Portal razón, no se trata de un servicio de prestación directa Estatal, sino de una actividad económica ejercida por agentes privados, eso sí, que debe darse con cierta regulación y, de ahí, que se requiera un modelo no de servicio público, sino de un servicio económico que, dado su interés general -por la protección de temas de interés público como la salud, la seguridad y el orden público- debe tener regulación.*

*Asimismo, dicha regulación debe alcanzar al reconocimiento de que los prestatarios directos del servicio deben cumplir con una serie de obligaciones y requisitos, al igual que los intermediarios —que como se anotó, no prestan servicios de transporte sino de interconexión para estos— dado el relacionamiento que tienen con quienes prestan el servicio como arte de su relación comercial.*

*En síntesis, la entrada al país de las plataformas digitales de interconexión para el transporte de personas se da como parte del desarrollo tecnológico, del establecimiento de nuevos paradigmas de movilidad y del auge de la economía digital. Estos aspectos se conjugan para configurar una nueva realidad social, la cual, en virtud de que no genera una afectación al orden público, hace que el Estado de Derecho no deba prohibirla, sino garantizar que se desarrolle en un marco regulatorio de seguridad jurídica, social y personal, que garantice los derechos sociales e individuales, así como una sana confluencia con los modelos tradicionales de transporte, en particular con el de los taxis, en un ejercicio de competencia efectiva en igualdad de condiciones.”*

El objeto de ley es el de regular el servicio de transporte automotor de personas que se brinde de forma remunerada en el territorio nacional, así como las plataformas digitales que son intermediarias entre quienes prestan el servicio y las personas usuarias. (Art. 1)

#### **A. Sobre el servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores**

Establece que el transporte remunerado de personas mediante vehículos automotores es un **Servicio Económico de Interés General**, figura que define como una actividad económica que se rige por las reglas del libre mercado, pero que, a la vez, dado el interés general de este, es regulado por el Estado para garantizar la seguridad, los derechos de las personas usuarias y la competencia libre, efectiva y en igualdad de condiciones. (Art. 2)

Conforme al artículo 3, no son consideradas como **Servicio Económico de Interés General**, ni le son aplicables las disposiciones y regulaciones contenidas en la propuesta de ley, las siguientes modalidades de transporte remunerado de personas:

- a) Servicios especiales estables u ocasionales con regulación especial de transporte de estudiantes, trabajadores y turismo en modalidad autobús, buseta o microbús.
- b) Servicios de operación de líneas y rutas regulares, nuevas o existentes de autobús, buseta o microbús.
- c) Transporte de carga limitada o taxi carga
- d) Transporte público de grúa o taxi grúa.

Los principios rectores del Servicio Económico de Interés General son: calidad y comodidad; competencia efectiva; protección de datos de las personas; información clara al consumidor; libre concurrencia y seguridad. (Art. 5)

Se establecen dos tipos de prestación del servicio de transporte de personas en vehículos automotores:

***a) Servicio de taxi:*** Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado por un conductor habilitado directamente por el MOPT, o a través de su órgano delegado, mediante el título habilitante respectivo, el cual debe estar registrado con un vehículo que cumpla con los requisitos que se disponen en esta ley. Este tipo de transporte es ofrecido abiertamente al público y los vehículos deben utilizar distintivos para ser identificados por las personas usuarias. **Este servicio no está sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas específicas.**

***b) Servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales:*** Es el servicio de transporte de personas mediante vehículo automotor que es brindado por un conductor afiliado, a una plataforma que previamente cuente con permiso de funcionamiento del MOPT, o a través de su órgano delegado, en cuyo caso, la misma empresa u organización propietaria o administradora de la plataforma es la que gestiona el permiso de prestación de servicio para el conductor que se afilia a la plataforma, según la regulación y parámetros que se establecen en esta ley. Este tipo de servicio de transporte únicamente puede ser ofrecido mediante la interconexión de las plataformas tecnológicas, a las cuales las personas deben estar previamente inscritas y, mediante esta, eligen los puntos de viaje, sin que se este sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y zonas geográficas específicas.” (Art.6)

La definición del servicio de taxi muestra una diferencia importante con el servicio que se presta en la actualidad y es la liberación de estar sujeto a tarifas, y zonas geográficas específicas.

#### **B. Sobre los derechos que se otorgan para prestar el servicio**

Los derechos que otorga esta ley para la prestación de los servicios (Art. 11) son los siguientes:

**“a) Título habilitante: Faculta a las personas habilitadas como conductoras de servicio de taxi para la prestación de este y es otorgado directamente por el MOPT o por su órgano delegado. Tiene una vigencia de catorce años prorrogables sujetos al cumplimiento de requisitos y obligaciones que se disponen en la presente ley, es personalísimo, de ninguna manera una misma persona puede tener más de un título habilitante. Asimismo, la cesión de derechos respecto al título habilitante únicamente se podrá realizar con la autorización del MOPT o su órgano delegado, conforme con el cumplimiento de los requisitos dispuestos en esta ley por parte del cesionario, legatario u heredero.**

*El título habilitante para la prestación del servicio de taxi únicamente puede ser extinguido o suspendido por razones de incumplimientos mediante el debido procedimiento administrativo realizado por el MOPT o su órgano delegado, el cual debe garantizar el derecho de legítima defensa por parte de la persona conductora.*

**b) Autorización: Faculta a las personas conductoras afiliadas a plataformas digitales de transporte para la prestación del servicio y es otorgada por el MOPT, mediante la gestión de verificación de requisitos que hace la plataforma tecnológica. Tiene una vigencia de catorce años prorrogables, sujeta al cumplimiento de requisitos y a mantener la afiliación activa en al menos una plataforma de transporte. Esta autorización es personalísima, únicamente se otorga una por persona conductora independientemente de la cantidad de plataformas a la que se encuentra afiliada y solo se extingue por los incumplimientos señalados en esta ley demostrados mediante el debido proceso que garantice el derecho de defensa.**

**c) Permiso de funcionamiento: Faculta a una empresa a brindar el servicio de intermediación tecnológica, entre personas conductoras y personas usuarias mediante una plataforma digital de transporte que es autorizada por el MOPT. En caso de que una empresa cuente con varias plataformas, debe solicitar un permiso de funcionamiento por cada una de ellas. Este permiso tiene una vigencia de cinco años sujetos al cumplimiento de los requisitos y obligaciones que se disponen en esta ley.**

**d) Autorizaciones temporales para personas conductoras: Facultan la prestación del servicio de transporte de taxi o mediante plataformas por parte de una persona por un plazo no superior a tres meses, bajo el cumplimiento de todos los mismos requisitos de las autorizaciones y habilitaciones que se definen en esta ley, en los incisos a) y b) del presente artículo. Para tales efectos, estas autorizaciones no serán renovables en ninguna circunstancia.”**

### **C. Sobre las autoridades competentes para implementar la normativa**

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será la autoridad competente para la habilitación del servicio económico de interés general de transporte de personas en vehículos automotores. Asimismo, el MEIC será la autoridad competente en materia de precios y para el caso de la habilitación de las plataformas tecnológicas será requerido el criterio técnico del Ministerio de Ciencia, Innovación, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT). (Art. 10)

Son funciones del MOPT:

- a) **Otorgar el título habilitante** para la prestación del servicio a las personas conductoras de taxi.
- b) **Otorgar el permiso de funcionamiento** a las empresas de interconexión mediante plataformas para la prestación del servicio de transporte de personas en vehículo automotor. Previamente solicitará el criterio técnico sobre seguridad y privacidad de la información al MICITT, en un plazo de 10 días hábiles.
- c) Disponer de una **base de datos de información de las personas conductoras de los servicios que se regulan en esta ley**, en la cual se pueda validar en cumplimiento de los requisitos dispuestos en esta por parte de las empresas de interconexión plataformas y de las personas oficiales de tránsito.
- d) Implementar y mantener actualizado un **registro digital de las plataformas tecnológicas**, la cantidad de conductores afiliados y los números de placas de los vehículos automotores.
- e) **Fiscalizar el cumplimiento de las normas y disposiciones contenidas en esta ley**, respecto a las Empresa de Interconexión Mediante Plataforma (EIMP) y personas conductoras de taxi y de transporte con interconexión mediante plataformas.
- f) **Aprobar los reglamentos** para la regulación de los servicios de transporte.
- g) **Velar por los derechos de las personas usuarias** en cuanto al cumplimiento de las condiciones que se disponen en la presente Ley.
- h) **Establecer canales de comunicación para quejas, reclamos y denuncias** respecto al servicio de conductores afiliados y habilitados, así como de las plataformas tecnológicas, únicamente en cuanto al eventual incumplimiento de las disposiciones de esta ley.

Por su parte, el Tribunal Administrativo de Transporte (TAT) tendría las siguientes funciones (Art. 13):

- a) **Resolver las denuncias y quejas** formuladas por las personas usuarias y conductores afiliados, ante el Tribunal Administrativo de Transporte para su trámite, conocimiento y resolución.
- b) **Sancionar en sede administrativa cualquier incumplimiento** en el que incurran las plataformas tecnológicas, los conductores habilitados por el MOPT y los conductores afiliados a plataformas tecnológicas, con respecto al régimen sancionatorio que se dispone en esta ley.
- c) **Resolver en sede administrativa las apelaciones** planteadas contra las resoluciones de cancelación de los títulos habilitantes, autorizaciones o permisos que decreta el MOPT.

#### **D. Sobre los requisitos para los conductores y los vehículos que presten el servicio**

El siguiente cuadro muestra los requisitos que deben cumplir las personas que deseen obtener un título habilitante como conductora de taxi (Art. 14), o una autorización como conductor afiliado a una plataforma tecnológica (Art. 23):

<b>SERVICIO DE TAXI (Art.14)</b>	<b>SERVICIO MEDIANTE PLATAFORMA (Art. 23)</b>
a) Tener licencia de conducir para el tipo de vehículo correspondiente vigente con al menos 1 año de haberse expedido o licencia tipo C.	a) Tener licencia de conducir para el tipo de vehículo correspondiente vigente con al menos 1 año de haberse expedido.
b) Completar un curso para el servicio de taxi impartido per el MOPT o per el ente público O privado que este convenga, requisito que no será necesario en caso de contar con licencia tipo C.	b) Completar un curso para el servicio de transporte con interconexión mediante plataformas impartido por la empresa de plataforma o por el ente público o privado que esta convenga. Dicho curso deberá estar debidamente aprobado por el MOPT.
c) Estar inscrito como trabajador independiente ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS). Para lo cual, se autoriza a la CCSS a establecer un régimen especial de cotización para este tipo de trabajador como conductor habilitado, contemplando que el trabajo sea a tiempo completo, habitual, ocasional o parcial.	c) Estar inscrito como trabajador independiente ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS). Para lo cual, se autoriza a la CCSS a establecer un régimen especial de cotización para este tipo de trabajador como conductor afiliado a una plataforma tecnológica, contemplando que el trabajo ya sea habitual, ocasional o parcial, lo cual no implica una relación de empleo entre la plataforma tecnológica y los conductores afiliados.
d) Estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda bajo la actividad económica pertinente que regula la presente ley.	d) Estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda bajo la actividad económica pertinente que regula la presente ley.
e) Presentar constancia que acredite no contar con antecedentes penales en delitos de índole sexual, tráfico y distribución de drogas, conducción temeraria, asociación ilícita y delitos contra la vida.	e) Presentar constancia que acredite no contar con antecedentes penales en delitos de índole sexual, tráfico y distribución de drogas, conducción temeraria, asociación ilícita y delitos contra la vida.
f) No haber sido sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol o psicotrópicos, o por	f) No haber sido sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol o psicotrópicos, o por

SERVICIO DE TAXI (Art.14)	SERVICIO MEDIANTE PLATAFORMA (Art. 23)
conducir a velocidad temeraria en los últimos cinco (5) años.	conducir a velocidad temeraria en los últimos cinco (5) años.
g) Cumplir con los requisitos de índole técnico, operativo y de servicio que se defina mediante reglamento ejecutivo para este tipo de servicio de transporte.	g) Cumplir con los requisitos de índole técnico, operativos y de servicio que las empresas de interconexión mediante plataforma establezcan, así como los dispuesto vía reglamento por el MOPT.
h) Contar con una póliza de seguros vigente que cubra, íntegramente su responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros.	h) Contar con una póliza de seguros vigente que cubra, íntegramente su responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros.
i) Contar con póliza de riesgos del trabajo para trabajadores independientes.	i) Contar con póliza de riesgos del trabajo para trabajadores independientes.
j) Estar al día en el pago de infracciones impuestas con fundamento en la Ley de Transite por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.	j) Estar al día en el pago de infracciones impuestas con fundamento en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.
k) Respetar las normas de buena conducta y calidad que se definen en el reglamento respectivo para la prestación del servicio.	k) Respetar las normas de buena conducta y calidad que se definen en el reglamento respectivo para la prestación del servicio.
l) Realizar un pago anual al MOPT por el título habilitante para la prestación del servicio.	l) Realizar un pago anual al MOPT por la autorización para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley, el cual deberá realizar ante la empresa de plataforma a la cual se afilia por primera vez y esta lo reportará y hará efectivo ante el MOPT.
En cuanto al pago del título habilitante para la prestación del servicio, en caso de que la persona conductora haya realizado previamente el pago para afiliarse en una plataforma, no deberá volverlo a realizar y se tendrá el requisito como cumplido, siempre y cuando se encuentre al día con dicho pago. Para ello, el MOPT verificará el cumplimiento	En cuanto al pago anual de la autorización del conductor, este será pagadero una única vez al año por la persona conductora en favor del MOPT y ante la plataforma tecnológica respectiva. En caso de que la persona conductora se afilie a más de una plataforma de transporte, solo deberá realizar el pago ante la primera plataforma a la que se afilie,

SERVICIO DE TAXI (Art.14)	SERVICIO MEDIANTE PLATAFORMA (Art. 23)
<p>del requisito en la base de datos de información común.</p> <p>Para el caso de personas conductoras del servicio de taxi que deseen afiliarse a las plataformas y que se encuentren al día con su pago del título habilitante para la prestación de servicio de taxi, no requerirán volverlo a pagar en la plataforma y se tendrá el requisito como cumplido, lo cual deberá validarse en la base de datos de información común.</p>	<p>mientras que, para las restantes plataformas, las empresas de interconexión mediante plataformas validaran si efectivamente se realizó dicho pago anteriormente en la base de datos de información común y, con dicha comprobación, calificarán como cumplido el requisito.</p>

El anterior cuadro muestra que no existen diferencias significativas en los requisitos solicitados para los conductores en los diferentes tipos de prestación del servicio.

A continuación, se presenta un cuadro que compara las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para la prestación del servicio de transporte:

SERVICIO DE TAXI (Art.15)	SERVICIO MEDIANTE PLATAFORMA (Art. 24)
a) Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.	a) Aprobar anualmente la Inspección Técnica Vehicular.
b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.	b) Estar al día en el pago del Marchamo o Derecho de Circulación.
c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.	c) Tener una antigüedad máxima de 15 años.
d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor.	d) Contar con el Seguro Obligatorio Automotor
e) Tener una capacidad máxima de 8 personas de acuerdo con la capacidad constructiva del vehículo.	e) Tener una capacidad máxima de 8 personas de acuerdo con la capacidad constructiva del vehículo.
f) Ser propietario registral del vehículo automotor o en su defecto contar con la autorización del propietario registral para el conductor para la prestación del servicio de taxi. Dicha autorización deberá ser mediante declaración jurada protocolizada o declaración jurada simple con firma digital. Para tales efectos, un mismo propietario registral no podrá contar con más de tres vehículos autorizados para la prestación del servicio, con	f) Ser propietario registral del vehículo automotor o en su defecto contar con la autorización del propietario registral para la afiliación del conductor ante las empresas de interconexión mediante plataforma. Dicha autorización deberá ser mediante declaración jurada protocolizada o mediante declaración jurada simple con firma digital. Para tales efectos, un mismo propietario registral no podrá contar con más de tres vehículos

SERVICIO DE TAXI (Art.15)	SERVICIO MEDIANTE PLATAFORMA (Art. 24)
excepción de las entidades financieras debidamente reguladas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF).	autorizados para la prestación del servicio, con excepción de las entidades financieras debidamente reguladas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF)
<p><b>g) Utilizar los distintivos y mecanismos de identificación del servicio, de acuerdo con la regulación establecida por el MOPT en el reglamento respectivo.</b></p> <p>Los vehículos podrán ser de cualquier modalidad de tracción, sea 4x2,4x4 o cualquier otro.</p>	<p><b>g) Utilizar los distintivos y mecanismos de identificación del servicio, de acuerdo con la regulación establecida por el MOPT en el reglamento respectivo.</b></p>

Para el servicio de taxi el MOPT contará con una plataforma de información pública en la cual las personas usuarias tendrían acceso a consultar la información de los vehículos y conductores habilitados para la prestación del servicio de taxi. En dicha plataforma podrá consultarse la información de:

- a) Características de los vehículos automotores, número de placa, modelo, marca del vehículo.
- b) Nombre y foto de los conductores habilitados.
- c) Calificación otorgada por las personas usuarias a cada conductor.

Asimismo, mediante esta plataforma, las personas usuarias calificarán a los conductores habilitados. El MOPT establecerá los mecanismos tecnológicos y de control para garantizar que solo las personas usuarias que efectivamente han recibido el servicio por parte de un conductor, y por una única vez por servicio, puedan evaluarlo. (Art. 16)

#### **E. Sobre los requisitos para las empresas de transporte de plataformas**

Se establecen como obligaciones de las empresas de Transporte de Plataformas para su operación, (Art. 18) las siguientes:

- a) **Estar inscrita y activa ante el registro de personas jurídicas del Registro Nacional;** tratándose de empresas extranjeras deberán constituir una sucursal, filial u otra figura de sociedad mercantil inscrita en el país, la cual será la responsable y representante legal para todos los efectos, en cuanto a las disposiciones de esta ley.*
- b) **Estar inscrita como contribuyente** y cumplir con sus obligaciones ante la Dirección General de Tributación Directa.*

- c) **Estar inscrito como patrono y cumplir con sus obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social en caso de contar con trabajadores corporativos** distintos a los conductores acreditados ante las plataformas como trabajadores independientes.
- d) **Contar con los derechos de propiedad o explotación de una plataforma tecnológica** que brinde la intermediación entre personas conductores afiliadas y personas que requieran contratar el servicio de transporte que se regula en la presente ley.
- e) **Verificar el cumplimiento de los requisitos de los conductores afiliados y de sus vehículos automotores** para su afiliación a la plataforma tecnológica mediante la Base de Datos de Información Común.
- f) **Pagar anualmente, a favor del MOPT, el permiso de funcionamiento para la plataforma de transporte**, ante la Tesorería Nacional, conforme a la presente ley y mediante los mecanismos de pago que se definan reglamentariamente.
- g) Contar con **mecanismos y procedimientos para fomentar la seguridad de las personas usuarias**, evitar el acoso sexual y la discriminación.
- h) Contar con un **mecanismo para la evaluación del conductor afiliado** y de usuario de la plataforma tecnológica.
- i) **Solicitar autorización al propietario registral cuando el vehículo no sea propiedad del conductor afiliado según el Registro Público de la Propiedad de Bienes Muebles.**
- j) Poner a disposición de la persona usuaria y de los conductores afiliados, un **mecanismo para la formulación de quejas y reclamaciones** a través de la plataforma tecnológica.
- k) Remitir de forma inmediata a la dependencia competente del MOPT todas las denuncias o quejas graves, según la calificación que se hará vía reglamento, que interpongan los usuarios contra la plataforma tecnológica o contra los conductores afiliados.
- l) Ser agente retenedor del Impuesto de Valor Agregado que deben pagar las personas usuarias del servicio de transporte con interconexión de plataformas digitales de conformidad con la legislación vigente.
- m) Colaborar con las autoridades administrativas o judiciales para la detección de probables responsables en la comisión de presuntos ilícitos.
- n) Notificar previamente, al MOPT y a las personas usuarias y conductores afiliados, sobre cambios en los términos y condiciones del uso de la plataforma tecnológica.
- o) Promover que la plataforma cuente con un porcentaje mínimo de vehículos adaptados para los usuarios conforme a la Ley No. 7600, y según se disponga mediante reglamento de la presente Ley.
- p) Brindar un informe trimestral al MOPT respecto a la cantidad de personas conductoras y vehículos afiliados a la plataforma, viajes realizados e ingresos totales por los viajes realizados.
- q) Reportar al MOPT, o a su órgano delegado, a través de la Base de Datos de Información Común, cada nueva persona conductora afiliada a la plataforma, el cumplimiento de sus requisitos, así

*como las bajas y razones de estas. Para el cumplimiento de esta obligación, el MOPT o su órgano delegado deberán proporcionar el acceso respectivo a la empresa, mediante los mecanismos informáticos que garanticen la seguridad y privacidad, para que pueda brindar la información solicitada.*

*r) No cometer prácticas discriminatorias de ningún tipo, por lo cual, no podrá negar el acceso a la plataforma, a personas conductoras o usuarias, por razones sexuales, socioeconómicas, religiosas, políticas, per haber sido denunciante o demandante en materia penal, civil o administrativa, por ser una persona conductora de taxi o por cualquier otra contraria al principio constitucional de igualdad.*

*s) Cumplir con la legislación que les resulte aplicable para su operación, así como con el pago de derechos y obligaciones que la ley les señale y que resulten necesarios para la correcta prestación del servicio de intermediación tecnológica de acuerdo con esta ley.”*

Adicionalmente se establecen (Art. 19) los Requisitos de funcionalidad que deben atender las Plataformas Tecnológicas:

- a) Cumplir con la legislación y buenas prácticas en materia de seguridad informática y privacidad de la información, lo cual deberá acreditarse ante el MOPT y este solicitará un criterio técnico al respecto por parte del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones (MICITT), para que así, el MOPT les otorgue el permiso de funcionamiento para operar en el territorio nacional.
- b) Contar con mecanismos de evaluación entre conductores afiliados a la plataforma y personas usuarias.
- c) Contar con términos y condiciones de uso de la aplicación en los que se especifique las obligaciones de los conductores afiliados y las personas usuarias.
- d) Contar con un sistema de atención de servicio al cliente para la resolución de problemas relacionados con el servicio que presta el conductor CAP a la persona usuaria.
- e) Informar a la persona usuaria de forma previa el precio, características del vehículo automotor, número de placa, modelo, marca del vehículo, nombre del conductor afiliado y el tiempo de espera estimado.
- f) Permitir pagos a través de medios electrónicos autorizados o en efectivo.
- g) Entregar un recibo electrónico de cobro al finalizar cada viaje que indique al menos; distancia recorrida, tiempo del viaje y monto cobrado.

Respecto al plazo de vigencia del permiso de funcionamiento de las Plataformas Tecnológicas, tendrá una vigencia de cinco años, sujeto al pago anual del permiso de funcionamiento y al cumplimiento de las obligaciones que le señala la presente ley. El MOPT, a solicitud de parte interesada, podrá renovar el permiso de funcionamiento de las empresas de interconexión mediante plataforma, por un plazo de cinco años, previo cumplimiento del criterio técnico del MICITT y de requisitos. (Art. 20)

#### **F. Sobre la rentabilidad bruta mínima y la ganancia mínima del servicio**

Por otro lado, el proyecto establece una **Rentabilidad bruta mínima y ganancia mínima para las personas conductoras (Art. 7)**. Se ha indicado que este concepto nace de la preocupación de los taxistas de la posibilidad de prácticas predatorias por parte de alguna plataforma. Así, en cada viaje, ya sea de taxi o solicitado a través de Plataformas Digitales, sin importar la modalidad, se deberá garantizar una rentabilidad bruta mínima por kilómetro gradual, previa a cualquier deducción y calculada con base a los estudios técnicos respectivos que realicen conjuntamente el MOPT y el MEIC con base a los siguientes factores:

- a) Factor promedio de consumo de combustible por kilómetro calculado con una referencia promedio de velocidad constante.
- b) Factor promedio de gastos mecánicos por kilómetro.
- c) Factor promedio de kilometraje recorrido por viaje.
- d) Ganancia mínima por viaje para la persona conductora de transporte, en la cual se deben observar los diferentes modelos de negocio e independencia en la determinación de precios propia de un servicio económico de interés general que se rige por las reglas de competencia efectiva entre personas conductoras.
- e) Pagos y primas que realiza la persona conductora por concepto de seguros de riesgos de trabajador independiente, riesgo de daños a terceros y seguro de trabajador independiente de la Caja Costarricense de Seguro Social.

Para la definición de la rentabilidad bruta mínima, estos factores se deberán aplicar al supuesto de consumo por kilómetro para un vehículo liviano promedio determinado de acuerdo con la flotilla vehicular que cumpla con los requisitos de antigüedad de esta ley y utilizando como referencia el costo de combustible Plus 91 o equivalente al momento de la realización del estudio. Asimismo, estos factores deberán aplicarse mediante una fórmula determinada por el Poder Ejecutivo, con la coordinación del MOPT y el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), en el reglamento de esta Ley.

El MOPT y el MEIC conjuntamente, con base a la información y estudios técnicos respectivos, calcularán esta rentabilidad bruta mínima por kilómetro, de forma semestral y la formalizarán por medio de Decreto Ejecutivo en los meses de febrero y agosto, el cual deberá, además de publicarse en el Diario Oficial La Gaceta, estar disponible en el sitio web del MOPT.

Siempre y cuando se respete la rentabilidad bruta mínima por kilómetro, el precio por cada viaje, sea en taxi o en transporte con interconexión mediante plataformas, será de libre determinación en apego a las disposiciones que se establecen en esta ley.

Este aspecto será de observancia de la Comisión para Promover la Competencia (Coprocom) para la determinación de la existencia de prácticas que afecten, limiten o impidan la competencia efectiva, de conformidad con los casos que se indican en los artículos 10°, 11° y 12° de la Ley No. 7472, Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, en cuyo caso se deberán aplicar las medidas dispuestas en dicha Ley.

Para garantizar la defensa efectiva de la persona consumidora, el precio deberá definirse mediante uno de los siguientes mecanismos, lo cual deberá informarse **a la persona usuaria de previo al inicio del viaje**:

- 1) Cálculo de precio total del viaje mediante herramienta tecnológica
- 2) Cálculo fijado mediante taxímetro regulado para viajes en taxi: Taxímetro configurado bajo las disposiciones que se establezcan reglamentariamente.
- 3) Precio negociado

Para garantizar la competencia efectiva el MEIC, tomado en cuenta los datos suministrados por el MOPT, deberá realizar estudios de oferta y demanda, así como competencia efectiva, que permitan acreditar las condiciones de mercado, que aseguren la no ruinosidad, la no afectación a los diversos modelos de negocio y el principio de libre concurrencia de mercado en la prestación del servicio. Dichos estudios deberán realizarse cada 4 años.

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con la reglamentación respectiva, podrá establecer medidas para eliminar la ruinosidad, que no afecten de manera alguna a los diversos modelos de negocio y el principio de libre concurrencia, en cuanto al número de personas conductoras autorizadas en general para la prestación del servicio de transporte de personas, con respecto a la satisfacción de la demanda, de acuerdo con el estudio señalado en el párrafo anterior. (Art. 9)

#### **G. Derechos de las personas usuarias**

Son derechos de las personas usuarias de los tipos de servicio de transporte que se regulan en esta ley:

- a) **Conocer previamente, el precio que se le cobrará, o bien las condiciones para la fijación final de este, por el servicio de transporte, las características del vehículo automotor, número de placa, color del vehículo automotor y modelo, marca del vehículo, nombre y foto del conductor afiliado y el tiempo de espera estimado, según corresponda.**
- b) Tener acceso a un canal de atención de servicio al cliente por parte de las empresas de interconexión mediante plataforma o el MOPT según corresponda, para plantear denuncias o quejas relacionadas, con el servicio de transporte requerido.
- c) Recibir el servicio que se regula en esta ley con un trato libre de cualquier forma de discriminación, acoso, hostigamiento, abuso, y en un ambiente libre de cualquier forma de violencia.
- d) Tener acceso a un mecanismo para la evaluación del conductor afiliado en la plataforma tecnológica o al conductor habilitado por el MOPT. Para el caso de los conductores habilitados para el servicio de taxi, el MOPT será el responsable de disponer de dicha plataforma de evaluación, la cual será de acceso y consulta pública.
- e) Pagar el servicio de transporte a través de medios electrónicos autorizados o en efectivo.
- f) Recibir un comprobante de pago al finalizar cada viaje que indique al menos: distancia recorrida, tiempo del viaje, placa de vehículo que presta el servicio y monto cobrado.

g) En caso de personas con discapacidad tener oferta de vehículos automotores adaptados a sus necesidades de movilidad.

h) Brindar su consentimiento a las empresas de interconexión mediante plataforma para la recopilación de sus datos personales, y que se les comuniquen los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal.

#### **H. Creación del Fondo de Movilidad.**

El MOPT, con base a criterios técnicos y proporcionales, que no limiten la entrada de nuevos participantes y el principio de libre concurrencia de mercado, deberá definir un monto a cobrar por cada permiso de funcionamiento de plataforma tecnológica de transporte y por cada autorización o título habilitante para la prestación del servicio de taxi o mediante plataformas. Montos que deberán ser actualizados por el MOPT a más tardar el 30 de marzo de cada año y con base a los datos obtenidos del año anterior que hayan sido reportados por las empresas de interconexión mediante plataformas, y a partir de los estudios técnicos que realice el MOPT. (Art. 26 y 27)

Los recursos provenientes del pago anual del permiso de funcionamiento de las plataformas tecnológicas, pago anual de las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas o taxi, así como provenientes de las multas establecidas en la presente ley, serán destinadas a un fondo de movilidad administrado por el MOPT. (Art. 28)

El Fondo de Movilidad tendrá como finalidad financiar proyectos de infraestructura vial, movilidad y modernización del transporte, así como la efectiva fiscalización de los servicios que se regulan mediante esta ley y cualquier pago de derechos u obligaciones con responsabilidad del Estado que se derive de los efectos de la presente ley y de las materias que regula, en favor de personas usuarias, conductoras o empresas de interconexión mediante plataformas. (Art. 30)

#### **I. Régimen Sancionatorio**

Los artículos 31 a 38 del proyecto de ley establecen el régimen sancionatorio al que están sujetos los prestadores de los servicios de transporte remunerado de pasajeros en vehículos automotores, lo que incluye a las empresas de interconexión mediante plataformas.

Se establecen faltas leves, graves y gravísimas, que pueden sancionarse desde el pago de una multa hasta la cancelación de las autorizaciones, títulos habilitantes o permisos otorgados

El incumplimiento de las obligaciones de los conductores afiliados a plataformas tecnológicas y habilitados para la prestación del servicio de taxi, así como las denuncias y quejas establecidas en su contra serán instruidos mediante un procedimiento administrativo ordinario por el Tribunal Administrativo de Transporte, cumpliendo previamente con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227.

Las plataformas tecnológicas estarán facultadas a establecer sus propios mecanismos sancionatorios y sanciones, siempre y cuando no contradigan las regulaciones y disposiciones que se establecen en esta ley y su reglamentación.

Una vez que se encuentre en firme la resolución del Tribunal Administrativo de Transporte, en la que se sanciona a las plataformas tecnológicas o el conductor afiliado, por incumplimiento de sus obligaciones, **por la imposición de una multa correspondiente al pago del salario base que se disponga según el caso**, el Tribunal Administrativo de Transporte remitirá copia certificada del expediente administrativo al MOPT, para que realice el procedimiento de cobro de la multa impuesta conforme a la Sección Segunda de la Ley General de la administración Pública.

#### **J. Transitorios**

Los transitorios que incorpora el proyecto disponen, en lo que interesa:

- Que, durante el primer año de entrada en vigor de la presente ley, el costo anual que pagará cada conductor habilitado por la autorización para la prestación del servicio de taxi o de transporte con interconexión mediante plataformas **será de cincuenta mil colones**. Asimismo, el MOPT tendrá seis meses para determinar el monto a pagar por el permiso de funcionamiento de las plataformas digitales temporalmente, por concepto del primer año, lo cual deberá incluirse como un transitorio en el reglamento de esta ley. (Trans. II)
- Que el MOPT **no renovará los derechos de concesión del servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi y los permisos para servicio especial estable de taxi, con excepción de los taxis para servicios especiales en puertos y aeropuertos**. (Trans. III)
- Que la derogatoria a las leyes que rigen actualmente el servicio **no producirán efectos jurídicos sobre las concesiones y permisos que se hayan otorgado de previo a la entrada en vigor de la presente ley, por supervivencia del derecho abolido, en cuyo caso seguirán siendo aplicables las disposiciones de la normativa derogada o previa a su reforma**. Las personas que cuenten con una concesión activa de taxi o un permiso de servicio especial estable de taxi, podrán seguir otorgando el servicio de conformidad con tal condición, hasta que finalicen o se extingan dichos permisos o concesiones, para lo cual, les seguirán aplicando todas las disposiciones contractuales vigentes al momento del otorgamiento de la concesión o permiso, y se les garantizarán los derechos adquiridos y situaciones jurídicas consolidadas. La Autoridad Reguladora de Servicios Públicos continuará fijando las tarifas para los servicios públicos de taxi en el marco de la ley La Ley N.º 7969, hasta que finalice o se extinga la última concesión de taxi. (Trans. IV)
- Que las personas que cuenten con una concesión de taxi activa o con permiso para el servicio especial estable de taxi, podrán tramitar el traslado al nuevo servicio de taxi, mediante título habilitante o autorización, de conformidad con la presente ley, para lo cual deberán renunciar voluntariamente a la concesión o al permiso y se les eximirá del pago anual del permiso en caso de que ya haya realizado el pago anual por el canon de concesión o permiso, para lo cual tendrán como validados los requisitos. Para estos casos, las personas conductoras de taxi que se trasladen al nuevo esquema de servicio conservarán los

incentivos, beneficios y prerrogativas fiscales para la adquisición e importación de su vehículo, que son propios de su concesión. Los vehículos que se trasladen del servicio con concesión de taxi al servicio de taxi mediante título habilitante que se regula en esta ley deberán gestionar el trámite respectivo para inscribir el vehículo como particular y hacer la entrega de la placa de taxi o bien mantenerla en SU vehículo. Asimismo, las concesiones activas y placas de taxi mantendrán sus bases de operación<sup>3</sup> mientras se encuentren en tal condición. (Trans.V)

- Que la Dirección General de Tributación tendrá un plazo de seis meses para readecuar el régimen de tributación simplificada de transporte terrestre remunerado de personas mediante la modalidad de taxi conforme a esta ley, extendiendo además su aplicabilidad a los conductores afiliados a las plataformas tecnológicas. (Trans. VII).

## **V. ANALISIS DEL PROYECTO DE LEY DESDE LA PERSPECTIVA DE COMPETENCIA**

La simple lectura del proyecto de ley permite reconocer la intención del Poder Ejecutivo de velar por los principios de competencia y libre concurrencia en el transporte remunerado de personas en vehículos automotores. Además de ser conceptos incorporados tanto en la motivación del proyecto como en los principios que rigen la normativa, se observa el esfuerzo realizado por eliminar barreras de entrada, y otras restricciones que limitaban la operación de los taxis y sus posibilidades de competir con los conductores mediante plataformas.

El primer cambio importante es la eliminación del servicio de taxi como un servicio público, ahora se trata de un servicio económico de interés general, lo que lleva a la exclusión de la regulación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, esencialmente la regulación de tarifas y el pago del correspondiente canon. Adicionalmente, se eliminarían las restricciones que los taxis mantienen en cuanto a las zonas de operación, que se encuentran limitadas por el área geográfica para la cual se concedió la concesión. También se incorporan en este servicio algunas de las herramientas que han venido ostentando las plataformas de servicio en cuanto a la evaluación de los conductores y la geolocalización.

Por otra parte, si bien se establecen regulaciones para los conductores de las plataformas, --que igualmente son declarados un servicio económico de interés general--, en principio, estas se dirigen al cumplimiento de obligaciones tributarias, de seguridad social y de seguridad para los pasajeros. Además, es claro que el proyecto establece los mismos requisitos para ambos tipos de servicio, tanto para el conductor, como para el vehículo. Asimismo, las personas conductoras de taxi pueden a la vez ser conductoras afiliadas a plataformas y viceversa, siempre y cuando cumplan con los requisitos respectivos.

---

<sup>3</sup> La Base de operación especial se define como la zona o área geográfica en los puertos y aeropuertos, donde el MOPT autoriza la operación de taxis sujetos a reglamentación especial, los cuales, únicamente tendrán autorización para operar viajes de salida y entrada en esta zona, tendrán una cantidad máxima de vehículos autorizados y deberán cumplir con los mismos requisitos del servicio regular de transporte de taxi que se regula en esta ley. La cantidad de vehículos y personas conductoras será determinada por el MOPT o por su órgano delegado.

De igual forma, no se observa que los requisitos que el proyecto establecería para las plataformas vayan más allá de velar por la calidad y la seguridad de los usuarios y de su información personal.

El proyecto también incorpora los derechos de los usuarios y la forma en que se velará por estos.

Sin embargo, se considera importante realizar las siguientes observaciones:

- A. Si bien se hace referencia constante al principio de libre competencia, el párrafo último del artículo 9 resulta contradictorio con este principio, ya que establece la posibilidad de que el Poder Ejecutivo, pueda establecer medidas para eliminar la ruinosidad, **en cuanto al número de personas conductoras autorizadas en general para la prestación del servicio de transporte de personas, con respecto a la satisfacción de la demanda, que no afecten de manera alguna a los diversos modelos de negocio y el principio de libre competencia.** Es de presumir que si la prestación del servicio resulta ruinoso, algunos conductores dejarán de prestar el servicio, lo que mejorará la relación entre oferentes y demandantes. Adicionalmente, la determinación de cuánta oferta puede llevar a la ruinosidad resulta un tema complejo y arbitrario. En este sentido, no se considera conveniente desde la óptica de competencia que el Gobierno tenga la atribución de fijar el número de oferentes del servicio.
- B. En un afán por no discriminar entre conductores de los diversos tipos de servicio que contempla la propuesta, se establece en el inciso g) del artículo 24 como requisito para los vehículos de los conductores que presten el servicio mediante plataformas, **utilizar los distintivos y mecanismos de identificación del servicio, de acuerdo con la regulación establecida por el MOPT en el reglamento respectivo.** El proyecto no indica qué justifica esta disposición, ni el alcance o relevancia que van a tener los distintivos, ya que lo deja para la vía reglamentaria. Sin embargo, se considera que podría ser un factor que afecte la prestación del servicio. Tratándose de afiliados que no necesariamente laboran a tiempo completo, lo cual permite el proyecto de ley, el tener marcado el vehículo de manera permanente y llamativa puede ser un desincentivo para la afiliación a la plataforma, provocado por una normativa que adicionalmente no parece estar justificada, porque en la actualidad los usuarios de las plataformas no tienen problema para identificar el vehículo que les va a prestar el servicio.
- C. Debe tenerse presente que ante la liberación de las tarifas, los taxistas tienen la facultad de establecer aquella que les resulte conveniente. Sin embargo, si bien la normativa contempla la posibilidad de que establezcan las tarifas, lo cierto es que conforme al artículo 11 de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, N°7472, no estaría permitido el acuerdo entre taxistas para fijar tarifas, ya que correspondería a una práctica monopolística absoluta y sería una conducta sancionable.
- D. El proyecto contempla el establecimiento de una rentabilidad bruta mínima, concepto que preocupa a esta autoridad de competencia por cuanto, en general, estos indicadores de referencia tienden a ser utilizados para facilitar la colusión. Adicionalmente, la fijación de esa rentabilidad bruta mínima no escapa al problema de captura del regulador, y podría llegar a otorgar rentas extraordinarias a los oferentes del servicio en detrimento de los usuarios.

- E. Se contempla un régimen sancionatorio que no incluye las sanciones que se impondrían por incurrir en faltas leves, graves o gravísimas y se deja, al parecer, al libre criterio de quienes las impongan, lo cual representa un vacío importante en el proyecto de ley. La determinación de las sanciones por incumplimientos a lo dispuesto en la normativa es reserva de ley. Lo que significa que es materia que de manera exclusiva la Constitución entrega al ámbito de potestades del legislador, excluyendo de su ámbito la intervención de otros poderes del Estado. No incluirlas en el proyecto podría llevar a la inaplicabilidad del régimen de llegar a ser aprobada la propuesta. De allí que deban ser incorporadas.

## VI. CONCLUSIÓN

Por lo antes expuesto, aun cuando el proyecto hace un esfuerzo por establecer una regulación en el transporte remunerado de personas en vehículo automotor adaptada a la realidad actual de la diversa oferta del servicio, **esta autoridad de competencia no apoya la aprobación del proyecto de ley mientras se mantengan las siguientes limitaciones a la competencia y libre concurrencia:**

1. **La posibilidad de restringir el número de personas conductoras autorizadas en general para la prestación del servicio de transporte de personas, atendiendo criterios de ruinosidad.**
2. **El establecimiento de una rentabilidad bruta mínima, por cuanto, en general, estos indicadores de referencia tienden a ser utilizados para facilitar la colusión, y no escapan al problema de captura del regulador, por lo que se podrían llegar a otorgar rentas extraordinarias a los oferentes del servicio en detrimento de los usuarios.**

**Viviana Blanco Barboza**  
**Comisionada Propietaria**

**Guillermo Rojas Guzmán**  
**Comisionado Propietario**

**Isaura Guillén Mora**  
**Comisionada Presidenta**

1 vez.—Solicitud N° 479383.—( IN2023830898 ).