

San José, martes 9 de abril de 2024
OFICIO N° 03655-2024-DHR

Para: Señor (a):
Ericka Ugalde Camacho
Comisión Permanente de Gobierno y Administración
Asamblea Legislativa
lhernandezb@asamblea.go.cr

De: **Licda. Angie Cruickshank Lambert**
Defensora de los Habitantes

Asunto: Criterio al Proyecto de Ley. "LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES", (23736)

Estimados Señores y Señoras:

Aprovecho la oportunidad para saludarles cordialmente y a la vez remitir el criterio de la Defensoría de los Habitantes sobre el texto sustitutivo del proyecto: **LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES, expediente legislativo No. 23.736**, lo descrito según estudio realizado por la Dirección de Calidad de Vida de la Defensoría de los Habitantes, se procede a presentar las siguientes observaciones:

1.- RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo del presente proyecto de ley es crear una nueva legislación que regule el servicio de transporte automotor de personas que se brinda de forma remunerada en el territorio nacional, así como por medio de las plataformas digitales y otros medios, que son intermediarias entre quienes prestan el servicio y las personas usuarias, exceptuando aquellos que son de naturaleza de servicio público.

El proyecto de ley pretende crear una regulación para un servicio que ya está regulado y equipararlo con uno no regulado, en lugar de proponer una legislación específica para el servicio que no tiene regulación como lo es el servicio que se brinda mediante plataformas digitales y el servicio irregular de taxi. La propuesta pretende crear una actividad regida por la oferta y demanda, sin considerar los posibles riesgos de que en los sectores geográficos del país que no sean rentables se queden sin servicio, o que éste se preste en condiciones onerosas o de deficiente calidad.

En virtud del análisis realizado, la Defensoría de los Habitantes de Costa Rica se permite expresar su conformidad parcial con respecto al texto consultado, por lo que respetuosamente se sugiere a los y las señoras diputadas considerar las modificaciones sugeridas.

2. Antecedentes del proyecto de ley

El presente proyecto es un Texto Sustitutivo al texto que inicialmente se presentó bajo el mismo número de proyecto denominado en ese momento como; **LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES, expediente legislativo No. 23.736**. Sobre este proyecto de ley, esta Defensoría de los Habitantes mediante oficio N° 06861-2023-DHR del 14 de julio del 2023, emitió su primer criterio de ley al respecto.

3. Normas jurídicas vigentes:

- Constitución Política de la República de Costa Rica. Del 7 de noviembre de 1949
- Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en la modalidad taxi. Del 22 de diciembre del 1999.
- Ley N° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial. Del 26 de octubre del 2012.
- Ley N° 7936, Ley de Reforma a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas, del 15 de noviembre de 1999.
- Ley N° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). Del 09 de agosto de 1996.
- Ley N° 3284, Código de Comercio. Del 27 de junio de 1964
- Ley N° 6227, Ley General de la Administración Pública. Del 2 de mayo de 1978
- Ley N° 7472, Ley de la Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor y sus reformas. Del 20 de diciembre de 1994

4. Análisis del contenido del proyecto:

La Defensoría de los Habitantes realiza su análisis del presente texto sustitutivo del proyecto de ley N° 23736, según su ámbito de competencia, de manera que el pronunciamiento que se realiza sobre esta iniciativa, no se hace ni a favor ni en contra de alguno de los sectores, gremio o grupo de interés en particular. La evaluación que se realiza es respecto del interés público y el ordenamiento jurídico de conformidad con las competencias que estipula la Ley N° 7319.

De modo general, se puede indicar que este proyecto de ley pretende brindar nuevas oportunidades en una apertura en la competencia y en la generación de ingresos para las personas conductoras, no se encuentra el sustento técnico que justifique la apertura a nivel nacional de permisionarios y concesionarios de taxi, cuyo ámbito de operación actualmente se encuentra delimitado por zonas a lo largo y ancho del país.

Lo anterior señala que la preocupación de los proponentes no es necesariamente el bienestar y atención de las necesidades de las personas usuarias, sino generar un servicio de transporte basado en la libre oferta y demanda.

Con respecto a los artículos 2 y 4 inciso o) se hace alusión al concepto de “servicio económico de interés general”, sin emitir un significado de lo que es el “interés general”; veamos:

o) Servicio Económico de Interés General (SEIG): son servicios o actividades económicas de libre iniciativa destinadas a satisfacer necesidades de interés general, sujetos a un régimen especial de regulación en el marco de la presente ley.

Llama la atención de la Defensoría de los Habitantes que en este texto sustitutivo se presenta nuevamente el mismo término de “servicio económico de interés general”, sin llegar a una adecuada conceptualización de lo que es y conlleva ese “interés general”, lo cual hace presumir que es un concepto que se pretende equiparar con el de interés público del servicio de transporte de personas en vehículos que brindan un servicio público, dejando a la libre la interpretación de dicho concepto.

Respecto a los artículos 4 y 6 se considera relevante resaltar que en este texto en estudio se eliminó la concepción de la base de operación, pasando por alto la necesidad de contar con bases de operación a lo largo del país, con el fin de que se asegure que todas las zonas cuenten con el servicio de taxi y que se atienda a toda la población. Por ende, se observa que el proyecto no equipara el servicio de taxis con taxis dual y con el servicio de plataformas digitales porque hay una evidente ventaja competitiva para estas, esto por cuanto quien brinde el servicio sin tener una base de operación establecida y delimitada, puede brindar el servicio a la libre dejando, tanto zonas geográficas como usuarios, sin servicio o pagando montos onerosos por éste.

Sobre este mismo tema, queda claro que este proyecto no se fundamenta en un estudio preexistente sobre la oferta y demanda sobre el transporte que requiere el país y la especificación de las necesidades de cada región, siendo posible que se deje en descubierto la atención en zonas que no sea de interés económico.

En el artículo 7, de este texto sustitutivo se establece el mecanismo para la determinación del precio del servicio, sin considerar que las empresas que prestan el servicio podrían tener un incentivo para buscar compensar la limitación a sus ingresos ubicándose solo en zonas que son rentables, y dejando en desatención zonas que no sean de su interés (riesgo de descreme de mercado¹) y además permitiendo que se cobre el precio que mejor le parezca, sin un límite adecuado que puede operar

¹ El riesgo de descreme del mercado es la tendencia que puede existir en mercados de bienes o servicios de alta demanda o necesidad que no son regulados por el Estado, de que los oferentes del bien o servicio prefieran proveerlo en aquellos segmentos del mercado que son más rentables, dejando sin proveer servicio a los sectores menos rentables. En estos casos si el Estado no establece alguna regulación o esquema que incentive la prestación del bien o servicio en esos segmentos, se genera un alto riesgo de des provisión o exclusión en el disfrute del bien o servicio. En algunas actividades, esta situación ha generado la necesidad de que crear fondos solidarios para el servicio universal, como es el caso de FONATEL en materia de telecomunicaciones.

en detrimento de las personas usuarias, lo cual puede agravar el riesgo de descreme de mercado por parte de los servicios brindados por servicio de taxi dual así como por plataformas digitales, dado que no estarían regulados por modelos tarifarios como sí lo están los otros servicios de transporte, pues el proyecto de ley se limita a dar opciones que el conductor teóricamente acordaría con la persona usuaria, pero que en la práctica podría resultar una imposición del primero hacia la segunda dadas las necesidades o la urgencia que tenga la persona usuaria para transportarse.

En relación al Tribunal Administrativo de Transporte (artículos 11, 34 y 36 del proyecto) a continuación se presenta una comparación entre el presente proyecto de ley y las disposiciones de la actual Ley 7969. Obsérvese:

Proyecto de Ley 23736 (artículo 11, 34 y 36)	Ley 7969 Capítulo IV
ARTÍCULO 11- Del Tribunal Administrativo de Transporte. Además de las establecidas en la Ley N° 7969, son funciones del TAT en cuanto a las disposiciones de esta ley, las siguientes: a) Resolver, en el marco de sus competencias y en segunda instancia, 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 y otros medios, los conductores habilitados por el MOPT y los conductores afiliados a plataformas tecnológicas y otros medios, 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,	TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE ARTÍCULO 16.- Creación del Tribunal Administrativo de Transporte Créase el Tribunal Administrativo de Transporte, con sede en San José y competencia en todo el territorio nacional, como órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Sus atribuciones serán exclusivas y contará con independencia funcional, administrativa y financiera. Sus fallos agotarán la vía administrativa y sus resoluciones serán de acatamiento estricto y obligatorio. ARTÍCULO 19.- Principios jurídicos El Tribunal deberá ejercer sus funciones sujeto a los principios de oralidad, oficialidad, celeridad e intermediación de la prueba. Asimismo, deberá ajustar su actuación al procedimiento y las normas de funcionamiento establecidas en la presente ley, así como en el libro II de la Ley General de Administración Pública, capítulo "Del Procedimiento Ordinario", en la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y

autorizaciones o permisos que decreta el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. ARTÍCULO 34- Sanciones para las personas conductoras El incumplimiento de las obligaciones de los conductores afiliados a plataformas tecnológicas y habilitados para la prestación del servicio de taxi dual, establecidas en la presente ley y su reglamento, así como las denuncias y quejas establecidas en su contra será instruido 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 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas. Las plataformas tecnológicas y otros medios están 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. ARTÍCULO 36- Régimen sancionatorio de las plataformas tecnológicas y otros medios El incumplimiento de las obligaciones de las plataformas tecnológicas y otros medios, establecidas en la presente ley, su reglamento, y las condiciones en las que fue otorgada el permiso de operación, así como las denuncias y quejas establecidas en su contra, serán instruidas mediante un procedimiento administrativo ordinario que ordenará el	la Ley Orgánica del Poder Judicial, en lo que sean aplicables supletoriamente. Para tramitar los asuntos a su cargo, el Tribunal fijará los plazos comunes e improrrogables a las partes, para que presenten sus alegatos y pruebas de descargo, dentro del espíritu de búsqueda de la verdad real de los hechos y la celeridad requerida del procedimiento. Para desvirtuar las afirmaciones y los cargos hechos por la Administración, los administrados podrán acudir a cualquier medio de prueba aceptado por el ordenamiento jurídico positivo aplicable. Los informes y las certificaciones de los contadores públicos autorizados, de otros profesionales con fe pública o de las autoridades públicas competentes designadas en forma independiente por el Tribunal, hacen plena prueba. En tal caso, la carga de la prueba para desvirtuarlos correrá a cargo de la Administración. ARTÍCULO 20.- Asesoramiento al Tribunal El Tribunal está obligado a procurar el asesoramiento que considere idóneo y necesario cuando, por la tecnicidad, lo amerite a fin de resolver cada extremo planteado, pues sus resoluciones deberán ser siempre razonadas. El asesoramiento no podrá provenir de personas relacionadas con el asunto por resolver o interesadas en él. ARTÍCULO 22.- Competencia del Tribunal El Tribunal será competente para lo siguiente: a) Conocer y resolver, en sede administrativa, los recursos de apelación que se interpongan contra cualquier acto o resolución del Consejo.
---	---

Ministro de Obras Públicas y Transportes, cumpliendo previamente con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas. Esto, sin detrimento de las regulaciones y régimen sancionatorio que se establecen en la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, así como de las competencias de los órganos competentes, de acuerdo con dicha ley, para imponer las sanciones respectivas. La instrucción del Procedimiento podrá ser realizada por los órganos internos que sean asignados por el órgano decisor, competencia que podrá ser delegada por el Ministro al Viceministerio de Transporte. En contra de lo resuelto procederá recurso de apelación ante el Tribunal Administrativo de Transporte.	b) Establecer, en vía administrativa, las indemnizaciones que puedan originarse en relación con los daños producidos por violaciones de la legislación del transporte público. c) Las resoluciones del Tribunal no tendrán más recursos y darán por agotada la vía administrativa.
---	--

Sobre el tema del Tribunal Administrativo de Transportes, la Defensoría de los Habitantes hace nuevamente un llamado de atención a las y los señores legisladores en cuanto a que en este aspecto se visualiza la pretensión de generar una desarticulación de las potestades, funciones y competencias del Tribunal Administrativo de Transportes, generando incertidumbre jurídica y sobre todo desnaturalizando a éste.

El artículo 12 se refiere al “servicio de taxi dual”, sin embargo, a lo largo de este texto sustitutivo los legisladores no conceptualizaron este servicio, por ende, preocupa a la Defensoría que en este texto se presente una nueva figura de taxi denominada “servicio de taxi dual” y no se visualiza en todo el proyecto un significado de lo que este término encierra y comprende y en definitiva tampoco queda claro qué servicio se le está ofreciendo a los usuarios

Respecto del inciso b) del artículo 12, llama la atención para la Defensoría que definitivamente de la lectura que se realice a dicho inciso, lo que se desprende es que completar el curso para el servicio de taxi dual impartido por el MOPT, tema importante en este tipo de servicio, no es un requisito obligatorio a cumplir para brindar el mismo.

En relación con el tema de las pólizas de seguros que según el proyecto deberían suscribir los conductores del servicio de taxi dual según los incisos h) e i) del artículo 12 y el inciso d) del artículo 13, así como los artículos 20 incisos h) e i) y artículo 21 inciso d) sobre los conductores afiliados a las plataformas tecnológicas y otros medios que señalan:

Artículo 12: (...)

inciso 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,

inciso i)"Contar con póliza de riesgos de trabajo para trabajadores independientes" y

Artículo 13: inciso d)" Contar con el Seguro obligatorio del Automotor"

Artículo 20: (...)

inciso h) "Contar con una póliza de seguros vigente que cubra durante los viajes, su responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros. Las plataformas digitales y otros medios pondrán contratar un seguro que cumpla con las condiciones de este inciso y será válido para el otorgamiento del permiso del conductor en esa plataforma digital. En caso de que el conductor sea dado de baja en la plataforma que adquirió el seguro, no podrá continuar prestando el servicio hasta que adquiera un seguro individual o este de alta en otra plataforma que cuente con un seguro en los términos de este inciso a.

inciso i)Contar con póliza de riesgos del trabajo para trabajadores independientes."

Artículo 21: inciso d) "Contar con el Seguro Obligatorio del Automotor."

Sobre este aspecto de las pólizas de seguros se le sugiere a los legisladores tomen las previsiones del caso para que todas las aseguradoras ofrezcan ese producto sin exclusión ni discriminación y a su vez se le sugiere valorar la obligatoriedad que deba existir en un tema de tanta importancia para ambos servicios con el fin de proteger también a los usuarios.

De igual manera en los artículos 13 inciso c) y 21 inciso c), se nombra como requisito indispensable la antigüedad de 15 años de los automóviles que brinden el servicio, a lo que salta la gran duda sobre de cuál será el procedimiento y el responsable de verificar año a año que las personas dedicadas a brindar estos servicios de transporte cumplan a cabalidad con los 15 años de antigüedad de los

vehículos, siendo que esta es una condición mínima que deben cumplir los vehículos automotores que se dispongan para brindar el servicio de transporte público.

Respecto al inciso e) de los artículos 13 y 21 sobre la capacidad máxima de 8 personas según la capacidad constructiva del vehículo, indicada en las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos automotores, se considera que esta capacidad del automotor viene a ser una posible competencia con respecto al transporte público regular, lo cual debe de valorarse desde una óptica de competencia justa y orientada a generar las mejores condiciones para la realización del derecho de las y los habitantes a una movilidad eficiente en términos de protección al ambiente, costos para las personas, uso de recursos escasos, incluyendo el espacio y la infraestructura vial.

En cuanto al tema de brindar el servicio de transporte a las personas con discapacidad, llama de sobremanera la atención de la Defensoría que, siendo un tema de mucha relevancia e importancia en este tipo de servicios, en este texto sustitutivo solo se dispone lo señalado en los artículos 15 inciso o) y artículo 23 inciso g), que indican:

"Artículo 15. De las empresas de interconexión mediante plataformas (EIMP)

(...)

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."

"Artículo 23: Derechos de las personas usuarias

(...)

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

Lo que en comparación con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 7600 ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad que indica textualmente:

*"En el caso del transporte público en su modalidad de taxi, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes **estará obligado a incluir, en cada licitación pública de concesiones o permisos, por lo menos un diez por ciento (10%) de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad.**"*

De lo anteriormente señalado, la Defensoría de los Habitantes considera que, al disponer en este proyecto el artículo 15 que se cumpla con porcentaje mínimo de vehículos adaptados para los usuarios conforme a la ley 7600 y en el artículo 23 que deben contar con oferta de vehículos adaptados a las necesidades de movilidad y no lo que dispone la ley 7600, contraviene lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 7600 supra citado, por cuanto este artículo es claro en indicar que hay un

porcentaje dispuesto en la legislación vigente que se debe cumplir y de no hacerse se estaría contraviniendo la legislación existente, lo cual podría considerarse como una inconstitucionalidad y representaría una regresión en relación con los derechos que ya tienen las personas con discapacidad.

Con respecto al capítulo IV del servicio de transporte con interconexión de plataformas digitales, llama la atención de este Despacho, que los legisladores sean omisos en cuanto a la debida regulación y la conceptualización sobre las empresas transnacionales que se encargarán de las plataformas digitales que brindarán el servicio de transporte, lo que brindarían seguridad jurídica para operadores y personas usuarias, generando una regulación específica que delimite su actuar y su obligación ante los afiliados, así como ante los usuarios, más siendo previsible que ante la ausencia de esta pueden cerrar su operación en país dejando en indefensión tanto a los dueños de automotores que brinden el servicio, como a sus usuarios. Esto tiene mayor relevancia ante la posibilidad de tramitar o atender denuncias contra dichas empresas, porque se requiere la certeza de que estas se mantengan en el país, porque de darse la posibilidad que dejen el país, las denuncias no podrían tramitarse con la legislación nacional, dejando en indefensión a las personas interesadas y haciendo oneroso y casi inaccesible cualquier demanda para hacer valer derechos en el exterior.

El artículo 22 sobre la rentabilidad bruta mínima y ganancia mínima para las personas conductoras, preocupa a la Defensoría que se busque única y exclusivamente la rentabilidad para el conductor del vehículo y no se considere en lo que respecta a las personas usuarias. Asimismo, considera este Despacho que será de suma importancia que los señores diputados y señoras diputadas consulten a la Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM) y a la Comisión de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor valorar la pertinencia de lo dispuesto en el párrafo final del artículo de marras.

Sobre el Capítulo VI referente al fondo de movilidad y la administración del mismo por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), este es un fondo que genera serias dudas con respecto a que sí, el MOPT, con el presupuesto y recursos humanos con los que cuenta actualmente tendrá la capacidad instalada suficiente para atenderlo y administrarlo, situación que para la Defensoría es inaceptable que las reglas que regirían el funcionamiento del fondo, sean dejadas al criterio del Poder Ejecutivo, creando incertidumbre, inseguridad jurídica y un alto riesgo de clientelismo y oportunismo político en el establecimiento de esas reglas. Además, esta Defensoría considera que se elimina a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP) y las funciones que tenga la intendencia de transportes, este fondo se desconoce si va a tener la capacidad técnica para formular las metodologías, las audiencias y consultas públicas, así como todo el tema de sistemas para las bases de datos.

Con respecto al capítulo VII que habla sobre régimen sancionatorio, procedimiento y cobro de multas para los dos servicios de transportes contemplados en el proyecto de ley, podría decirse primeramente que esto genera una garantía para el usuario, sin embargo, en el párrafo segundo del artículo 34 no se logra evidenciar una razonabilidad y proporcionalidad de la falta con respecto a la sanción a imponer, lo que genera la posibilidad de doble sanción al conductor infractor que lo deja en desventaja con las empresas de interconexión mediante plataformas digitales, lo cual generaría mayor afectación para el conductor del servicio de taxi.

En lo referente al artículo 38 sobre el traslado del servicio de taxi o especial estable de taxi al servicio de taxi dual, en teoría se puede concluir que se generarían tres regímenes, quiere decir que se pretenden desaparecer los servicios como los conocemos actualmente. Este artículo genera duda para la Defensoría en lo que se refiere a derechos adquiridos o situaciones jurídicas consolidadas de operadores de servicios vigentes.

Asimismo, este artículo 38 inciso b) genera una alerta al permitir que se abra una puerta para evadir el cumplimiento de los requisitos para adquirir el título habilitante al brindar el servicio de taxi dual. Y con respecto al inciso g) sugiere la Defensoría de los Habitantes a los señores diputados y señoras diputadas hacer una consulta ante el Ministerio de Hacienda con el fin de que aclaren el tema y que lo que se pretende disponer en este inciso no sea para abrir un portillo a una posible defraudación fiscal.

Como mejora, esta Defensoría desea contribuir en el tema de transparencia de los datos, en la actualidad, contar con estos para la toma de decisiones y rendición de cuentas ante la ciudadanía y por puesto a las personas usuarias, por lo que se considera necesario contar con un sistema de bases de datos para darle seguimiento al trabajo, de esta modalidad de servicio de transporte para las futuras audiencias y consultas, recordando que en este tipo de regulación la persona usuaria debe ser el centro.

Por último, y luego de haber analizado todo el proyecto de ley, no quiere este ente Defensor dejar pasar el momento para solicitar que se dé una transición justa y equilibrada, que implique un respeto oportuno a los derechos humanos de los sectores involucrados y no poner en indefensión con incertezas jurídicas a ninguna de las partes.

5. Conclusión

Llama la atención a la Defensoría que se hable de un marco regulatorio en un ejercicio de competencia efectiva en igualdad de condiciones, donde no se han considerado medidas que equiparen los gastos y requisitos en que han tenido que incurrir y cumplir el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos modalidad taxis. Esto por cuanto los taxis deben cumplir con una serie de garantías sociales que brinden protección al usuario, lo que a la vista de este proyecto de ley no se está contemplando.

Asimismo, llama la atención de este Despacho que no se contemple una debida regulación, y la conceptualización sobre las empresas transnacionales que se encargarán de las plataformas digitales que brindarán el servicio de transporte, lo que brindarían seguridad jurídica para operadores y personas usuarias, generando una regulación específica que delimite su actuar y su obligación ante los afiliados, así como ante los usuarios, más siendo previsible que ante la ausencia de esta pueden cerrar su operación en país dejando en indefensión tanto a los dueños de automotores que brinden el servicio, como a sus usuarios.

Esto tiene mayor relevancia ante la posibilidad de tramitar o atender denuncias contra dichas empresas, porque se requiere la certeza de que estas se mantengan en el país, porque de darse la posibilidad que dejen el país, las denuncias no podrían tramitarse con la legislación nacional, dejando en indefensión a las personas interesadas y haciendo oneroso y casi inaccesible cualquier demanda para hacer valer derechos en el exterior.

Preocupa a la Defensoría la falta de una norma que disponga una transición más equitativa en cuanto a los beneficios y costos de las condiciones en que se opera el servicio de taxi actualmente y que las mismas se distribuyan de forma equitativa, reduciendo las desigualdades en lugar de exacerbarlas.

En virtud de lo expuesto en los párrafos anteriores, la Defensoría de los Habitantes de Costa Rica se permite expresar su **conformidad parcial** con respecto al texto consultado, por lo que respetuosamente se sugiere a los y las señoras diputadas considerar las modificaciones anteriormente referidas.

Agradecida por la deferencia consultiva, aprovecho la ocasión para reiterarle las muestras de mi consideración y estima.

ANGIE
CRUICKSHANK
LAMBERT
(FIRMA)

Firmado digitalmente
por ANGIE
CRUICKSHANK
LAMBERT (FIRMA)
Fecha: 2024.04.09
15:02:51 -04'00'

Angie Cruickshank Lambert
Defensora de los Habitantes de la República

Cc. Archivo
E: MMG/A: AKZ