

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

**PROYECTO DE LEY**

**ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 DE LA LEY REGULADORA  
TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.  
LEY N.º 3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS. LEY PARA  
GARANTIZAR EL PAGO ELECTRÓNICO A LOS USUARIOS DE  
AUTOBUSES Y LA CORRECTA FISCALIZACIÓN DE LOS  
INGRESOS A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO EN  
PRO DE UN CÁLCULO DE TARIFA ADECUADO.**

**ANDRÉS ARIEL ROBLES BARRANTES  
Y VARIOS SEÑORES DIPUTADOS  
Y SEÑORAS DIPUTADAS**

**EXPEDIENTE N.º 23.360**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS  
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

**NOTA:** A solicitud de la parte interesada, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.

## PROYECTO DE LEY

### **ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 DE LA LEY REGULADORA TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES. LEY N.º 3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS. LEY PARA GARANTIZAR EL PAGO ELECTRÓNICO A LOS USUARIOS DE AUTOBUSES Y LA CORRECTA FISCALIZACIÓN DE LOS INGRESOS A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO EN PRO DE UN CÁLCULO DE TARIFA ADECUADO.**

Expediente N.º 23.360

#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La presente iniciativa de ley pretende establecer el método obligatorio de cobro electrónico en los servicios de Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores. Además, dicha obligatoriedad pretende que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos obtenga datos concretos para facilitar un cálculo de tarifa objetiva en el servicio prestado.

En este sentido, la propuesta de ley encuentra su fundamento en los principios que caracterizan el servicio público, sin embargo, debemos hacer hincapié en la naturaleza de la concesión, como lo ha descrito la Sala Constitucional en su resolución número 2001-00997<sup>1</sup> de las doce horas con cincuenta y siete minutos del dos de febrero del dos mil uno, que reza:

II.- En reiteradas ocasiones esta Sala ha señalado que cuando se otorga una concesión de explotación de un servicio público, se está ante un derecho que la Administración concede sobre un bien propio y no de una autorización referida a bienes del particular que signifique la simple remoción de un obstáculo para su aprovechamiento. En consecuencia, se trata de una potestad de la Administración por la cual el Estado, previo cumplimiento del procedimiento establecido y de las garantías constitucionales que rodean a la licitación pública, **encomienda a una persona la prestación de un servicio de naturaleza pública, con lo cual, el Estado delega tales funciones pero siempre conserva el control y dirección sobre ellas, lo que no significa, en modo alguno, un traspaso definitivo de esas funciones.** (Destacado no pertenece al original).

---

<sup>1</sup> <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-146502>

El transporte remunerado personas vehículos automotores, se brinda a través de la concesión del servicio público que se encuentra cobijado por lo establecido en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, que reza:

“Artículo 4º.- La actividad de los entes públicos **deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.**” (Destacado no pertenece al original).

Como se desprende de lo anteriormente descrito, el Estado puede encomendar en concesión la prestación de un servicio público, conservando el control y dirección sobre ello, además, debe garantizar que el prestador del servicio cumpla con la debida aplicación de los principios fundamentales del servicio público, los cuales, según la Sala Constitucional en su resolución número 01619 – 2020<sup>2</sup> de las doce horas y treinta minutos del veinticuatro de enero del dos mil veinte, indica lo siguiente:

**“III.- PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DE EFICACIA, EFICIENCIA, SIMPLICIDAD Y CELERIDAD DE LA ORGANIZACIÓN Y FUNCIÓN ADMINISTRATIVAS.** *La Constitución Política, en su parte orgánica, recoge o enuncia algunos principios rectores de la función y organización administrativas, que como tales deben orientar, dirigir y condicionar a todas las administraciones públicas en su cotidiano quehacer. Dentro de tales principios destacan la eficacia, eficiencia, simplicidad y celeridad (artículos -todos de la Constitución Política- 140, inciso 8, en cuanto le impone al Poder Ejecutivo el deber de "Vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas", el 139, inciso 4, en la medida que incorpora el concepto de "buena marcha del Gobierno" y el 191 al recoger el principio de "eficiencia de la administración"). Estos principios de orden constitucional, han sido desarrollados por la normativa infraconstitucional, así, la Ley General de la Administración Pública los recoge en los artículos 4º, 225, párrafo 1º, y 269. párrafo 1º, y manda que deben orientar y nutrir toda organización y función administrativa. La eficacia como principio supone que la organización y función administrativa deben estar diseñadas y concebidas para garantizar la obtención de los objetivos, fines y metas propuestos y asignados por el propio ordenamiento jurídico, con lo que debe ser ligado a la planificación y a la evaluación o rendición de cuentas (artículo 11, párrafo 2º, de la Constitución Política). La eficiencia, implica obtener los mejores resultados con el mayor ahorro de costos o el uso racional de los recursos humanos, materiales, tecnológicos y financieros..”* (Destacado no pertenece al original).

---

<sup>2</sup> <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0007-979492>

Tomando en cuenta lo anterior, el concesionario está en la obligación de prestar un servicio público de manera eficaz y eficiente de manera que deben obtener mejores resultados con el mayor ahorro de costos y uso racional de recursos tecnológicos y financieros, dando la estructura constitucional para impulsar la obligatoriedad del cobro electrónico obligatorio y el acceso a los datos del mismo por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ya que el dato financiero de los ingresos del prestador de servicio es un pilar fundamental para establecer una tarifa objetiva que de manera proporcional y racional beneficie tanto al usuario como al prestador de servicio que debe apegarse al principio de servicio al costo, siendo que en ese sentido, la misma Sala Constitucional en resolución número 00380 – 2009<sup>3</sup> de las nueve horas del veinte de abril de dos mil nueve, que indica:

**“VI.- Fijaciones tarifarias. Principios regulatorios.** En las concesiones de servicio público (dentro de estas las de transporte remunerado de personas), corresponde a la ARESEP fijar las tarifas que deben cancelar los usuarios por la prestación de la actividad recibida (numerales 5, 30 y 31 de la Ley 7593), la que constituye, a su vez, la retribución económica que, como derecho, debe darse al operador delegado del servicio público, y la cual debe permitir la cobertura de la inversión y costos necesarios para su desarrollo, más el margen de utilidad que de antemano ha sido pactado. Ese cálculo, ha de realizarse conforme al principio del servicio al costo, en virtud del cual, según lo señalado por el precepto 3 inciso b) de la Ley no. 7593, deben contemplarse, únicamente, los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garantice el adecuado desarrollo de la actividad. Para tales efectos, el ordinal 32 ibidem establece una lista enunciativa de costos que no son considerados en la cuantificación económica. A su vez, el cardinal 31 de ese mismo cuerpo legal establece pautas que también precisan la fijación, como es el fomento de la pequeña y mediana empresa, ponderación y favorecimiento del usuario, criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, eficiencia económica, entre otros. El párrafo final de esa norma expresa que no se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias, postulado que cumple un doble cometido. Por un lado, se insiste, dotar al operador de un medio de retribución por la actividad prestada que permita la amortización de la inversión realizada para prestar el servicio y obtener la rentabilidad que por contrato le ha sido prefijada. Por otro, asegurar al usuario que la tarifa que paga por el transporte obtenido sea el producto de un cálculo matemático en el cual se consideren los costos necesarios y autorizados, de manera tal que se pague el precio justo por las condiciones en que se brinda el servicio público. Pero además, como punto relevante, cabe destacar que la tarifa es la base esencial para dotar al operador de los recursos financieros que le permitan invertir en el desarrollo de la actividad, lo que supone, dar el contenido económico que permita mejorar el servicio de manera continua, en el caso del transporte público, mediante la renovación de flota una vez que haya cumplido el ciclo de vida útil o margen

---

<sup>3</sup> <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0034-440954>

de depreciación tributaria del bien, mantenimiento de flota vehicular, terminales que se ajusten a las necesidades de los pasajeros, incluyendo desde luego las normas sobre accesibilidad que impone la Ley no. 7600 entre otros. Este aspecto lleva a que el proceso tarifario deba constituir un equilibrio entre ambas posiciones, al punto que se satisfagan los derechos de los usuarios, pero además el derecho que se deriva del contrato de concesión, de la recuperación del capital y una ganancia justa. Por ende, si bien un principio que impregna la fijación tarifaria es el de mayor beneficio al usuario, ello no constituye una regla mediante la cual se pueda validar la negación del aumento cuando técnicamente proceda, siendo que en esta dinámica debe imperar un equilibrio justo de intereses, lo que se logra, entre otras cosas, con un precio objetivo, razonable y debido. En su correcta dimensión, implica un servicio de calidad a un precio justo. Con todo, el incremento tarifario dista de ser un fenómeno automático. Está sujeto a un procedimiento y su viabilidad pende de que luego del análisis técnico, se deduzca una insuficiencia económica. En este sentido, la ARESEP se constituye en la autoridad pública que, mediante sus actuaciones, permite la concreción de esos postulados que impregnan la relación de transporte público. Sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios.

**VII.- Procedimiento tarifario en transporte público. Generalidades.** La fijación de las tarifas, que rige en las relaciones de concesiones o permisos de transporte colectivo remunerado de personas, en vehículos modalidad buses y microbuses, se encuentra regulada en la Ley no. 3503 del 10 de mayo de 1965 y por la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, no. 7593 y su reglamento, Decreto Ejecutivo no. 29732-MP. A tono con lo dispuesto por el canon 30 de la Ley no. 3503 en relación con la Ley no. 7969 del 22 de diciembre de 1999, corresponde al Consejo de Transporte Público establecer las tarifas para este servicio y a la Autoridad Reguladora, aprobarlas, improbarlas o modificarlas. El procedimiento podía iniciarse de dos maneras, la primera, por acción directa del MOPT, al menos una vez al año. Además, mediante solicitud del operador, quien al efecto debía de mostrar, en lo medular, que la variación en la estructura de costos ha producido una alteración de al menos un 5% en el equilibrio económico del servicio, esto es, que la tarifa resulte adecuada para garantizar una amortización y beneficio empresarial para el concesionario. En ese último caso, los operadores o agrupaciones organizadas tenían, antes de la legislación vigente, que presentar la gestión de revisión tarifaria ante la Comisión Técnica de Transportes, quien luego del examen de rigor, emitía una recomendación dirigida a la ARESEP. En la actualidad, con la Ley no. 7969 del 22 de diciembre de 1999 y la Ley de Protección al Ciudadano de Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, no. 8220 del 4 de marzo del 2002, las peticiones de esa naturaleza se pueden tramitar directamente en la entidad reguladora. La recomendación del Consejo de Transporte Público queda, en principio, reservada para las fijaciones que se inicien de

oficio, no así las que se originen a gestión de parte, las que pueden plantearse de manera directa ante la ARESEP. Es decir, conforme al marco regulatorio, el Consejo realizaba un cálculo preliminar, que remitía a la ARESEP, quien luego del procedimiento establecido en su Ley Constitutiva y Reglamento respectivo (Decreto Ejecutivo no. 29732-MP), establecía la tarifa definitiva, vigente a partir de su publicación en el Diario Oficial (artículo 34). Desde luego que las peticiones trasladadas a la Autoridad Reguladora deben satisfacer las exigencias de forma y fondo que dispone su Ley Constitutiva y Reglamento, encontrarse justificadas y haber cumplido aquellas condiciones establecidas por la ARESEP en fijaciones anteriores (numeral 33 Ley no. 7593). Ahora, el procedimiento a que se hace referencia en este considerando puede ser ordinario o extraordinario, dependiendo de las causas que motivan el ajuste. Conforme al ordinal 30 de la Ley no. 7593, dentro de la primera categoría se contemplan factores de costo e inversión necesarios para prestar el servicio, al tiempo que permitan una retribución competitiva y que garantice el adecuado desarrollo de la actividad, tomando en consideración las estructuras productivas modelo para cada servicio, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestatarias. Por su parte, las segundas consideran variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor, o bien, cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste. El citado mandato 30 refiere que los prestatarios deberán presentar un estudio ordinario al menos una vez al año, en tanto que la misma ARESEP puede realizarlo de oficio.

**VIII.-** En este punto, debe establecerse con claridad que todo concesionario ostenta un derecho al equilibrio económico financiero en el curso de la ejecución de su contrato. Se trata de una máxima que se desprende del marco del Derecho de la Constitución y que como se ha señalado, se encuentra expresado además en la letra del ordinal 31 de la Ley no. 7593. Es un derecho de carácter general, cuya concreción pende de la configuración de los presupuestos fácticos que en cada caso permite el ajuste económico. A tal efecto, es necesario que el operador acredite la variación sustancial en el marco financiero de su actividad, en el caso del transporte, de un 5% conforme a la Ley no. 3503. No obstante, esa sola variación no genera, per se, y en todos los casos, el derecho al incremento, sino solo una expectativa al ajuste tarifario. Esto es así, ya que el procedimiento que en este sentido debe instruirse para determinar la procedencia del aumento está sujeto a una serie de exigencias, tanto de índole formal como sustantivas, que le permiten a la autoridad competente contar con los elementos de juicio necesarios para llevar a cabo la valoración (de naturaleza técnica), conforme a los mecanismos a los que legalmente debe atenderse. No se trata de la supresión de un derecho por aplicación de criterios formales. Como toda solicitud, debe acompañarse de un contenido mínimo, pero además, de la información financiera y operativa que permita a la ARESEP, en este caso, ponderar si se dan las

alteraciones financieras que ameriten el reajuste como forma de mantener el equilibrio económico. **De este modo, ante el cumplimiento de dichos presupuestos y exigencias, surge el deber de la entidad reguladora de realizar los cálculos pertinentes y en caso de evidenciarse dentro de las valoraciones financieras, técnicas y económicas, una deficiencia en el pliego tarifario, se impone el deber del incremento, a efectos de mantener dicho equilibrio que permita además, la reinversión en el servicio, y a la postre, una mejora en la calidad de servicio. Lo contrario, esto es, mantener tarifas desfasadas, lejos de implicar un beneficio al usuario, implica un perjuicio en la esfera de sus derechos dado que, cuando se realiza el aumento, en la medida y proporción correspondiente para equiparar las condiciones del contrato, el impacto en el incremento tarifario será mayor.** (Destacado no pertenece al original).

Así las cosas, no cabe duda de que debe garantizarse la prestación de un servicio público de manera eficaz y eficiente que contemple la garantía de un cobro electrónico al servicio del usuario y a su vez un parámetro transparente de consulta para la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos a efecto de contar con insumos objetivos para establecer los montos tarifarios correspondientes.

Por ello es que se propone garantizar un servicio público más eficiente y eficaz en aras de facilitar el servicio a los usuarios y a su vez, garantizar datos objetivos para las tarifas a designar por parte del órgano competente.

En virtud de las anteriores consideraciones, sometemos a conocimiento de la Asamblea Legislativa la presente iniciativa para adicionar un inciso g) al artículo 17 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores. ley N.º 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, a fin de garantizar que el usuario obtenga una prestación del servicio público más eficaz y eficiente, donde pueda realizar el pago de manera electrónica, lo que generaría un menor uso del tiempo en el servicio prestado, así como una mayor seguridad para todos y todas a la hora de evitar el uso de dinero en efectivo que provoca asaltos<sup>4</sup> y ataques constantes. Adicionalmente, permite un monitoreo objetivo de los ingresos del prestador del servicio que son base fundamental para establecer una tarifa adecuada.

---

<sup>4</sup> <https://www.crhoy.com/nacionales/asaltos-en-buses-las-2-horas-mas-vulnerables-para-la-accion-del-hampa/>

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**ADICIÓN DE UN INCISO G) AL ARTÍCULO 17 DE LA LEY REGULADORA  
TRANSPORTE REMUNERADO PERSONAS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.  
LEY N.º 3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS. LEY PARA  
GARANTIZAR EL PAGO ELECTRÓNICO A LOS USUARIOS DE  
AUTOBUSES Y LA CORRECTA FISCALIZACIÓN DE LOS  
INGRESOS A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO EN  
PRO DE UN CÁLCULO DE TARIFA ADECUADO.**

ARTÍCULO ÚNICO- Se adiciona un inciso g) al artículo 17 de la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores. Ley N.º 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, para que en adelante se lea:

Artículo 17- Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:

(...)

g) Garantizar el cobro electrónico del servicio en todas las unidades mediante un sistema adecuado y funcional debidamente autorizado por el Banco Central de Costa Rica. El concesionario deberá permitir a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos el acceso a la información completa de todos los datos referentes a los pagos electrónicos recibidos cuando dicha Autoridad así lo requiera.

(...)

Rige a partir de su publicación.

Andrés Ariel Robles Barrantes

Priscilla Vindas Salazar

Jonathan Jesús Acuña Soto

Rocío Alfaro Molina

Antonio Ortega Gutiérrez

Sofía Alejandra Guillén Pérez

**Diputados y diputadas**

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración.

El texto fue confrontado y revisado por el Departamento de Servicios Parlamentarios, para hacerle los ajustes formales requeridos por el SIL. (Fecha de subido al SIL: 18-10-2022)