



El permiso y concesión de taxi y su respectiva inscripción en el Consejo de Transporte Público

Rama del Derecho: Derecho Registral	Descriptor: Sistema Registral
Palabras Clave: transporte público modalidad taxi, concesión, permiso, inscripción, cancelación de concesión, Consejo de Transporte Público.	
Fuentes: Normativa y Jurisprudencia.	Fecha de elaboración: 30/10/2014

El presente documento contiene la normativa específica del transporte remunerado de personas y el mismo bajo la modalidad de taxi. Así como las atribuciones del Consejo de Transporte público en cuanto a los permisos y las concesiones, el Registro de Concesiones ante el Consejo y el registro ante el Registro Tributario único de esta modalidad. Contiene dictámenes de la Procuraduría General de la República al respecto.

Contenido

NORMATIVA.....	2
1. Transporte remunerado de personas (Taxis)	2
2. Otorgamiento de permiso o concesion por parte del Consejo de Transporte Público ..	2
3. Registro de Concesiones del Consejo De Transporte Publico. Incripcion y Cancelacion. .	4
4. Régimen de Tributación Simplificada para taxis y Registro Unico Tributario	4
JURISPRUDENCIA	5
1. Registro de Concesiones y Permisos Del Ministerio De Obras Públicas Y Transporte.....	5
2. La modalidad de taxi y las potestades del Consejo De Transporte Público, el artículo 7 De La Ley N.º 7969.....	5
3. Transporte De Personas.....	7

NORMATIVA

1. TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS (TAXIS)

[Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores.]]ⁱ

"Artículo 1.- El transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los automóviles de servicio de taxi regulado en otra ley, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional, es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La prestación es delegada en particulares a quienes autoriza expresamente, de acuerdo con las normas aquí establecidas.

Para los efectos de esta ley, los términos siguientes se definen así:

Ruta: Trayecto que recorren, entre dos puntos llamados terminales, los vehículos de transporte remunerado de personas.

Línea: Servicio de transporte que se presta en determinada ruta.

Concesión: Derecho que el Estado otorga, previo trámite de licitación pública, para explotar comercialmente una línea por medio de uno o varios vehículos colectivos, tales como autobuses, busetas, microbuses o similares.

Tarifa: Retribución económica fijada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como contraprestación por el servicio de transporte. *ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.* (Así reformado por el artículo 64 de la Ley N° 7593 de 9 de agosto de 1996).

2. OTORGAMIENTO DE PERMISO O CONCESION POR PARTE DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO

[Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi]]ⁱⁱ

Para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento, o del permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi, de conformidad con lo establecido en el inciso a) del artículo 7 de esta ley.

El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado. Lo anterior independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización.

Será necesaria concesión:

Para explorar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi, en las bases de operación debidamente autorizadas, de conformidad con lo establecido en los incisos b) y c) del artículo 1 de esta ley. Esta modalidad también incluye la prestación del servicio al domicilio o lugar donde se encuentre la persona usuaria, en respuesta a la solicitud expresa de este al prestador del servicio regular de taxi, por alguno de los medios con que este cuenta para tales efectos.

Se requerirá permiso:

Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad servicio especial estable de taxi, en los casos en que el servicio se brinde de puerta a puerta, para satisfacer una necesidad de servicio limitado, residual y dirigido a un grupo cerrado de personas diferente del que se presta, de conformidad con el párrafo anterior.

Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en la modalidad servicio especial estable de taxi serán expedidos por el Consejo de Transporte Público, previa presentación de la copia certificada del contrato o los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio. A cada persona física solo se le otorgará un permiso; estas personas podrán agruparse en una persona jurídica, adquiriendo responsabilidad solidaria. El vehículo amparado al permiso deberá ser propio o arrendado mediante leasing financiero. De incumplirse las condiciones en que originariamente se otorgó el permiso, este se podrá revocar por disposición justificada del Consejo de Transporte Público.

Sin perjuicio de otras sanciones previstas por el ordenamiento jurídico, se cancelará el permiso, previo debido proceso y derecho a la defensa, por las siguientes causas:

a) Cuando se incumplan las obligaciones, los deberes y las prohibiciones fijados en la presente ley, su reglamento, las leyes y los reglamentos conexos.

b) Cuando se compruebe la falsedad e inexactitud en la documentación presentada ante el Consejo de Transporte Público.

c) En caso de traspaso o cesión del permiso a favor de un tercero, sin autorización previa del Consejo.

d) Por prestación ilegal del servicio fuera del área que autorizó el permiso, salvo en los casos en que el origen del servicio sea el área autorizada y el destino fuera de ella.

e) Cuando por acto o resolución firme se cancele o revoque la patente autorizada del área geográfica correspondiente a la persona permisionaria, en vía administrativa o judicial. Asimismo, será razón para cancelar el permiso cuando la persona permisionaria renuncie a la patente otorgada.

f) Cuando el vehículo con que se preste el servicio especial estable de taxi tenga las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión, violando lo establecido al respecto en el artículo 29 de la presente ley.

g) Cuando la persona permisionaria no cuente con las pólizas al día, tal y como lo establece el artículo 29 de la presente ley.

h) Se cancelará el permiso al vehículo autorizado para la prestación del servicio especial estable de taxi, cuando el vehículo autorizado circule por las vías públicas en demanda de pasajeros.

Los permisos no conceden derechos subjetivos al titular y se prolongarán por un plazo hasta de tres años, si se ajustan a los requisitos que se establezcan al efecto.

El Consejo de Transporte Público deberá publicar, una vez al año, en el diario oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional, las listas de las personas físicas o jurídicas que se encuentren debidamente acreditadas para la prestación del servicio especial estable de taxi. (*Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 8955 del 16 de junio del 2011*)

3. REGISTRO DE CONCESIONES DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PUBLICO. INCRIPCION Y CANCELACION.

[*Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi*]ⁱⁱⁱ

ARTÍCULO 39.- Registro de contratos de concesión. Una vez firmado el contrato de concesión entre el Presidente del Consejo y el concesionario, el contrato se inscribirá en el Registro de Concesiones del consejo. Este Registro contendrá el número y nombre exactos de los concesionarios de taxis según la base de operación asignada, así como las cesiones, las modificaciones y la terminación que ocurran en las concesiones.

ARTÍCULO 40.- Extinción de la concesión: El Consejo podrá cancelar la concesión administrativamente, de conformidad con las siguientes causales: a) Incumplir las obligaciones y los deberes fijados en esta ley, su reglamento, el contrato o leyes y reglamentos conexos. b) Comprobar, en cualquier momento, la presentación de datos falsos o inexactos en la oferta. c) Ceder la concesión a favor de un tercero, sin autorización del Consejo. d) Dejar de formalizar el contrato de concesión por treinta días, contados a partir de la adjudicación. e) Incurrir en las causales establecidas para la rescisión y resolución contractual dispuestas en la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento. f) Cumplir el plazo. g) Por remate judicial, declarado en sentencia firme, del vehículo objeto de la concesión.

4. REGIMEN DE TRIBUTACION SIMPLIFICADO PARA TAXIS Y REGISTRO UNICO TRIBUTARIO

[*Dirección General de Tributación Directa*]^{iv}

La Administración Tributaria podrá establecer regímenes de tributación simplificada de acceso voluntario, por grupos o ramas de actividad, cuando con ellos se facilite el control y el cumplimiento voluntario de los contribuyentes.

Este régimen constituye una opción sencilla para que los pequeños contribuyentes cumplan con los deberes tributarios, simplificando sus obligaciones tributarias.

1- Contribuyentes

Son contribuyentes de este impuesto, las personas físicas o jurídicas, que realicen en el territorio nacional actividades o negocios de carácter lucrativo, independientemente de la nacionalidad, del domicilio y del lugar de la constitución de las personas jurídicas o de la reunión de sus juntas directivas o de la celebración de los contratos.

A este régimen pueden ingresar voluntariamente personas físicas y jurídicas que desarrollen alguna de las actividades que más abajo se detallan y que cumplan con los siguientes requisitos:

m) Transporte remunerado de personas mediante la modalidad de taxi: (únicamente para los que tienen un solo vehículo). * se aplica a los kilómetros recorridos.

JURISPRUDENCIA

1. REGISTRO DE CONCESIONES Y PERMISOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE.

[Procuraduría General de la República]^v

El contrato de concesión que se llegare a suscribir debe corresponder a los estudios técnicos realizados, particularmente en orden a la satisfacción de las necesidades de interés público que el servicio de transporte pretende satisfacer. En ese sentido, las obligaciones y derechos que se establezcan respecto del concesionario deben responder favorablemente a las condiciones derivadas de los estudios realizados, puestos que estos evidencian las necesidades por satisfacer. Tal es el caso, por ejemplo, del número y calidad de los vehículos, las condiciones de calidad y seguridad que presenten. Así como los itinerarios, horarios, etc. Lo cual debe ser verificado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. A esta se le atribuye en el artículo 12 de la Ley refrendar el contrato e inscribirlo en el Registro de concesiones y permisos del MOPT. De ese modo, la Autoridad Reguladora no solo refrenda el estudio que realiza el MOPT sino también el contrato que se celebre. Un acto, el refrendo, que la ARESEP ejerce como parte de su potestad de fiscalización, según ha indicado la Sala Primera en la resolución de cita:

“En consecuencia, el refrendo funge como un requisito de eficacia del contrato administrativo, es decir, para que se ejecute conforme lo pactado. La eficacia en este tanto, se relaciona con requisitos que el ordenamiento jurídico requiere para que la distribución de derechos y obligaciones emanadas del contrato válido se conforme como una situación de juridicidad objetiva. Así, resulta congruente que el Ente Regulador ejerza también la facultad fiscalizadora en este tipo de contratos mediante el instrumento del refrendo”.

2. LA MODALIDAD DE TAXI Y LAS POTESTADES DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL ARTÍCULO 7 DE LA LEY N.º 7969

[Procuraduría General de la República]^{vi}

La Sala Constitucional, al evacuar una consulta legislativa facultativa de constitucionalidad –formulada por varios diputados con respecto del proyecto de ley que dio origen a la Ley n.º 8955-, mediante sentencia n.º 2011-04778, de las 14:31 horas del 13 de abril del 2011, en lo que interesa, apuntó:

“XVI.- El Estado, desde hace ya bastante tiempo, ha considerado la actividad

de transporte de personas como una necesidad social imperante cuya vigencia resulta esencial, como condición fundamental para el mantenimiento del estado de derecho y la paz social. Por esta razón ha promulgado una serie de leyes siendo, actualmente, las más importantes en esta materia la Ley Reguladora de Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores (Ley No. 3503) y la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi (Ley No. 7969), cuya reforma se conoce en esta consulta. En el último quinquenio, es público y notorio que este tema del transporte de personas ha ido adquiriendo mayor trascendencia para la sociedad costarricense, no sólo desde el punto de vista social sino también económico, hasta convertirse en un tema de interés general, que va más allá de la satisfacción de una necesidad meramente privada, requiriendo la intervención del Estado para darle una solución. El Estado –en este caso el legislador ordinario- puede, dentro del marco permitido por la Constitución Política y las normas de carácter legal, optar por la solución que considere más oportuna. Como recién se dijo, una de esas posibles soluciones es regular dicha actividad y declararla servicio público, que es precisamente lo que hace el proyecto consultado, cumpliendo, necesariamente, con los dos elementos antes señalados. En virtud de lo expuesto, la Sala no estima contraria a la Constitución Política la reforma al artículo 2 de la Ley número 7969 para considerar el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi un servicio público del cual es titular el Estado y que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa o el permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi.

XVII.- Como consecuencia de declarar servicio público el transporte remunerado de personas en la modalidad taxi, en cualquiera de sus dos formas de prestación, el proyecto de ley consultado reforma el artículo 323 del Código de Comercio para eliminar la palabra “personas” de dicho artículo y así eliminar el porteo de personas. Con esta reforma el legislador busca, de una vez por todas, abstraer de la esfera privada la prestación del servicio de transporte de personas que en su totalidad ha sido declarado servicio público por el legislador y hace que sean otras las reglas del juego y principios jurídicos a aplicar: Los particulares se convierten en colaboradores de la Administración Pública en la prestación de ese servicio que, por sus características y la evidente existencia de un interés público, debe ser en principio, asumido por el Estado sin que estén de por medio principios y derechos que rigen las relaciones privadas, como lo son el principio de autonomía de la voluntad o la libertad de comercio. En consecuencia, el Tribunal estima que el proyecto de ley consultado no lesiona los artículos 28, 45, 46 y 56 de la Constitución Política.” Lo subrayado no es del original.

Sobre las atribuciones conferidas al Consejo de Transporte Público, el artículo 7 de la Ley n.º 7969, en lo que interesa, dispone:

“El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:

a) Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.

b) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte

público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.

c) Servir como órgano que efectivamente facilite, en razón de su ejecutividad, la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.

d) Establecer y recomendar normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.

e) Velar porque la actividad del transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos para velar por la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional e internacional.

f) Conocer, tramitar y resolver, de oficio o a instancia de parte, las denuncias referentes a los comportamientos activos y omisos que violen las normas de la legislación del transporte público o amenacen con violarlas. [...].” Lo subrayado no es del original.

3. TRANSPORTE DE PERSONAS

[Procuraduría General de la República]^{vii}

A pesar de que el transporte remunerado de personas constituye un servicio público y, en principio, solo aquellas personas autorizadas por el Estado podrían brindarlo, tanto la Procuraduría General de la República como la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia se pronunciaron en diversas oportunidades sobre la vigencia del artículo 323 del Código de Comercio, que regulaba –antes de la reforma introducida mediante Ley 8955- el contrato de transporte privado de personas, conocido popularmente como “porteo”. La norma en cuestión, en lo que interesa, disponía:

“Por el contrato de transporte el porteador se obliga a transportar personas, cosas o noticias de un lugar a otro a cambio de un precio. [...].” (Lo subrayado no es del original).

Refiriéndose a la vigencia del contrato de transporte de personas regulado en la norma transcrita, la Procuraduría General de la República, en lo que interesa, indicó:

“Ahora bien, el hecho de que mediante ley se haya declarado como servicio público las modalidades de transportes en vehículos automotores colectivos y taxi, no significa, de ninguna manera, que el contrato mercantil de transporte de personas, que es lo que realmente interesa en esta consulta, por lo que desde ahora dejamos de lado el análisis del transporte de cosas y noticias, esté prohibido en nuestro medio o se requiera de una concesión o cualquier otra técnica de prestación de servicio público indirecto de la

Administración para incursionar en esa actividad económica. A nuestro ver, las cosas deben ser puestas en sus justas dimensiones.

En primer término, porque las únicas modalidades que están nacionalizadas son las que hemos indicado supra. Ergo, aquellos servicios de transporte terrestre de personas que no son subsumibles dentro del servicio público de transporte a través de vehículos automotores colectivos y de taxi pueden ser gestionados por los sujetos privados, acciones estas que no podrían ser prohibidas ni sancionadas, en vista de que están fuera de la acción de la ley y son el resultado del ejercicio de dos importantes libertades públicas (la libertad de empresa y la libertad de contratación). Dicho de otra forma, si los sujetos privados, recurriendo al principio de libertad y a las libertades económicas que hemos indicado, descubren o crean nuevas modalidades de transporte de personas en vehículos, las cuales, dada su naturaleza, se diferencia de las dos que están nacionalizadas, tiene todo el derecho de realizar esa actividad económica.

En segundo término, el contrato de transporte de personas no ha quedado derogado con las declaratorias de servicio público que se han hecho en dos modalidades de transporte de personas. [...].

En tercer lugar, podemos decir que hoy en nuestro medio conviven varias modalidades de transporte de personas por vía terrestre. Unas, reguladas por el Derecho Público. Otras, por el Derecho Privado, más específicamente, por el Derecho Mercantil o Comercial.

De lo que llevamos dicho se extrae una conclusión preliminar muy importante en nuestro estudio: los sujetos privados pueden desarrollar actividades de transporte de personas, como cualquier otra actividad económica, siempre y cuando estas no conlleven la prestación del servicio público de transporte a través de vehículos automotores colectivos o de la modalidad taxi. (...).

IV.- CONCLUSIONES.

1. - El servicio de transporte que presta un grupo de personas a otras (que constituye un grupo cerrado), que no involucra elementos propios del servicio público de transporte, es jurídicamente posible en nuestro medio. La relación entre ellos estaría regulada por el Derecho Comercial.

2. - En el caso anterior, los portadores estarían prestando un servicio privado de transporte, el cual constituye una modalidad distinta e independiente del servicio público de transporte, toda vez que no posee los elementos propios y necesarios de este último.” Opinión Jurídica n.º O.J-127-2000, del 20 de noviembre del 2000. Lo subrayado no es del original.

El criterio externado por la Procuraduría General de la República en la Opinión Jurídica transcrita fue reafirmado y ampliado, de manera vinculante para la Administración consultante, entre otros, en los dictámenes: C-226-2002, del 5 de setiembre del 2002; C-376-2003, del 1º de diciembre del 2003; C-159-2005 del 2 de mayo del 2005; C-083-2007, del 20 de marzo del 2007 y C-085-2008, del 26 de marzo del 2008.

Y al precisar los alcances del contrato de porteo de personas, en el citado Dictamen n.º C-376-2003, la Procuraduría indicó:

“A esta altura de la exposición, debemos preguntarnos sobre cuál es el alcance que tiene el contrato de porte de personas en Costa Rica a partir de la entrada en vigencia de la ley n.º 3503. La respuesta es sencilla y elemental, muy limitado, toda vez que esta actividad subsiste como un servicio de naturaleza residual, el cual sólo puede ejercerse en forma discrecional. Estamos, pues, frente a una actividad que se hace en forma libre pero prudencialmente (acepción que le da el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, Madrid, España, 1947, al término discrecional), la cual no se dirige al público en general. Es una actividad típicamente privada, de naturaleza personal; consecuentemente, a diferencia de lo que ocurre en el servicio público, el negocio jurídico no es el resultado del azar o de acciones encaminadas a la colectividad, sino, más bien, el producto de una relación discreta, previamente concertada entre el porteador y el viajero. Además de lo anterior, lo normal es que el servicio se preste «de puerta a puerta». Lo anterior conlleva, la imposibilidad de realizar contratos en la «vía pública», in situ, toda vez que este tipo de empresa supone que, quienes se dedican a esta actividad comercial, tienen oficinas, locales acondicionados o un lugar permanente, donde la desarrollan. En este caso, pese a estar en presencia de un contrato consensual y no formal, debido a la titularidad que ejerce el Estado sobre el servicio público de taxi, no es posible que los negocios jurídicos sean el resultado de acuerdos entre sujetos privados en la vía pública. Mucho menos, les está permitido el recoger a personas en la vía pública; actividad propia y exclusiva de automóviles que se dedican al servicio público, en su modalidad de taxi. Como puede observarse de lo anterior, estamos en presencia de un contrato que tiene una naturaleza muy especial y, por consiguiente, con ciertas características de exclusividad que, evidentemente, lo diferencia de la actividad del servicio público. Por consiguiente, en nuestro medio, este tipo de actividad está dirigida a un grupo de clientes exclusivos, a un grupo cerrado, tal y como lo explicamos en su oportunidad en la opinión jurídica supra citada.

Ahora bien, cuando quienes ejercen el porte de personas se apartan de los anteriores lineamientos e incursionan en las actividades propias del servicio público, entre ellas, aunque no en forma exclusiva, las indicadas en el dictamen C-226-2002, ya no están ejerciendo esa actividad, sino que están prestado, en forma ilegal, un servicio público. Cuando ello ocurre, se está fuera de la ley y, consecuentemente, las autoridades correspondientes deben proceder a imponer la infracción respectiva con base en la normativa legal vigente.” Lo subrayado no es del original.

Por su parte, la Sala Constitucional –cuya jurisprudencia es vinculante erga omnes al tenor de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional- también se pronunció respecto de la vigencia y constitucionalidad del artículo 323 del Código de Comercio, que regulaba el “porteo de personas”. Por ejemplo, mediante sentencia n.º 2004-3580, de las 14:43 horas del 14 de abril del 2004, estableció claramente la diferencia entre el servicio público de transporte remunerado de personas y el contrato de transporte regulado en el Código de Comercio, conocido como “contrato de porteo”:

“V.- Sobre los porteadores en el Código de Comercio y el transporte como servicio público. *El artículo 323 del Código de Comercio establece lo siguiente: [...] El porteador o transportista es un auxiliar mercantil. El contrato de transporte regulado en la legislación mercantil tiene como finalidad regular el traslado de personas, mercaderías y otros bienes. Es un contrato comercial importante para la economía de un país, pues sirve de enlace entre el productor o el comercializador de bienes y servicios con el consumidor final. Nació como necesidad de los mercantes de trasladarse de un lugar a otro, con o sin sus bienes de comercio, de modo que en principio sirvió como un instrumento de transporte del mercader en su actividad. Si bien, la doctrina no utiliza los medios de transporte para hacer una clasificación del porteador, puede decirse que existe la forma terrestre (como sería en una carreta, o*

vehículo de carga o ferrocarril), acuática (panga, falúa o crucero trasatlántico) y aérea (planeador, avioneta o avión a propulsión), admitiéndose incluso que se lleve a cabo mediante la fuerza del hombre, la de un animal de carga, o de un vehículo motorizado. Pero dada su amplia diversidad e importancia económica para el país, existen áreas reguladas por el Estado, en atención a la protección del interés general, declarando algunas formas como servicio público. Por ello resulta ser una figura contractual muy restringida, y resulta necesario identificar el origen del contrato de transporte para determinar si se trata de un acuerdo comercial o si se dirige a satisfacer una actividad que el Estado declaró servicio público. Si es esto último, no puede ocupar el lugar de actividades previamente regladas normativamente, como lo sería, por ejemplo, el transporte aéreo, que la reguló mediante la Ley No. 5150, Ley General de Aviación Civil, en cuyo caso para ofrecerlo un particular, sea persona física o jurídica, debe ostentar un certificado de explotación para transporte aéreo. De igual modo, los servicios de carga, los ferroviarios, y marítimos, podrían estar en esta categoría contractual, pero, si la trascendencia que tienen para la sociedad va más allá de la satisfacción de una necesidad privada, ello determinará la legitimidad estatal en la promulgación de normas de orden público. De este modo, en el caso de transporte de personas, depende de cómo se origina la relación contractual, la actividad resulta ilícita si se dirige a satisfacer una necesidad del público en general, suplantando así a los concesionarios de transporte público, en cuyo caso el Decreto Ejecutivo acierta en considerarlo una actividad al margen de la ley. Es precisamente aquí, donde radica el problema planteado por el accionante, pues sostiene que no se le permite llevar a cabo los diversos contratos de transporte de personas, con lo que interfiere en su libre voluntad y su libertad contractual. Pero el hecho jurídico relevante en discusión es el traslado de personas a cambio de un precio, con sus pertenencias o no, como una actividad irrestricta, cuando desde la promulgación de la Ley No. 3503 y luego la de la Ley No. 7593, se ha declarado como servicio público el transporte remunerado de personas en la modalidad taxi, y consecuentemente ello convirtió al contrato de porte en una actividad limitada y residual.

VI.- Sobre la Competencia Desleal. De este modo, para que exista competencia desleal, el procuramiento de pasajeros debe llevarse a cabo concurrentemente con situaciones que previamente el régimen jurídico reservó a los concesionarios de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad taxi. Y es que, entre los diversos principios en que se inspira la contratación administrativa, está la de ser privativa, es decir ejercida con exclusividad o en forma individual por la persona autorizada, con exclusión de terceras personas. De este modo, el Estado debe garantizarle al concesionario el equilibrio entre la oferta y demanda, con la ecuación financiera del contrato y una tarifa justa que permita su operatividad. Si existe concurrencia de operadores en una cantidad mayor a la demanda o de personas no autorizadas, se presenta una competencia que puede ser ruinoso para los concesionarios y el Estado responderá por ello si se tolera tal competencia. Evidentemente, el contrato de transporte tiene diversas características, entre ellas ser un contrato oneroso y no formal, su objeto puede ser el traslado de personas, cosas y noticias, como un auxiliar mercantil, pero siendo un contrato residual de transporte de personas, el público debe pertenecer a un grupo cerrado de usuarios, por lo que no autoriza al porteador a transitar por la vía pública negociando casualmente u ofertando sus servicios coincidentemente con el servicio público de taxis, o en busca de la demanda de transporte de pasajeros en la vía pública, pues el Estado es el único titular de esta prestación de servicios. De este modo, no resulta ilegítimo que el Decreto Ejecutivo impugnado prohíba este tipo de contratación espontánea en la calle o el uso de rotulaciones similares a las del transporte autorizado, pues los contratistas

de transporte de personas no concesionarios están imposibilitados para contratar en mera vía pública y deberán tener locales u oficinas comerciales que les permita el contacto con su clientela e ir de puerta en puerta haciendo sus servicios. Lo acusado como inconstitucional -sobre este aspecto- tiene más relación con el modo de aplicación de la normativa legal que hagan los inspectores de tránsito, que con su contenido, que como se dijo, en el tanto la promoción coincida con aquél del transporte remunerado de personas, la misma resulta ilegítima, y si existe discrepancia en su forma, se tiene abierta la vía jurisdiccional para su discusión, así como para la determinación de las formalidades del contrato, cuando éste sea por escrito o su mera constatación en forma verbal. En ese tanto, la Sala no observa que exista un quebrantamiento constitucional si las autoridades al controlar el servicio público de taxis, verifican el origen contractual del porteador, cuando existan sospechas fundadas de que se presta el servicio de taxi en forma ilegal. (...)

VIII.- El caso concreto del contrato de transporte de personas como una actividad restringida. Los argumentos que se esbozan en la acción, pretenden demostrar que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes no tiene competencia para regular la actividad del porteador, amparado a la legislación comercial que le permite transportar personas de un lugar a otro, así como cosas y noticias. Pero, la jurisprudencia de esta Sala define con precisión la línea divisoria entre las actividades que pertenecen al derecho privado de las del derecho público. Una actividad privada que satisface necesidades o intereses de carácter general, será objeto del interés estatal y estará legitimado el Estado para intervenirla mediante legislación declarándola servicio público. El particular puede ejercitar actividades que no salgan de su esfera privada, pero si llega a involucrarse con el interés general previamente declarado, resulta legítimo que el Estado haga valer el cumplimiento de su legislación. (...).” Lo subrayado no es del original.

Como bien lo han señalado la Procuraduría General de la República y la Sala Constitucional, en los pronunciamientos y sentencia transcritos, el contrato de porte, para el transporte de personas, constituía una actividad limitada y residual, resultando ilegal, por ejemplo, que los porteadores transitaran por las vías públicas negociando casualmente u ofertando sus servicios coincidentemente con el servicio público de taxis, o en busca de la demanda de transporte de pasajeros en la vía pública, debiendo contar para ello con locales u oficinas comerciales que les permitiera el contacto con su clientela e ir de puerta en puerta haciendo sus servicios.

C) Sobre la derogación de la figura del porteo de personas y la creación de la figura “servicio especial estable de taxi”.

En virtud de los múltiples problemas suscitados entre taxistas, autobuseros y porteadores, los representantes de los tres grupos (Cámara Nacional de Transporte en Autobús, la Federación Nacional de Taxis y la Cámara de Porteadores), conjuntamente con las autoridades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se reunieron en múltiples oportunidades y llegaron a un consenso para regular la actividad de los porteadores.

A tal propósito, la Diputada Viviana Martín redactó un proyecto de ley mediante el cual se eliminó la figura del porteo de personas del Código de Comercio y trasladó la regulación de dicha actividad, bajo el nombre de “servicio especial estable de taxi”, a la Ley Reguladora del

Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, n.º 7969, del 22 de diciembre de 1999.

Fue así como, atendiendo la propuesta consensuada de los representantes del sector transporte remunerado de personas, la Asamblea Legislativa, bajo el expediente n.º 17874, tramitó el proyecto de ley que culminó con la aprobación de la Ley n.º 8955, del 16 de junio del 2011. Tal y como se desprende de la exposición de motivos el proyecto es el resultado de:

(...) un arduo proceso de negociación en el cual el Ministerio de Obras públicas y sus autoridades, junto con la Cámara Nacional de Transporte en Autobús, la Federación Nacional de Taxis y la Cámara de Porteadores como representante del sector, mantuvieron una sesión permanente de discusión, buscando una formulación de consenso para solucionar la situación de los señores y señoras porteadoras. (...).

Con esta iniciativa se pretende de manera muy categórica, establecer dentro del marco regulatorio de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N.º 7969, un servicio que hoy día es una realidad y que está tutelado de manera equivocada al estar amparado solamente ante la palabra “personas” en el Código de Comercio, con el fin de crear una legislación que garantice mejores condiciones y costos más bajos para el usuario, buscando el beneficio y el bienestar de las grandes mayorías.

De esta forma se elimina el porteo de personas, pero no se elimina el porteo en sí, es decir lo que se está eliminando es la palabra “persona” del artículo 323 del Código de Comercio, pero se puede seguir transportando cosas, artículos, dineros, correspondencia, etc.

Ante la eliminación de la palabra “persona”, se crea dentro de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, n.º 7969, una figura que se llama “Transporte Especial Estable de Taxi, que conserva la naturaleza del servicio especial residual que hoy presta el porteo, pero amparado y regulado para darle sentido de responsabilidad a aquellos interesados que lo estarían acreditando.” (...). Lo subrayado no es del original.

Ahora bien, como indicamos en el primer apartado de este pronunciamiento, teniendo en consideración el interés público involucrado y atendiendo el consenso logrado por las partes interesadas, el legislador optó por declarar el transporte de personas como servicio público, independientemente de la modalidad de que se trate y del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo o de su fiscalización.

A la vez, reguló la actividad del porteo de personas, la cual pasó a denominarse servicio especial estable de taxi, manteniendo la misma condición de servicio residual que tenía el porteo de personas. De hecho, el servicio especial estable de taxi fue definido como el

“servicio público de transporte remunerado de personas dirigido a un grupo cerrado de personas usuarias y que satisface una demanda limitada, residual, exclusiva y estable.” (Artículo 1, inciso l) de la Ley n.º 7969, adicionado por la Ley n.º 8955).

D) De los requisitos y condiciones para ejercer la actividad de transporte de personas bajo la modalidad “servicio especial estable de taxi”.

Como adelantábamos, mediante la Ley n.º 8955, del 16 de junio del 2011, no solo se reformó el artículo 323 del Código de Comercio, eliminando la figura del porteo de personas,

sino que, además, se reguló la actividad, denominándola “servicio especial estable de taxi”, en la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi.

Y según apuntamos en el apartado anterior, el servicio especial estable de taxi mantiene la misma condición residual y limitada que tenía el porteo de personas.

Ahora bien, respecto de los requisitos y condiciones para ejercer la actividad del servicio especial de taxi, los artículos 2 y 29 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, según reforma introducida por la citada Ley n.º 8955, en lo que interesa, disponen:

“Artículo 2.-

(...)Se requerirá permiso: / Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad servicio especial estable de taxi, en los casos en que el servicio se brinde de puerta a puerta, para satisfacer una necesidad de servicio limitado, residual y dirigido a un grupo cerrado de personas diferente del que se presta, de conformidad con el párrafo anterior.

Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en la modalidad servicio especial estable de taxi serán expedidos por el Consejo de Transporte Público, previa presentación de la copia certificada del contrato o los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio. A cada persona física solo se le otorgará un permiso; estas personas podrán agruparse en una persona jurídica, adquiriendo responsabilidad solidaria. El vehículo amparado al permiso deberá ser propio o arrendado mediante leasing financiero. De incumplirse las condiciones en que originariamente se otorgó el permiso, este se podrá revocar por disposición justificada del Consejo de Transporte Público. (...).” Lo subrayado no es del original.

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

1.- (...)2.- Para la prestación del servicio especial estable de taxi, a que se refiere el artículo 2 de esta ley, se requiere obtener un permiso otorgado por el Consejo de Transporte Público, sujeto a las siguientes condiciones:

a) Las personas permisionarias especiales estables de taxi de este servicio estarán limitadas a prestar el servicio dentro de un área geográfica que se determinará en razón de la patente autorizada.

b) Ninguna persona permisionaria podrá compartir, total ni parcialmente, los derechos del permiso otorgado a otro que a su vez sea titular de otro permiso de servicio público remunerado de personas.

c) Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio público modalidad especial estable de taxi, no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión para prestar el servicio en una determinada base de operación autorizada por el Consejo de Transporte Público, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, tal como lo defina el reglamento de rigor, así como cualquier otro distintivo que pueda inducir a error a

las personas usuarias del servicio de taxi. Además, deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas. Estos automotores no podrán tener una antigüedad superior a los diez años, contados desde su año de fabricación.

d) Los vehículos autorizados para el servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse o realizar abordaje o desabordaje de personas en las paradas dedicadas a las demás modalidades de transporte público. Las bases de operación del servicio especial estable de taxi deberán estar ubicadas a una distancia de ciento cincuenta metros, como mínimo, de las terminales oficiales de autobuses y taxis.

E) Las personas permisionarias de servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse en ningún lugar de la vía pública para ofrecer sus servicios al público en general. Tampoco, podrán circular en demanda de pasajeros por las vías públicas.

f) Cuando los automotores deban detenerse frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales o lugares similares, será por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.

g) Quien presente una solicitud para explotar un servicio especial estable de taxi deberá presentar certificación de que se encuentra debidamente inscrito y al día con sus obligaciones en la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS); estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda; estar al día en el pago del impuesto de la renta; contar con una póliza de seguros que cubra íntegramente su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y daños a la propiedad de terceros, y mantenerla vigente durante todo el período que dure el permiso y la patente municipal correspondiente, de acuerdo con la legislación vigente y los demás requisitos que procedan reglamentariamente.

h) En razón de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y necesidad, el porcentaje autorizado de servicios especiales estables de taxi no podrá superar el tres por ciento (3%) de las concesiones autorizadas por base de operación.

i) El Estado está en la obligación de garantizarles el equilibrio económico y financiero del contrato a las personas concesionarias, evitando una competencia que pueda ser ruinoso, producto de una concurrencia de operadores en una zona determinada que pueda ser superior a la necesidad de esa demanda residual de la zona operacional donde se autorice la prestación del servicio, dado que cada zona presenta características diferentes entre una y otra, autorizando el número de permisos que considere necesarios.

j) Una vez otorgado el permiso, las personas permisionarias deberán portar el original o la copia certificada del contrato suscrito con las personas a las que se les brinda el servicio.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso.” Lo subrayado no es del original.

De las normas transcritas se desprende que para ejercer la actividad del servicio especial estable de taxi se requiere:

- 1) Contar con un permiso extendido al efecto por el Consejo de Transporte, para lo cual la persona interesada deberá presentar copia certificada del o los contratos suscritos con las personas a las cuales les va a brindar el servicio.
- 2) Contar con un vehículo propio o arrendado mediante leasing financiero, que ampare el permiso y que no supere los diez años, contados a partir del año de fabricación.
- 3) Estar debidamente inscrito y al día con sus obligaciones en la Caja Costarricense de Seguro Social;
- 4) Estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda y estar al día en el pago del impuesto de la renta;
- 5) Contar con una póliza de seguros que cubra íntegramente su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y daños a la propiedad de terceros, y mantenerla vigente durante todo el período que dure el permiso; y
- 6) Contar con la patente municipal correspondiente.
- 7) Portar el original o la copia certificada del contrato suscrito con las personas a las que se les brinda el servicio.

Además, entre las condiciones específicas para ejercer la actividad, están:

- 1) Brindar el servicio dentro de un área geográfica determinada en razón de la patente autorizada.
- 2) No compartir, total ni parcialmente, los derechos del permiso otorgado a otro que a su vez sea titular de otro permiso de servicio público remunerado de personas.
- 3) Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, así como cualquier otro distintivo que pueda inducir a error a las personas usuarias del servicio de taxi.
- 4) Los vehículos deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.
- 5) Los vehículos autorizados para el servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse o realizar abordaje o desabordaje de personas en las paradas dedicadas a las demás modalidades de transporte público.
- 6) Las bases de operación del servicio especial estable de taxi deberán estar ubicadas a una distancia de ciento cincuenta metros, como mínimo, de las terminales oficiales de autobuses y taxis.
- 7) Las personas permisionarias de servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse en ningún lugar de la vía pública para ofrecer sus servicios al público en general. Tampoco, podrán circular en demanda de pasajeros por las vías públicas.

8) Cuando los automotores deban detenerse frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales o lugares similares, será por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.

9) En razón de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y necesidad, el porcentaje autorizado de servicios especiales estables de taxi no podrá superar el tres por ciento (3%) de las concesiones autorizadas por base de operación.

ADVERTENCIA: El Centro de Información Jurídica en Línea (CIJUL en Línea) está inscrito en la Universidad de Costa Rica como un proyecto de acción social, cuya actividad es de extensión docente y en esta línea de trabajo responde a las consultas que hacen sus usuarios, elaborando informes de investigación que son recopilaciones de información jurisprudencial, de normativa y doctrinal, cuyas citas bibliográficas se encuentran al final del documento. Los textos transcritos son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan el pensamiento del Centro. CIJUL en Línea, dentro del marco normativo de los usos, según el artículo 9 inciso 2 del Convenio de Berna, realiza las citas de obras jurídicas de acuerdo con el artículo 70 de la Ley de Derechos de Autor y Conexos (Nº 6683), reproduce libremente las leyes, decretos y demás actos públicos de conformidad con el artículo 75 de esta ley. Para tener acceso a los servicios que brinda el CIJUL en Línea, el usuario(a) declara expresamente que conoce y acepta las restricciones existentes sobre el uso de las obras ofrecidas por CIJUL en Línea, para lo cual se compromete a citar el nombre del autor, el título de la obra y la fuente original y digital completa, en caso de utilizar el material indicado.

ⁱ Asamblea Legislativa. Ley : 3503. Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores. Versión de la norma:4 de 4 del 05/05/2010.Publicación: Colección de leyes y decretos: Año: 1965.Semestre: 1.Tomo: 2.Página: 570

ⁱⁱ Asamblea Legislativa. Ley : 7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi. Fecha de vigencia desde: 28/01/2000. Versión de la norma:10 de 10 del 06/02/2012, Publicación: Nº Gaceta: 20 del: 28/01/2000

ⁱⁱⁱ Asamblea Legislativa. Ley : 7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi. Fecha de vigencia desde: 28/01/2000. Versión de la norma:10 de 10 del 06/02/2012, Publicación: Nº Gaceta: 20 del: 28/01/2000

^{iv} Dirección General de Tributación Directa. Ministerio de Hacienda República de Costa Rica.

^v Procuraduría General de la República. Dictamen : 165 del 27/05/2014.27 de mayo, 2014

^{vi} Procuraduría General de la República. Dictamen: 250 del 15/11/2013. 15 de noviembre de 2013

^{vii} Procuraduría General de la República. Dictamen: 043 del 20/03/2013. 20 de marzo del 2013