

**ALCANCE DIGITAL N° 139**

# **LA GACETA**

**Diario Oficial**

Año CXXXIV

San José, Costa Rica, miércoles 26 de setiembre del 2012

N° 186

## **PODER EJECUTIVO**

### **DECRETOS**

### **REGLAMENTOS**

#### **BANCO POPULAR Y DE DESARROLLO COMUNAL**

#### **INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS**

#### **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

### **AVISOS**

2012  
Imprenta Nacional  
La Uruca, San José, C. R.

# PODER EJECUTIVO

## DECRETOS

### MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

#### EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO OTORGA A TODOS LOS INTERESADOS AUDIENCIA

De conformidad con lo dispuesto el Artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública y por el plazo de diez días hábiles contados a partir de la presente publicación con el fin de que los interesados presenten las observaciones o consideraciones que consideren pertinentes en relación al proyecto de Decreto Ejecutivo denominado “*Reglamento para la Explotación de Servicios Especiales de Transporte Automotor de Personas*” el cual fue aprobado por la Junta Directiva mediante el Artículo 5.2 de la Sesión Ordinaria 37-2012 de fecha 18 de junio del año 2012. Las observaciones deberán ser dirigidas al Consejo de Transporte Público y deberán presentarse en días hábiles en horario de ocho de la mañana a cuatro de la tarde ante la Ventanilla Única de este Consejo ubicada en San José Urbanización Gargoyo Kooper, detrás del Pequeño Mundo del Parque de la Paz.

#### DECRETO N° -MOPT

#### LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las potestades conferidas por el artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política; y con fundamento en lo establecido en la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas, por la Ley N° 3503 Reguladora del Transporte Público Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxis, N° 7969 del 22 de diciembre de 1999, Ley de Administración Vial, N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas; Ley Reguladora de Agencias de Viajes, N° 539 del 07 de setiembre de 1973 y su Reglamento; Decreto Ejecutivo N° 4779-MEIC-TUR del 14 de diciembre de 1995; Ley de Incentivos para el Desarrollo Turístico, N° 6990 del 5 de julio de 1985 y su Reglamento; Decreto Ejecutivo N° 24863-N-TUR y el Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas por Autobuses Urbanos, Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT;

#### CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con los artículos 182 de la Constitución Política, 154 de la Ley General de la Administración Pública, 1, 3 y 25 de la Ley N° 3503 Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, el transporte colectivo en sus diversas modalidades, es un servicio público cuya prestación es facultada exclusivamente por el Estado, el cual lo otorgará en operación en forma preferente mediante el procedimiento de licitación pública bajo la figura jurídica de la concesión y de forma excepcional mediante el permiso de operación.

2. Que la figura de permiso debe establecerse solamente en casos de necesidad inminente, pero se limita su vida jurídica a plazos cortos con el fin de privilegiar la atención de las demandas de servicio de transporte público remunerado de personas por parte de empresas concesionarias, ello de conformidad con lo que establece el ordenamiento jurídico vigente.
3. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejerce la vigilancia, control y regulación del transporte público, a través del Consejo de Transporte Público, con el firme objetivo de garantizar el interés público y se ha propuesto llevar a cabo la reorganización de todo el sistema de transporte público, a efecto de que se ajuste a la época actual y futura.
4. Que el Decreto Ejecutivo 15203-MOPT publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 38 del 22 de febrero de 1984, reformado por el Decreto Ejecutivo N° 20141-MOPT publicado en La Gaceta N° 13 del 18 de enero de 1991 y el Decreto Ejecutivo N° 29584-MOPT publicado en La Gaceta N° 118 del 20 de junio del 2001, regulan los permisos especiales ocasionales (excursiones) y estables (estudiantes y trabajadores).
5. Que el transporte público es un servicio público cuyas características se definen en función del interés público y no debe estar condicionado por intereses privados por cuanto los usuarios son el elemento principal del proceso de transporte.
6. Que tanto las políticas públicas como criterios técnicos señalan que se debe privilegiar la transportación masiva de pasajeros, así como la integración de servicios en sus distintas modalidades, de modo que no se den duplicidades que afecten la eficiencia y eficacia del servicio, razón por la cual el sistema debe desarrollarse de forma que los servicios concesionados de transporte público – de ruta regular y taxi – complementen la atención de las demandas y las necesidades de transportación de los usuarios, supeditando la aprobación de permisos de rutas regulares y servicios especiales para la atención de aquellas demandas y necesidades que no pueden ser atendidas por los servicios públicos concesionados.
7. Que en base de la anterior consideración, el Estado en ejercicio de sus potestades de imperio puede cambiar los esquemas de organización del transporte para adaptarlo a la mejor atención necesidad de los usuarios si existen estudios técnicos suficientemente sólidos que así lo recomienden.
8. Que a través del Consejo de Transporte Público, el Estado es quien define los esquemas operativos (frecuencias, tarifas, tipos de unidades, sistemas de cobro al usuario, etc.) en función de las necesidades y conveniencias públicas. Las empresas operadoras que no acaten las disposiciones del Estado deberán ser sometidas a procesos de caducidad de sus concesiones o cancelación de sus permisos según corresponda para cada caso y tipo de incumplimiento.
9. Que los permisos de servicios especiales, para el transporte de estudiantes, trabajadores y ocasionales deben otorgarse únicamente cuando los criterios técnicos y jurídicos tengan por demostrado que su otorgamiento complementa la operación de todo el sistema del transporte público terrestre, para lo cual debe valorarse la necesidad del otorgamiento de estos permisos siempre en atención a la imposibilidad de satisfacción de estas demandas con base en el sistema concesionado de transportes de ruta regular.
10. Que las solicitudes para la movilización de estudiantes, trabajadores y ocasionales han tenido un gran auge en los últimos años dada la necesidad evidente de transporte que requieren estos grupos sociales, con el inconveniente que dichos servicios especiales, en la mayoría de los casos, se han vuelto de carácter permanente, causándole un gran perjuicio a los servicios regulares, lo que, ante una porción no cubierta de la demanda, se traduce en un incremento de la tarifa para cubrir tales faltantes, con perjuicio para la ciudadanía en general.

11. Que la falta de criterio técnico para el otorgamiento de este tipo de permisos ha impactado negativamente la integración de servicios en forma intermodal, lo cual consecuentemente atenta contra la coherencia que un sistema de transporte público moderno como el que ha venido desarrollando el Consejo de Transporte Público, pues producto de la actual carencia de parámetros técnicos para el otorgamiento de permisos especiales y la obsolescencia del Decreto Ejecutivo 15203-MOPT se han dado distintos grados de regulación entre concesiones y todo tipo de permisos, lo que en la praxis implica que los concesionarios se encuentran en condición de desventaja ante los concesionarios, situación que atenta contra los principios establecidos en el Artículo 182 de la Constitución Política, todo lo cual incide en el caos en la prestación del servicio público de transporte de personas, manifestándose en una carencia absoluta de normas como es el caso de los servicios informales, y ello significa la pérdida de competencia y credibilidad en el ente rector, razón por la cual y como mínimo debe sujetarse a los permisionarios a los mismos deberes y obligaciones que tienen los concesionarios de los servicios regulares..
12. Que los servicios especiales deben otorgarse únicamente para satisfacer un tipo de demanda específica que dada su naturaleza, requieren tener normas operacionales particulares que permitan que la transportación de los pasajeros, dependiendo de cada tipo de servicio especial, sea eficiente, acorde a las necesidades actuales y con estándares de seguridad propios de un servicio público óptimo y ágil.
13. Que el otorgamiento y operación de los permisos de servicios especiales no debe interferir con la operación de los servicios regulares, además de que es prioridad institucional y de política pública la transportación masiva de pasajeros que se logra a través de las rutas regulares, lo anterior según las consideraciones realizadas anteriormente.
14. Que es finalidad del Consejo de Transporte Público contar con las normas regulatorias que permitan un servicio público continuo, eficiente, igualitario y adaptable a las necesidades de los usuarios del sistema de transporte público, siempre dentro de los parámetros de las políticas y estrategias de modernización de esta actividad y, propiciando el beneficio constante a los usuarios, con elementos operacionales que se adapten en mejor manera a sus necesidades de movilización por las vías públicas terrestres.

**Por tanto,**

**DECRETAN:**

El siguiente:

**REGLAMENTO PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALES  
DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PERSONAS**

**CAPITULO I  
DISPOSICIONES Y POLITICAS GENERALES**

**Artículo 1.- OBJETO**

El presente reglamento se dicta para regular la explotación de servicios especiales de transporte remunerado de personas, en vehículos colectivos dentro del territorio nacional, al cual se refiere la ley 3503 del 10 de mayo de 1965, en sus artículos 30 y 25.

## **Artículo 2.- DEL SERVICIO ESPECIAL**

Son servicios especiales, aquellos servicios de transporte público automotor remunerado de personas, autorizados por el Consejo de Transporte Público, que no tienen un itinerario fijo, se contratan por viaje, por tiempo o en ambas formas y satisfacen una necesidad colectiva y específica de transporte, por lo que no se ofrecen al público en general, ni en perjuicio de la demanda de los operadores autorizados de rutas regulares.

## **Artículo 3.- EXCLUSIONES**

El servicio especial de transporte terrestre turístico se regirá por lo establecido en el Decreto Ejecutivo No. 36223 - MOPT – TUR y sus reformas, "Reglamento para la Regulación y Explotación de Servicios de Transporte Terrestre de Turismo" y sus reformas, sin perjuicio de las disposiciones del presente reglamento que le resulten aplicables en forma complementaria y supletoria. El servicio especial ocasional con fines de turismo se regulará por la presente normativa.

## **Artículo 4.- DEFINICIONES**

Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

a) **Centros de Producción Económica** : Zona de concentración de centros industriales, comerciales o de bienes y servicios, en donde varias empresas se encuentran agrupadas y comparten infraestructura como parqueos internos, edificios de oficinas, bodegas, etcétera, conocidos como Parques Industriales, Zonas Francas, Oficentros entre otros y por cuya reunión de trabajadores y necesidades especiales de transportación justifican la solicitud conjunta de otorgamiento de permiso especial de trabajadores.

b) **Centro Educativo** : Institución educativa debidamente acreditada por el Ministerio de Educación Pública, dedicada a la instrucción de los habitantes de la República, pudiendo ser público o privado, de enseñanza preescolar, primaria, secundaria o universitaria.

c) **Competencia des leal**. Conducta o proceder que, por acción o por omisión, tiene como resultado captar pasajeros que corresponden a otras modalidades de transporte público o causar interferencia con éstas, en perjuicio de la naturaleza del servicio de transporte especial, ya sea sobreponiendo horarios, recorridos o paradas, abordando pasajeros en paradas o recorridos de rutas regulares, modificando los horarios, recorridos o flota autorizados, recargando la unidad, ofreciendo los servicios al público en general, u otras con efectos similares.

d) **Consejo**: El Consejo de Transporte Público como órgano con desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personalidad jurídica instrumental, creado por la Ley No 7969.

e) **Permiso Especial Ocasional**: Es el que está destinado a satisfacer necesidades específicas de transporte provenientes de tráficos de demanda de carácter excepcional o coyuntural y de duración muy limitada, como una excursión dentro del territorio nacional o traslado con fines deportivos, culturales, religiosos y otros similares que requiera un grupo cerrado de usuarios, solicitados por comunidades, equipos deportivos, iglesias y otros que contratan directamente con el transportista, por lo que se otorga por un plazo máximo de tres días con fecha e itinerario preestablecidos y para un servicio único dentro del territorio nacional.

f) **Permiso especial estable**: Aquellos que se otorgan para varios servicios, con el fin de brindar transporte a grupos de estudiantes, de trabajadores, servicio especial ejecutivo bajo la modalidad de contratación directa entre el prestatario del servicio y el usuario o grupo de usuarios, con horarios y recorridos fijos.

g) **Servicio de ruta regular:** servicio de transporte remunerado de personas de carácter masivo cuyo régimen se encuentra regulado en la Ley No. 3503 de 10 de mayo de 1965, debidamente autorizado por el Consejo de Transporte Público bajo la figura de concesión o permiso, el cual se ofrece al público en general y se brinda entre dos puntos llamados terminales por medio de autobuses y busetas.

h) **Servicio Especial de Transporte de Estudiantes :** Servicio especial estable de transporte que se presta únicamente a estudiantes de preescolar, primaria, secundaria hacia y desde los centros educativos públicos o privados.

i) **Servicio Especial de Transporte de Universitarios:** Servicio especial estable de transporte que se presta únicamente a estudiantes y funcionarios debidamente identificados de centros de Enseñanza Superior, del lugar de origen del servicio hacia los centros educativos y viceversa.

j) **Servicio Especial de Transporte de Trabajadores :** Servicio especial estable de transporte que se presta a trabajadores de empresas públicas o privadas.

k) **Servicio Especial Ejecutivo :** es el servicio especial estable de transporte de usuarios que prestan únicamente las empresas prestatarias de servicio de transporte remunerado de personas por vías públicas en Ruta Regular, como un servicio alternativo y/u optativo por el usuario dentro de los puntos terminales y de aprovechamiento otorgados para la Ruta Regular.

l) **Servicio Único :** Servicio de transporte destinado a satisfacer aquella necesidad de transportación o deseo de viaje ocasional requerido por un grupo cerrado y homogéneo de usuarios con necesidades similares, que se satisface o agota con dicho servicio y por lo tanto es susceptible de ser brindado por medio de un permiso especial ocasional.

m) **Vehículo colectivo :** Unidad de transporte diseñada para el transporte de personas, tipo autobús, buseta o microbús.

#### **ARTÍCULO 5.- CARÁCTER COMPLEMENTARIO DEL SERVICIO ESPECIAL**

El transporte remunerado de personas en sus diversas modalidades, que se brinda en vehículos colectivos es un servicio público cuya prestación es facultada exclusivamente por el Estado, el cual lo otorgará en operación en forma preferente mediante el procedimiento de licitación pública bajo la figura jurídica de la concesión y de forma excepcional mediante el permiso de operación, razón por la cual el otorgamiento de permisos de servicios especiales se hará únicamente en casos de necesidad no satisfecha del servicio por parte de los operadores de ruta regular.

En consideración de lo anterior, se establece como política pública y con base en los criterios técnicos desarrollados en el seno del Consejo de Transporte Público la necesidad de privilegiar la transportación masiva de pasajeros, así como la integración de servicios en sus distintas modalidades, de modo que no se den duplicidades que afecten la eficiencia y eficacia del servicio, razón por la cual el sistema debe desarrollarse de forma que los servicios concesionados de transporte público - de ruta regular y taxi - satisfagan de forma primaria la atención de demandas y las necesidades de transportación de los usuarios, supeditando la aprobación de permisos de rutas regulares y servicios especiales para la satisfacción de aquéllas demandas y necesidades que no pueden ser atendidas por los servicios públicos concesionados, ello en virtud de las características con que cuenta el transporte público como servicio público y en función del interés público, razón por la cual no debe estar condicionado por intereses privados por cuanto los usuarios son el elemento principal del proceso de transporte.

Los servicios especiales ejecutivos podrán ser autorizados únicamente a aquellas empresas que ostenten un servicio de transporte remunerado de personas en ruta regular, sea éste un permiso de operación o una concesión, como un servicio alternativo a disposición del usuario y por el cual los servicios de la ruta regular no se afectarán de modo alguno. Siendo que las especificaciones técnicas de éste tipo de vehículos se regulan mediante acuerdo de Junta Directiva del Consejo de Transporte Público. Para tales efectos deberán demostrar su viabilidad conforme las disposiciones del presente reglamento.

#### **ARTÍCULO 6.- PARÁMETROS TÉCNICO - JURÍDICOS PARA OTORGAR PERMISOS ESPECIALES**

Además del cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente reglamento, los permisos especiales establecidos podrán otorgarse únicamente si cumplen con los siguientes parámetros:

a) Que los criterios técnicos y jurídicos tengan por demostrado que su otorgamiento complementa la operación de todo el sistema de transporte público terrestre, para lo cual debe valorarse la necesidad del otorgamiento en consideración a la imposibilidad de satisfacción de estas demandas con base en el sistema concesionado de transporte de ruta regular.

b) Que se ajusten a la planificación del transporte nacional, regional o sectorial.

c) Que se sustenten en un estudio de factibilidad económico - financiero y operacional presentado por el interesado, en el cual se demuestre la justificación del servicio mediante criterios objetivos y pruebas suficientes, a saber:

1.- Su viabilidad operativa y financiera, incluyendo estimación de consumo de combustible mensual, plan de mantenimiento de unidades y organización empresarial.

2.- Justificación, procedencia y cuantificación de la demanda.

3.- Proporcionalidad y racionalidad de la oferta de servicio e inversiones por realizar.

4.- Función concreta que desempeñará el permiso.

5.- Comprobaciones efectivas sobre la veracidad de las estipulaciones contractuales, incluyendo la formalidad y existencia de los acuerdos concretos y su adecuación a la normativa de rigor.

6.- Análisis respecto de la imposibilidad de que la necesidad sea satisfecha por el servicio de ruta regular.

7.- Porcentaje o nivel de interferencia, incluyendo afectación potencial o real sobre rutas regulares.

8.- Recorridos estimados con croquis.

El estudio deberá ser realizado por un Ingeniero Civil debidamente autorizado e incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, que será responsable de los datos, análisis, conclusiones y recomendaciones que contenga y deberán cumplir con los mismos requisitos técnicos que se le exijan a los concesionarios de transporte público, sobre seguridad, calidad y eficiencia.

d) Que cuando se soliciten permisos de transporte de trabajadores de los centros de producción definidos en el presente reglamento, con el fin de garantizar la unidad del sistema de transporte público y de contar con la información necesaria para estudiar el comportamiento de la demanda, las líneas de deseo y las necesidades reales de transportación, se gestionen en forma conjunta por las empresas operadoras de estos centros de producción económica servidos, para lo cual y de previo a su otorgamiento se deberá comprobar con base en el estudio de factibilidad que no se encuentran servicios por una ruta regular.

e) Que no contravenga las disposiciones del presente Decreto Ejecutivo o del Decreto Ejecutivo 28337-MOPT, Reglamento sobre políticas y estrategias para la modernización del transporte colectivo remunerado de personas por autobuses urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente.

Los demás aspectos técnicos necesarios que deberá contener el estudio de factibilidad así como la manera de cumplir la verificación que obligatoriamente deberá llevar a cabo el Consejo, serán establecidos por éste mediante acto administrativo motivado emitido por su Junta Directiva.

#### **ARTÍCULO 7.- DETERMINACIÓN PERIÓDICA DE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE SERVICIOS ESPECIALES.**

El Consejo llevará un registro preciso de la cantidad de permisos especiales autorizados en las diferentes modalidades, que permita contar con información veraz referente a la oferta disponible dentro del sistema de transporte público nacional. Dicha información permitirá fundamentar estudios estadísticos o técnicos que se requieran para la administración y fiscalización del servicio especial y procurar una adecuada interacción con el resto del sistema de transporte público.

Con base en estadísticas de mercado, comportamiento histórico y los estudios técnicos que procedan, el Consejo deberá determinar con debida antelación la demanda anual esperable que corresponderá atender a la modalidad de servicios especiales. Con base en dicha información, el Consejo fijará anualmente la oferta de servicios especiales, estimando la distribución recomendada entre autobuses, busetas o microbuses. A partir de dicha determinación, se establecerá una flota máxima por autorizar, cuya fijación dependerá también de la interacción con la modalidad de ruta regular, conforme a las políticas de transporte contenidas en el presente Decreto, en el Decreto Ejecutivo No.28337 - MOPT - Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San Jose y Zonas Aledañas que la afecta directa o indirectamente, en cualquier otra norma jurídica vigente y las que se fijen con base en las competencias del Consejo prevista en el artículo 7 incisos a) y d) de la Ley No. 7969.

El Consejo no podrá autorizar más permisos una vez que se complete la flota máxima conforme lo indicado en el párrafo anterior. La información relativa a la flota máxima por autorizar en los servicios especiales deberá ser adecuadamente publicitada.

#### **ARTÍCULO 8.- CONTROL Y FISCALIZACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL**

Es obligación del Consejo ejercer por medio de sus órganos técnicos la vigilancia, control y regulación de los servicios especiales, con el propósito de garantizar el interés público y de llevar a cabo la reorganización de todo el sistema de transporte, a efecto de que se ajuste a las necesidades de transportación de los usuarios conforme a los criterios técnicos que avale el Consejo. Para tal fin, podrá auxiliarse con la Policía de Tránsito.

Este servicio también podrá ser fiscalizado por quienes contraten con el transportista, coordinando todo lo necesario con las autoridades competentes, quienes deberá atender prioritariamente sus gestiones.

#### **ARTÍCULO 9.- PROHIBICIÓN DE TRASPASO O SUBCONTRATACIÓN**

Se prohíbe la cesión o traspaso del permiso especial. Igualmente se prohíbe la subcontratación.



## **CAPÍTULO II**

### **SOLICITUD Y TRÁMITE DEL PERMISO ESPECIAL ESTABLE**

#### **ARTÍCULO 10.- SOLICITUD**

Quien desee operar un servicio especial estable deberá solicitarlo expresamente ante el Consejo de Transporte Público, cumpliendo los requisitos que se señalan en el presente Reglamento.

La solicitud referida deberá aportarse debidamente autenticada por abogado, en original y con dos copias idénticas e indicar como mínimo:

- a) Nombre y calidades generales del solicitante. En el caso de personas jurídicas claro detalle de las facultades del apoderado.
- b) Clase de servicio especial que se solicita.
- c) Compromiso expreso de que el chofer de la unidad (es) que brindará (n) el servicio contará (n) con la licencia de conducir vigente y que corresponda al servicio que operará de acuerdo al vehículo aprobado y su respectivo código de conductor para transporte público, cuando el servicio así lo requiera.
- d) En la solicitud para permisos especiales estables para estudiantes, se deberá indicar si el grupo que va a ser transportado, estará integrado por personas mayores o menores de edad, o bien mixtos. En el caso de que el grupo sea de menores de edad, el solicitante deberá hacer constar que habrá una persona encargada de auxiliar al conductor en mantener el orden y seguridad de los pasajeros.
- e) El solicitante incluirá una manifestación indicando bajo su responsabilidad que toda la información presentada es cierta y verificable, bajo el entendido de que brindar datos o información falsa, o hacer incurrir en error al Consejo, es causal para no otorgar el permiso o para revocarlo, según el caso, sin perjuicio de otras consecuencias previstas por la ley.
- f) Características del o de los vehículos que brindarán el servicio, número (s) de placa, número (s) de motor, color, capacidad de pasajeros sentados, tonelaje y año modelo.

#### **ARTÍCULO 11.- DOCUMENTOS REQUERIDOS**

A la solicitud de permiso se deberán adjuntar los siguientes documentos:

- a) Certificación de existencia y de personería jurídica con no más de treinta días de haberse emitido, en el caso de que el solicitante sea una persona jurídica.
- b) Certificación de estar al día en las obligaciones obrero patronales con la Caja Costarricense de Seguro Social.
- c) Póliza de riesgos profesionales que cubra a los empleados (que viajan en la unidad) siempre que proceda, de lo contrario deberá demostrar el solicitante que no posee empleados que coadyuven en el servicio especial, por cuanto posee colaboración familiar u otra.
- d) El estudio de factibilidad al que se refiere el artículo 6 inciso c) del presente reglamento.
- e) Licencia municipal a nombre del solicitante para la actividad del transporte público de personas.
- f) En el caso de transporte de estudiantes, carta de intenciones, precontrato o contrato suscrito con la institución educativa, los padres de familia de los estudiantes de preescolar, escuelas y colegios o con los estudiantes universitarios mayores de edad, según corresponda. Adicionalmente, una constancia del Centro Educativo indicando que quienes suscriben son padres de familia, apoderados, tutores o estudiantes del Centro Educativo.

g) En el caso de transporte de trabajadores, carta de intenciones, precontrato o contrato suscrito con los trabajadores o con la empresa, junto con una constancia del patrono indicando que los trabajadores por transportar se encuentran inscritos en planilla, así como el número total de trabajadores de la empresa.

h) Certificación de personería jurídica del Centro Educativo o empresa, según corresponda al tipo de contrato que se aporta.

i) De cada una de las unidades que se ofrecen para el servicio se debe aportar:

1. Derecho de circulación vigente.

2. Póliza de una entidad aseguradora autorizada, con coberturas A y C como mínimo, por un plazo máximo de seis meses.

3. Título de propiedad o certificación de propiedad extendida por el Registro Nacional. En caso de que el solicitante no sea el propietario registral de la unidad ofrecida deberá acompañar copia certificada del contrato que le permita disponer de ella, tales como contrato de arrendamiento en cualquiera de sus modalidades, "Leasing" u otro similar.

4. Revisión Técnica vigente.

5. Constancia del Consejo de Seguridad Vial de encontrarse al día en el pago de infracciones de la Ley de Tránsito, tanto del solicitante como de la (s) unidad (es) ofrecida (s).

Los documentos anteriores deberán encontrarse vigentes al momento de presentarse la solicitud y cumplir con los requisitos establecidos por la ley para el documento o certificación de que se trate, incluyendo los notariales. Podrán presentarse fotocopias certificadas por Notario Público. En todo caso deberán satisfacerse las especies fiscales de ley.

En el caso de los puntos b), h.3) h.4) y h.5), se podrán verificar directamente por el Consejo de Transporte Público, sin embargo a falta de conexión para ello o problemas en los sistemas respectivos, se realizarán las prevenciones correspondientes para el cumplimiento de dichos requisitos dentro del plazo de estudio de admisibilidad de la solicitud.

## **ARTÍCULO 12.- R EQUISITOS DE LO S CONTRATOS P ARA TRANSPORTE ESPECIAL**

Además de los requisitos exigidos por el Ordenamiento Jurídico, el transportista y quienes requieran el servicio especial estable, según el caso, deberán suscribir una carta de intenciones, un pre contrato o bien un contrato de transporte, de conformidad con el indicado en el presente reglamento.

Para los efectos de lo indicado en el artículo 12 de este Reglamento, y para el caso de que fuera procedente aplicar la prioridad establecida para los operadores de rutas regulares en el artículo 10 de la Ley No. 3503 de 10 de mayo de 1965, las partes podrán suscribir primeramente una carta de intenciones o un precontrato, que será sustituido por el contrato definitivo una vez otorgado en firme el permiso respectivo por parte del Consejo de Transporte Público, o bien suscribir desde un principio un contrato para transporte de estudiantes o trabajadores. En este último caso, el contrato deberá contener una cláusula expresa que sujete su eficacia al otorgamiento del permiso en firme por parte del Consejo de Transporte Público, dejando abierta la posibilidad de que sea dejado sin efecto para en su lugar suscribir otro con terceros, como el operador de ruta regular amparado por la disposición referida.

Los requisitos de la carta de intenciones, precontrato o contrato para el transporte especial estable serán:

a) Ser extendido por escrito.

b) Contener como mínimo:

1.- Nombre completo, calidades (incluyendo número de cédula de identidad) y número telefónico de los suscribientes.

2.- En el caso de personas jurídicas deberá indicarse claramente su razón o denominación social, número de cédula jurídica, quién actúa como representante y los poderes que ostenta.

3.- Objeto del contrato.

4.- Aspectos operativos del servicio, con suficiente detalle para el estudio de la solicitud y eventual formalización del permiso.

4.- Periodo de vigencia.

5.- Precio del transporte, el cual se estipulará de mutuo acuerdo entre las partes. En el caso de los transportes de estudiantes o trabajadores promovidos por el Estado, mediante concurso público, el precio y las demás condiciones (que deberán constar en el cartel) deberán incluirse en el respectivo contrato, y deberán ajustarse a las disposiciones relativas a la operación del servicio que disponga el Consejo, siempre en concordancia con el presente reglamento.

6.- En el contrato de transporte de estudiantes se deberá estipular expresamente que será exclusivo para estos, salvo los casos de excepción debidamente justificados en las contrataciones que realice el Estado.

7.- Cláusula expresa que sujeta el contrato a las disposiciones del presente Reglamento, a la Ley No. 3503 de 10 de mayo de 1965, Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, así como a lo que sobre la solicitud de servicio especial estable resuelva el Consejo de Transporte Público conforme a sus competencias.

c) En el caso de transporte de estudiantes, deberá suscribirlo el solicitante directamente con la institución educativa, con los padres de familia de los estudiantes o con los estudiantes universitarios mayores de edad.

d) En el caso de transporte de trabajadores, deberá suscribirlo el solicitante directamente con los trabajadores o con la empresa, en este último caso será firmado por el representante legal con facultades suficientes.

e) Las firmas deberán ser autenticadas por Notario Público, salvo el caso de los contratos con el Estado, en cuyo caso se estará a la práctica usual de la respectiva entidad.

f) Ninguna cláusula o convención del contrato podrá estipularse en contravención al presente reglamento o a la normativa aplicable al servicio de transporte público remunerado de personas.

### **ARTÍCULO 13.- AUDIENCIA A RUTAS REGULARES**

De resultar admisible la solicitud, el Consejo, previo pago de los edictos por parte de los interesados, otorgará a los operadores de ruta regular directamente afectados, audiencia por el plazo de cinco días hábiles con el propósito de que hagan sus observaciones o en su defecto ejerzan el derecho que establece el artículo 10 de la Ley 3503, si ello es técnica y jurídicamente procedente.

### **ARTICULO 14. PLAZO PARA RESOLVER**

El Consejo contará con un plazo de hasta tres meses para resolver, contados a partir de la admisibilidad de la solicitud.

En el caso previsto en el artículo anterior, el plazo para resolver por parte del Consejo se suspenderá hasta que venza el término de la audiencia otorgada.

## **ARTÍCULO 15.- OTORGAMIENTO DEL PERMISO**

Queda prohibido el otorgamiento de permisos especiales que no cumplan con la totalidad de las disposiciones de este reglamento o cuya demanda se encuentre servida por una o más rutas regulares.

En caso de presentarse varias solicitudes por el mismo permiso se le dará prioridad al concesionario de ruta regular.

De resultar procedente el otorgamiento del permiso, se estará a las siguientes estipulaciones:

- a) la autorización del permiso de trabajadores se otorgará de conformidad con las condiciones establecidas en el contrato, tales como recorrido, horarios, puntos de origen y destino, paradas y las características de o los vehículos que se utilizarán para la prestación de dicho servicio.
- b) El plazo para los permisos de transporte de trabajadores será el del contrato sin que en ningún caso sea mayor a dos años, debiendo ser fiscalizados con la periodicidad que estipule el Consejo, a fin de constatar el cumplimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.
- c) El plazo para los permisos de transporte de estudiantes será hasta de un año.
- d) El permiso se extenderá a nombre del solicitante.
- e) La solicitud de autorización de permiso de transporte de trabajadores a permisionarios de transporte de estudiantes o viceversa siempre y cuando no hay superposición de horarios y los tiempos de traslado lo permitan deberá ser aprobada por el Consejo de Transporte Público.

## **ARTÍCULO 16.- RENOVACIÓN DE PERMISOS**

Los permisionarios de transporte especial estable podrán solicitar la renovación del permiso que ostentan, lo cual deberá hacerse al más tardar cuarenta y cinco días naturales antes del vencimiento. A tal efecto, bastará que indiquen en la solicitud que se trata de una renovación y aportarán los mismos documentos descritos en el artículo 12 para contrato de transporte de especiales. En el caso de que el sistema de transporte público haya sufrido cambios importantes que afecten la zona o región en la cual se brinda el servicio especial estable, tales como la creación o modificación de rutas regulares, el estudio de factibilidad deberá actualizarse por cuenta del permisionario, a petición del Consejo.

Adicionalmente aportará constancia emitida por la Dirección Administrativa Financiera del Consejo de Transporte Público, de que durante el plazo que prestó el servicio autorizado pagó el canon del Consejo de Transporte Público.

## **ARTÍCULO 17.- FORMALIZACIÓN DEL PERMISO**

Una vez otorgado el permiso o su renovación por parte de la Junta Directiva del Consejo, y pagado el canon respectivo, el solicitante podrá tramitar la formalización del permiso ante el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del Consejo, para lo cual únicamente se requerirá poner al día los documentos de la solicitud que se encuentren vencidos. Igualmente se aportará el contrato de transporte especial estable en caso de que sólo se hubiera aportado un precontrato o carta de intenciones y un libro bitácora por cada unidad autorizada, para su legalización. Se deberá consignar en el documento de formalización, al menos: capacidad de la unidad (es) los horarios, puntos terminales, recorrido, paradas intermedias y demás datos operativos necesarios, cuando proceda, según el tipo de servicio especial que se autorice.

## **ARTÍCULO 18.- SOLICITUD DE MODIFICACIONES DE FLOTA**

Cuando se solicite aumento de la flota autorizada originalmente en el permiso especial estable, deberá justificarse concomitantemente y de forma indubitable, la procedencia técnico - jurídica de la petición a entera satisfacción del Consejo. En todo caso, será necesario actualizar el estudio de factibilidad económico - financiero y operacional que ampara el permiso de que se trate. Al trámite de la petición se le aplicarán en lo pertinente las disposiciones relativas a la solicitud de permiso por primera vez.

Cuando se presente una solicitud para sustitución permanente o disminución de la flota autorizada por el Consejo de Transporte Público en los permisos especiales estables, la misma será analizada y autorizada por el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos, el cual remitirá su recomendación a conocimiento de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y el plazo para resolver dichas solicitudes será de un mes máximo, y en el caso de tratarse de una sustitución temporal por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, podrá realizarse en forma inmediata o a más tardar cinco días hábiles después de su presentación, según lo amerite la situación, directamente por el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos.

## **CAPÍTULO III DEL PERMISO OCASIONAL**

### **ARTÍCULO 19.- SOLICITUD Y TRÁMITE DE PERMISO ESPECIAL OCASIONAL**

En la solicitud del servicio especial ocasional deberá incluirse horario y recorrido, punto de origen y destino del servicio y detalle del grupo de usuarios por transportar. El permiso podrá extenderse por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a tres días, y el mismo deberá ser utilizado para prestar un servicio único, con un punto de origen y destino establecidos dentro del contrato escrito que previamente deberá realizarse con los usuarios y que deberá presentarse ante la solicitud de los Oficiales de Tránsito en carretera. Estos permisos no tienen autorización para brindar el servicio en los Puertos, Muelles y Aeropuertos del país y Hoteles, en los cuales solamente podrán operar quienes ostenten un permiso especial estable de turismo. El Departamento de Administración de Concesiones y Permisos y las Oficinas Regionales del Consejo de Transporte Público, tendrán un plazo de hasta dos días hábiles para resolver las solicitudes de permisos especiales ocasionales.

### **ARTÍCULO 20.- PRESTACIÓN DE SERVICIO OCASIONAL POR PERMISIONARIOS DE SERVICIOS ESTABLES Y OPERADORES DE RUTA REGULAR**

Únicamente los permisionarios de servicios especiales estables, tendrán derecho a operar servicios ocasionales previa demostración de que ello no afecta sus obligaciones con los usuarios y obtengan el permiso que con tal fin otorga el Consejo de Transporte Público.

También los concesionarios y permisionarios de rutas regulares, tendrán derecho a prestar el servicio ocasional los sábados, domingos, feriados y en horas no pico, salvo los operadores de rutas interurbanas que demuestren ante el Consejo (por única vez), que los mayores flujos de sus usuarios se presentan dichos días, en cuyo caso podrán prestar servicios ocasionales de lunes a viernes. Las unidades que se dediquen a esa actividad no podrán constituir más del quince por ciento (15%) de la flota autorizada en la respectiva ruta. También para el caso de actividades calificadas de interés público por el Consejo de Transporte Público”.

## **CAPÍTULO IV REQUISITOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD**

### **ARTÍCULO 21.- DE LAS UNIDADES PARA SERVICIO ESPECIAL**

Para la explotación de los servicios especiales regulados en el presente reglamento, deberán utilizarse únicamente los vehículos autorizados por el Consejo de Transporte Público en el

permiso respectivo, los cuales deberán tener el rango de antigüedad máximo permitido de veinte años, cumplir los parámetros que para tales efectos emita el Consejo de Transporte Público y los requerimientos del artículo 45 de la Ley 7600.

Los vehículos autorizados para la transportación de servicios especiales ocasionales y estables, en vehículos colectivos (autobuses, busetas o microbuses) deberán tener una capacidad mínima de quince (15) pasajeros.

#### **ARTÍCULO 22.- OBLIGACIÓN DE ACATAR DISPOSICIONES**

Los permisionarios de servicios especiales deberán dar debido y puntual cumplimiento a todas las disposiciones normativas relacionadas con la seguridad y comodidad del servicio público que brindan, sean éstas de orden legal o reglamentario, así como a los acuerdos pertinentes de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, incluyendo los requisitos específicos fijados al momento de otorgar el permiso o de su renovación.

#### **ARTÍCULO 23.- SEGURIDAD DEL VEHÍCULO**

Además de los requisitos y dispositivos de seguridad exigidos por la Ley de Tránsito y reglamentos aplicables, los vehículos autorizados en la prestación de servicios especiales de transporte en cualquiera de sus modalidades, deberán estar provistos con lo siguiente:

- a. Botiquín de primeros auxilios.
- b. Extinguidor para incendios en perfecto estado de funcionamiento.

#### **ARTÍCULO 24.- PROHIBICIÓN DE ABANDONAR VEHÍCULO**

Queda terminantemente prohibido a los conductores, abandonar la dirección del vehículo durante la totalidad del servicio, salvo los casos en que necesariamente debe hacerlo. Lo anterior, sin perjuicio de las sanciones que como consecuencia de su incumplimiento le fueren imputables.

#### **ARTÍCULO 25.- ROTULACIÓN**

Las unidades que se dediquen exclusivamente a este tipo de servicio, sea estable u ocasional, deberán tener rotulación que defina la naturaleza del servicio. Deberán llevar pintado o con adhesivo permanente en los costados y en la parte trasera de la carrocería, en letras negras de quince centímetros de altura y cinco centímetros de ancho, sobre un fondo amarillo las siguientes leyendas, según sea el caso:

1. "Especiales", para los permisos especiales de trabajadores.
2. "Transporte de Estudiantes" para permisos de estudiantes.

Deberán además, únicamente las unidades autorizadas para brindar servicio especial de estudiantes, llevar pintado, en la parte trasera un rótulo que diga "ALTO", en un hexágono inscrito en un círculo de cuarenta centímetros de diámetro.

#### **ARTÍCULO 26.- TRANSPORTE ESPECIAL A GRUPOS DE PERSONAS MENORES DE EDAD**

En todo vehículo de servicios especiales, que traslade menores de edad, deberá viajar una persona mayor de edad responsable del orden y la disciplina, así como de la seguridad de los menores. En el caso del traslado de personas mayores de edad o grupos mixtos, se responsabilizará al menos a uno de los pasajeros para que vigile y ayude al chofer a mantener el orden.

#### **ARTÍCULO 27.- REQUISITOS ESPECIALES PARA TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DE PREESCOLAR Y PRIMARIA.**

Las personas que se dediquen a las labores de conductor o de auxiliar en unidades de servicio especial para estudiantes de preescolar o primaria, deberán presentar ante el Consejo de Transporte Público, cuando éste lo considere necesario, certificado médico como prueba de que

se encuentra en buenas condiciones físicas y mentales, documento que podrá ser emitido por cualquier entidad médica estatal. Asimismo, deberán aportar certificado de delincuencia que demuestre su buena conducta, ante el citado Consejo.

#### **ARTÍCULO 28.- DE LA BITÁCORA DE SERVICIO**

Cada unidad autorizada exclusivamente para el servicio especial deberá contar con un libro bitácora que se registrará por las siguientes disposiciones:

- a) Será de al menos cien páginas debidamente numeradas, en las cuales se llevará un registro diario detallado de cada servicio que se realice, mediante asientos debidamente numerados en orden consecutivo. No se legalizarán libros bitácora de hojas sueltas.
- b) Deberá portarse en el vehículo y ser exhibido a requerimiento de las autoridades de tránsito o del Consejo de Transporte Público.
- c) Antes de iniciar la prestación de cada servicio se deberá consignar un asiento, detallando como mínimo la siguiente información: fecha y hora, recorrido, institución educativa, centro de trabajo o grupo servido, eventos relevantes relativos al servicio, nombre, número de cédula o documento de identificación del permisionario o conductor responsable. Al finalizar cada servicio se cerrará el asiento correspondiente con la firma responsable.
- d) Si la unidad está autorizada para prestar servicios especiales de diferente naturaleza, deberá consignarse cada uno de los servicios por separado, e) los errores cometidos en la confección del asiento serán salvados por nota.
- f) Cada libro bitácora será autorizado mediante razón suscrita por el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos al momento de formalizar el permiso y llevará adherida una copia debidamente sellada del permiso que ampare la operación del vehículo.
- g) Al concluirse cada libro, el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos consignará una razón de cierre y se procederá a legalizar uno nuevo si el permiso estuviere vigente.
- h) La reposición de un libro bitácora se realizará de conformidad con lo que al respecto determine la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

El permisionario es responsable de mantener en buen estado el libro bitácora y deberá custodiar los libros concluidos al menos por 4 años contados a partir de su cierre.

Cuando se incumpla la presente disposición, el libro esté en mal estado o le falten folios, la autoridad respectiva lo informará al Consejo, con el fin de tomar las acciones correctivas que correspondan.

### **CAPÍTULO V DE LA REVOCATORIA Y LAS SANCIONES**

#### **ARTÍCULO 29.- REVOCACIÓN DE PERMISO POR INCUMPLIMIENTO**

Mediante disposición justificada del Consejo, previa audiencia al interesado por el término de diez días hábiles, los permisos de transporte especial podrán ser revocados por incumplimiento de las condiciones incluidas en ellos o de las condiciones operativas y legales que le dieron sustento, entre las cuales encuentran las siguientes:

- 1.- Aumento, modificación o disminución de flota no autorizadas.
- 2.- Operación de horarios distintos a los autorizados.

- 3.- Operación del permiso fuera de la zona o región autorizada.
- 4.- Operar en una modalidad distinta a la autorizada, salvo las excepciones contempladas en este reglamento.
- 5.- Por no tener la revisión técnica, seguros, derecho de circulación o el canon del Consejo de Transporte Público al día.
- 6.- Transporte de pasajeros ajenos a la modalidad del permiso otorgado o no contemplados en la solicitud original del servicio.
- 7.- No contar con las unidades debidamente rotuladas.
- 8.- Cierre de la empresa contratista, centro educativo o cancelación del contrato por parte del centro educativo o la empresa contratista.
- 9.- Por causar competencia desleal o interferencia a rutas regulares nuevas o preexistentes, cuando técnicamente sea comprobado.
- 10.- Haber brindado al Consejo información o datos falsos en la solicitud de permiso, su renovación o en cualquier otra gestión relacionada con el permiso.
- 11.- Conducción de unidades autorizadas por parte de choferes carentes de licencia vigente y de la clase exigible de acuerdo al tipo de vehículo autorizado, o sin código de conductor.
- 12.- Incumplir los requisitos y condiciones de seguridad.
- 13.- Incumplir en dos o más ocasiones las normas relativas a la legalización, renovación, portación y conservación del libro bitácora, incluyendo la omisión de registro de servicios.
- 14.- Por consignar datos falsos en uno o más asientos del libro bitácora.
- 15.- Incurrir en alguna de las conductas prohibidas por el presente reglamento.
- 16.- Cualquier otro incumplimiento en las condiciones en que fue otorgado el permiso.

### **ARTÍCULO 30.- PROCEDIMIENTO DE REVOCACIÓN POR INCUMPLIMIENTO**

Demostrado el incumplimiento de las condiciones operativas o legales que dieron sustento al permiso, el Consejo podrá revocarlo, previa audiencia al permisionario por el plazo de diez días. En la misma resolución en la que el Consejo revoque el permiso prevendrá al antiguo permisionario para que entregue las placas de transporte público al Consejo en el término de quince días hábiles, resolución que comunicará al Registro Nacional, a la Policía de Tránsito, a la empresa encargada de la revisión técnica vehicular y a los entes aseguradores para lo de su competencia.

Asimismo, no se otorgarán o renovarán nuevos permisos de servicios especiales a las personas físicas o jurídicas infractores en el plazo de un año.

### **ARTICULO 31.- REVOCACIÓN DEL PERMISO POR OTROS MOTIVOS**

En ejercicio de sus potestades el Consejo podrá por motivos de oportunidad, conveniencia o mérito decretar la revocación anticipada del permiso, sujeto lo anterior a la entrada en operación de nuevas rutas de servicio regular o por la modificación del recorrido de rutas preexistentes que hagan técnicamente innecesaria la operación del permiso o que obstaculicen la operación del sistema de transporte público y su modernización, para lo cual deberá dar aviso al afectado por un plazo de un mes para la suspensión de la operación del permiso. Por eso, se entenderá que los permisos no conceden derechos subjetivos al titular, por lo que, en virtud de su naturaleza precaria, la cancelación acaecida en estos términos no confiere el cobro de daños o perjuicios.

## **CAPÍTULO VI DISPOSICIONES FINALES**

### **ARTÍCULO 32.- CÓDIGO PARA LAS UNIDADES DE SERVICIO ESPECIAL**

Para la operación de unidades de servicios especiales, el Registro Nacional de Bienes Muebles asignará un código numérico diferente a las unidades de ruta regular.



Únicamente se asignará el código de unidad de transporte público a aquellas unidades a las que se les haya autorizado por parte del Consejo de Transporte Público un permiso de servicios especiales estables. No se permitirá la operación de unidades de servicios especiales en ruta regular ni la operación de unidades de ruta regular en servicios especiales.

**ARTÍCULO 33.- DEROGATORIAS.**

El presente decreto ejecutivo deroga el Decreto Ejecutivo 15203 -MOPT publicado el 22 de febrero de 1984 y sus reformas, Decreto Ejecutivo 20141 MOPT publicado el 18 de enero de 1981 y el Decreto Ejecutivo 19584 MOPT publicado el 20 de junio de 2001.

**ARTÍCULO 34.- VIGENCIA**

Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

**CAPÍTULO VII  
DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

TRANSITORIO I. Después de tres meses de la entrada en vigencia del presente Decreto deberá de cambiarse la rotulación tal como se estipula en presente Decreto.

Dado en la Presidencia de la República.- San José, a \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año \_\_\_\_

Lic. Mario Badilla Apuy, Director Ejecutivo.—1 vez.—O. C. N° 10301.—Solicitud N° 32237.—C-436160.—(IN2012092944).

# REGLAMENTOS

## BANCO POPULAR Y DE DESARROLLO COMUNAL

### **“Modificación al reglamento general de crédito, en su tabla N° 1 Porcentaje máximo de responsabilidad sobre garantías por tipo de garantía aparte II Garantía prendaria punto A Bienes Muebles inciso a)”**

La Junta Directiva Nacional, en sesión 4994 del 23 de agosto del 2012 acordó modificar el “Reglamento General de Crédito” en su Tabla No.1, ‘Porcentaje máximo de responsabilidad sobre garantías por tipo de garantía’, aparte II, ‘Garantía Prendaria’, punto A, ‘Bienes Muebles’, para que el inciso a) se lea de la siguiente forma:

*“a)Vehículos para uso personal (nuevos) Hasta un 80% del valor del vehículo.”*

Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

San José, 7 de setiembre del 2012.—Proceso de Contratación Administrativa.—Lic. Maykel Vargas García, Jefe.—1 vez.—Crédito.—(IN2012089290).

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### RESOLUCIÓN 926-RCR-2012

San José, a las catorce horas con quince minutos de once de setiembre de dos mil doce.

### CONOCE EL COMITÉ DE REGULACIÓN DE LA FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE OFICIO DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS

---

#### EXPEDIENTE ET-120-2012

#### RESULTANDO:

- I. Que el 11 de noviembre del 2008, mediante la RRG-9233-2008 de las 10:20 horas, publicada en La Gaceta 227 del 24 de noviembre de 2008, se estableció el nuevo modelo de carácter extraordinario para la fijación de precios de los combustibles.
- II. Que el 10 de agosto del 2012, la Refinadora Costarricense de Petróleo, S.A. (RECOPE) mediante oficio GAF-0764-2012, presentó solicitud para la fijación extraordinaria de precios de los combustibles correspondiente al mes de julio de 2012. (Folios 01 al 68).
- III. Que el 13 de agosto del 2012, mediante oficio 896-DEN-2012 se solicita proceder con la convocatoria a participación ciudadana. (Folios 70 a 77).
- IV. Que el 20 de agosto de 2012, se publicó en los diarios La Nación, Extra y Prensa Libre, la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones u oposiciones. (Folios 86 y 87).
- V. Que el 21 de agosto del 2012, se publicó en el Alcance digital N°115 a La Gaceta N°160 la invitación a los ciudadanos para presentar sus posiciones hasta el día 27 de agosto del 2012. (Folios 129 y 130).
- VI. Que el 27 de agosto del 2012, a las dieciséis horas venció el plazo para presentar posiciones.
- VII. Que de acuerdo con el informe de instrucción elaborado por la Dirección General de Participación del Usuario, que corre agregado a los autos y de acuerdo con lo establecido en la RRG-7205-2007, se presentó una oposición. Los argumentos de esta oposición son los siguientes:
  1. **Instituto Costarricense de Electricidad**, cédula jurídica 4-000-0421309, representada por Alberto Ramírez Quirós, cédula de identidad 3-201-779, en condición de Apoderado General con límite de suma del ICE. (Folios 88 a 128). Indica lo siguiente:
    - RECOPE ha venido suministrando desde hace más de tres años combustible con bajo contenido de azufre, lo que, según su criterio, no constituye un nuevo producto y por tanto resulta improcedente que se le fije un precio diferente.

- Si bien la calidad de combustible se ha mejorado desde finales de 2010, coincidiendo con la entrada en operación del Centro de Producción Garabito, ha sido por gestión del ICE siguiendo las recomendaciones y especificaciones técnicas de los fabricantes de los equipos, con el fin de contar con un combustible que permita operar las unidades dentro de los parámetros aceptables de falla y de rendimientos aceptables. Afirma que con el combustible suministrado por RECOPE, ha observado que las unidades tienen un comportamiento en operación y rendimiento óptimo, de acuerdo con los parámetros de diseño.

Señala que el Decreto 15993-MEIC, publicado en La Gaceta 32 del 14 de febrero de 1985, regula las pruebas de los tres parámetros del bunker C y los cuales no ha cambiado. Alega que la normativa ISO 8217:2010 establece límites en 16 parámetros. Dado el vacío en esa normativa afirma que tuvo que establecer sus propios parámetros con base en la normativa internacional para garantizar que el combustible fuera de calidad. Alega que desde el punto de vista de la eficiencia lo que se denomina como “nuevo producto” no generará ningún beneficio adicional en la operación de las plantas del ICE, sólo aumentará los costos.

- Anexa tablas y gráficas con los valores de azufre analizados por el ICE y lo certificado por RECOPE, para señalar que desde el 2010 se reportó el menor contenido de azufre sin que se haya reportado sobre costo por esa razón que justifique un aumento tarifario por tal motivo. En la página web de RECOPE pueden consultarse los valores promedios del azufre.

- Alega que debe normarse el contenido de zinc, fósforo y calcio con el fin de garantizar que el bunker no está contaminado con desechos de aceite lubricante, lo cual en la actualidad resultaría ilegal, por el daño que puede causar a las máquinas. Apunta que no es correcto lo afirmado por RECOPE en torno a la relación del contenido de los elementos del bunker con la separación del combustible. Señala que la separación del bunker es generado por la inestabilidad de las tres fracciones mayoritarias y los parámetros regulados, es decir, el ensayo de la compatibilidad y el CCAI.

- Alega que revisó los precios Platts y las especificaciones contenidas en la página 16 del documento denominado “Petroleum Products & Gas Liquids: US, Caribbean and Latin America”; encontrando que el IFO 380, utilizado como base para la petición tarifaria, se clasifica como de bajo azufre cuando su contenido es menor a 1% y no a 1,83% que es lo suministrado por RECOPE al Centro de Producción Garabito. Hace la observación de la necesidad de revisar el Decreto 15993-MEIC para actualizar la normativa nacional, con participación del ICE.

- Concluye el ICE señalando que el ajuste extraordinario de los precios de los combustibles, carece de sustento jurídico porque RECOPE no entrará a comercializar un nuevo producto, sino que ha venido suministrando ese producto desde hace varios años (desde el punto de vista del contenido de azufre) y resulta improcedente ya que incumple con el requisito de ley de no existir una variación importante en el entorno económico de RECOPE y porque en autos no existe justificación técnica de la existencia de un nuevo producto.

- Que no se encuentra en el expediente, que exista una justificación técnica en cuanto a la existencia de un nuevo producto.

- Solicita acoger lo argumentado en la oposición y se rechaza la petición tarifaria de RECOPE.

- VIII. Que la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora por artículo 3 de la sesión 021-2011, celebrada el 30 de marzo de 2011, adicionó parcialmente las funciones del Comité de Regulación estableciéndole la de “*Ordenar la apertura de los expedientes tarifarios, fijar las tarifas de los servicios públicos y resolver los recursos de revocatoria que se presenten contra sus actuaciones*”.
- IX. Que el Regulador General por Oficio 846-RG-2011 del 1° de diciembre de 2011, atendiendo el Voto 16591-2011, ordenó la reanudación de funciones del Comité de Regulación en lo que respecta a fijar tarifas y resolver los recursos de revocatoria.
- X. Que mediante Oficio 375-RG-2012 del 29 de mayo del 2012 del Regulador General, atendiendo el Voto 016591-2011, modificó la integración del Comité de Regulación así: Titulares: Lic. Carlos Solano Carranza, Lic. Alvaro Barrantes Chaves y Lic. Luis Elizondo Vidaurre. Suplente: Lic. Luis Fernando Chavarría Alfaro.
- XI. Que la Junta Directiva por artículo 7 del acuerdo 07-044-2012 de la sesión ordinaria 44-2012, celebrada el 7 de junio de 2012 dispuso prorrogar la vigencia del Comité de Regulación del 1° de julio al 31 de diciembre de 2012.
- XII. Que el Comité de Regulación en su sesión número 222 de las 14:00 horas del 11 de setiembre de 2012, acordó por unanimidad y con carácter de firme, dictar esta resolución.
- XIII. Que en los plazos y procedimientos se han observado las prescripciones de ley.

#### **CONSIDERANDO:**

- I. Que el artículo 30 de la Ley 7593 y sus reformas, establece que la Autoridad Reguladora -cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste-, realizará de oficio las fijaciones de precio que correspondan. El Reglamento al Título II de la Ley 8660, mediante el cual se reformó el Reglamento de la Ley 7593, establece que este tipo de resoluciones deben dictarse dentro del plazo de 15 días naturales siguientes al de iniciación del trámite, lo cual ocurrió el 8 de junio de 2012. De igual forma, conviene apuntar que la RRG-7205-2007 dicta el procedimiento a seguir para estas fijaciones y la Sala Constitucional mediante votos N°2010-004042 del expediente 09-019002 007-CO y N°2012008310 del expediente 12-005312-0007-CO, indicó que a los ciudadanos se les debe dar un plazo razonable para que presentaran sus posiciones u oposiciones.
- II. Que del Oficio 979-DEN-2012, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:
1. El cálculo del precio de cada combustible se hizo a la fecha de corte del segundo viernes de agosto de 2012. Los nuevos precios se sustentan en el promedio de los últimos 11 días hábiles de los precios FOB internacionales de los derivados del petróleo, tomados de la bolsa de materias primas de Nueva York

(NYMEX), correspondiente al período de cálculo comprendido entre el 26 de julio y el 9 de agosto del 2012. De ese rango de precios se obtiene un precio promedio, el cual, a la fecha de corte, se traduce a litros y a colones por el tipo de cambio de referencia correspondiente al día en que se hace el corte. Los nuevos precios también se sustentan en el precio del colón con respecto al dólar a la fecha de corte citada y, sobre el resultado de ese valor, se suman los costos internos (factor **K**).

La variación porcentual de los precios por producto a nivel de plantel, se calcula con base en los precios resultantes del cálculo de la fórmula para julio, con base en la resolución 902-RCR-2012 del 28 de agosto del 2012, publicada en el Alcance digital N°112 a La Gaceta N°157 del 16 de agosto del 2012 y la resolución 907-RCR-2012 del 14 de agosto, correspondiente al ajuste por impuesto único a los combustibles, publicada en el Alcance digital N°122 a La Gaceta N°168 del 31 de agosto del 2012.

Respecto del monto único del impuesto que se aplica, es lo señalado en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, Ley 8114 del 4 de julio de 2001 y el Decreto Ejecutivo 37 233-H, publicado en Alcance digital N°111 a La Gaceta N°156 del 14 de agosto de 2012; según la tabla siguiente:

<b>IMPUESTO UNICO A APLICAR POR TIPO DE COMBUSTIBLE</b>	
<b>PRODUCTO</b>	<b>IMPUESTO UNICO (¢/litro)</b>
Gasolina Súper	221,75
Gasolina regular	212,00
Diésel 0,005% S	125,25
Diésel 0,50% S	125,25
Keroseno	61,00
Búnker	20,75
Asfalto	42,50
Diésel Pesado (Gasóleo)	41,00
Emulsión Asfáltica	31,75
L.P.G.	42,50
L.P.G. (rico en propano)	42,50
Av-Gas	212,00
Jet A-1 General	126,75
Nafta Liviana	30,25
Nafta Pesada	30,25

2. Que de conformidad con lo estipulado en la RRG-9233-2008, publicada en La Gaceta 227 del 24 de noviembre de 2008, (modelo tarifario para fijar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos, en planteles de distribución y al consumidor final), la Autoridad Reguladora revisó el factor  $K_j$  establecido en esa resolución. El cálculo del margen de comercialización de RECOPE ( $K$ ) se hizo por producto y como un porcentaje del precio de referencia ( $P_{Ri}$ ), el cual es ajustado hasta mantener el nivel de ingreso aprobado. Por tanto, el  $K\%$  aplicado es de 14,106%.

3.- Que el rezago tarifario  $D_i$  para el periodo julio-diciembre del 2012 que debe incorporarse a los precios de los combustibles, es el siguiente:

REZAGO TARIFARIO A APLICAR HASTA DICIEMBRE 2012 ( colones por litro )	
PRODUCTO	Rezago propuesto julio-diciembre 2012
Gasolina Súper	21,67
Gasolina Plus 91	12,60
Diesel 50	8,61
Diesel Térmico	(25,20)
Bunker	(0,67)
Asfalto	8,15
LPG	(1,41)
Av - Gas	(63,93)
Jet A-1 General	4,02

4.- Que en la tabla siguiente se muestran las variables consideradas en el cálculo de los precios de cada uno de los combustibles, el precio plantel resultante y el resultado porcentual del ajuste con el impuesto único incluido:

PRODUCTO	Precio FOB Actual ( * )	Precio FOB actual	Margen K=14,106%	Rezago Tarifario (**)	Precio Plantel (sin imp.)	Variación de precio (con imp.)
	\$ / bbl	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	¢ / litro	%
Gasolina súper *	128,741	405,186	57,156	21,67	484,011	4,409%
Gasolina Plus 91 *	123,339	388,185	54,757	12,60	455,543	5,303%
Diésel 0,005% S *	125,872	396,157	55,882	8,61	460,649	4,457%
Diésel 0,50% S *	120,891	380,480	53,671	-25,20	408,951	5,081%
Keroseno *	127,115	400,068	56,434	-	456,501	6,086%
Búnker *	95,741	301,325	42,505	-0,67	343,160	7,571%
IFO 380	97,997	308,427	43,507	-	351,934	6,609%
Asfaltos *	86,003	270,679	38,182	8,15	317,010	-2,997%
Diesel pesado	109,631	345,043	48,672	-	393,714	6,292%
Emulsión Asfáltica	56,788	178,730	25,212	-	203,942	-1,632%
L.P.G. *	45,354	142,744	20,135	-1,41	161,469	5,606%
L.P.G. (rico en propano) *	37,699	118,650	16,737	-1,41	133,976	6,138%
Av-Gas *	204,311	643,028	90,706	-63,93	669,804	8,385%
Jet A-1 general *	127,115	400,068	56,434	4,02	460,521	5,324%
Nafta Liviana *	110,739	348,529	49,164	-	397,693	10,664%
Nafta Pesada *	112,152	352,976	49,791	-	402,766	10,521%

( \* ) Fuente: Platts.

(\*\*) Rezago tarifario a aplicar hasta diciembre del 2012.

Tipo de cambio: ¢500,38/US\$

5.- Que utilizando la metodología aprobada por la Autoridad Reguladora en la RRG-9233-2008, en la cual se estableció que ante cambios en el precio internacional del combustible, debía modificarse el margen de operación de RECOPE, con el fin de mantener los ingresos de operación aprobados en el estudio ordinario de precios, se revisó el margen porcentual de operación de RECOPE.

6.- Que con el precio internacional del combustible reconocido en el presente estudio extraordinario, RECOPE requiere de un margen de 14,106% para mantener sus ingresos de ¢139,4 mil millones tal como se muestra en el cuadro siguiente:

PRODUCTOS	VENTAS	K = 14,106 % Margen absoluto	INGRESOS
	en litros	¢ / litro	¢
Gasolina Súper	326 652 806	57,16	18 670 041 658
Gasolina Plus 91	570 836 686	54,76	31 257 505 359
Diesel	1 119 801 554	55,88	62 576 636 144
Keroseno	3 166 434	56,43	178 693 693
Búnker	141 962 426	42,50	6 034 112 267
Asfalto	59 726 868	38,18	2 280 475 219
Diesel pesado	7 725 817	48,67	376 027 681
Emulsión Asfáltica	7 619 156	25,21	192 090 321
LPG	189 551 908	20,14	3 816 680 203
Av-gas	2 908 299	90,71	263 798 802
Jet Fuel general	185 757 195	56,43	10 482 972 836
Nafta Pesada	273 437	49,79	13 614 648
IFO-380-nacional	74 047 087	43,51	3 221 534 406
<b>TOTAL</b>	<b>2 690 029 674</b>		<b>139 364 183 237</b>

7.- Que las desviaciones estándar, los componentes para establecer la banda de precio para el combustible que vende RECOPE en puertos y aeropuertos y el rango de variación de los precios, se detallan a continuación.

RANGOS DE VARIACIÓN DE LOS PRECIOS DE VENTA PARA IFO-380, AV-GAS Y JET FUEL								
PRODUCTO	Desviación estándar	Desviación estándar	PRi	TCV	Ki	Di	Precio al consumidor	
							Límite Inferior	Límite Superior
							\$/ lit.	¢ / lit.
IFO-380	0,045	22,59	308,43	500,38	43,51	0,00	329,34	374,53
AV - GAS	0,051	25,52	643,03	500,38	90,71	-63,93	644,28	695,32
JET FUEL	0,044	22,11	400,07	500,38	56,43	4,02	438,41	482,63

8.- Que respecto a los argumentos citados en la oposición a que se refiere el resultando VI de esta resolución, debe indicarse lo siguiente:

1. **Instituto Costarricense de Electricidad**, cédula jurídica 4-000-0421309, representada por Alberto Ramírez Quirós, cédula de identidad 3-201-779, en condición de Apoderado General con límite de suma del ICE. (Folios 88 a 128).

De previo, resulta necesario referir que el procedimiento extraordinario de fijación de los precios de los combustibles que se tramita en el expediente ET-120-2012 es por aplicación de la fórmula automática y que en ella RECOPE ha solicitado la fijación del precio a un nuevo producto denominado "bunker de bajo azufre" importado para la Planta Térmica Garabito, lo cual resultaría improcedente, en virtud de que la RRG-9233-2008 de las 10:20 horas del 11 de noviembre de 2008, publicada en La



Gaceta 227 del 24 de noviembre de 2008, establece en el procedimiento extraordinario que:

“... La aplicación de la fórmula anterior se hará de la manera siguiente: La Autoridad Reguladora, fijará los precios para cada uno de los productos i, el segundo viernes de cada mes. Cuando dicho viernes del mes coincida con un feriado o asueto, el cálculo se hará el día hábil siguiente, utilizando la misma fecha de corte del segundo viernes del mes. El ajuste de precios se someterá al procedimiento que estipula el reglamento de la Ley 7593 para resolver los ajustes de precios extraordinarios (15 días hábiles), dentro del cual la Autoridad Reguladora procurará la participación ciudadana, siguiendo el procedimiento establecido mediante resolución RRG-7205-2007 del 7 de setiembre del 2007 y publicada en La Gaceta N° 181 de 20 de setiembre del 2007”.

En esa resolución los productos i son definidos como “ ... los combustibles que expende RECOPE en plantel de distribución, en el territorio nacional”.

El producto denominado “bunker de bajo azufre” (1,8% S), cuyo precio solicita fijar RECOPE, resulta ser un nuevo producto que ha debido importar la Refinadora en atención a los requerimientos específicos de la Planta Térmica Garabito del ICE y no se encuentra dentro de los productos existentes que vende RECOPE a nivel nacional. En razón de que, como se expuso líneas arriba, la aplicación de la fórmula automática lo es sólo para los productos existentes, no para los nuevos, resulta improcedente que mediante el procedimiento extraordinario fijado en la RRG-9233-2008 se solicite fijar su precio. Tómese en cuenta que el modelo vigente indica que “... las referencias anteriores podrán ser modificadas siempre y cuando cuenten con el visto bueno de la Autoridad Reguladora, para ello RECOPE debe solicitar el cambio dos semanas antes de la fecha de corte de aplicación del modelo de ajuste de precio”. En eso, lleva razón el ICE, pero no en pedir que -por tal motivo- se archive la fijación de precios de los combustibles.

Cabe aclarar que en criterio de la Autoridad Reguladora la fijación de precios de productos nuevos debe realizarse mediante el procedimiento ordinario, por tal motivo corresponderá a RECOPE realizar las provisiones necesarias para gestionar en el próximo procedimiento ordinario la fijación de precios a los productos nuevos que comercie, o bien en su defecto, plantear una gestión extraordinaria propia para tales productos, con el fin de que la Autoridad Reguladora incorpore tales productos al modelo extraordinario de ajuste de precios de los combustibles.

Lleva razón el ICE en que no procede la fijación del precio de un producto nuevo, pero no por lo que argumenta, sino porque la metodología extraordinaria no contempla esa posibilidad. Pero no en que deba archiversse esta solicitud de fijación de precios de los combustibles.

9.- Que del análisis realizado se determina que debería aplicarse un ajuste sobre los precios vigentes de todos los productos que expende RECOPE en plantel, sin considerar el impuesto único a los combustibles.

- III. Que de conformidad con los resultandos y considerandos precedentes y el mérito de los autos, lo procedente es ajustar el precio de los combustibles derivados de los hidrocarburos que vende la Refinadora Costarricense de

Petróleo, S. A., en sus planteles; los que vende al consumidor final en estaciones de servicio; los que vende a consumidores finales exonerados del impuesto único a los combustibles (Flota Pesquera Nacional no Deportiva y otros); los que vende a las estaciones sin punto fijo de venta que venden al consumidor final y; los que vende para el gas licuado del petróleo (GLP) en su cadena de distribución, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas, en la Ley general de la administración pública, en el Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593, en lo establecido en el artículo 51 del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora y, en lo dispuesto por la Junta Directiva mediante acuerdo 05-075-2011, celebrada el 14 de diciembre de 2011;

**EL COMITÉ DE REGULACIÓN**  
**RESUELVE:**

- I. Fijar el precio de los combustibles en los planteles de la Refinadora Costarricense de Petróleo, S.A., de acuerdo con el detalle siguiente:

<b>PRECIOS PLANTEL RECOPE</b> (colones por litro)		
<b>PRODUCTOS</b>	<b>Precio sin impuesto</b>	<b>Precio con impuesto</b>
Gasolina súper (1)	484,011	<b>705,761</b>
Gasolina Plus 91 (1)	455,543	<b>667,543</b>
Diésel 50 (0,005% S) (1)	460,649	<b>585,899</b>
Diésel Térmico (0,50% S) (1)	408,951	<b>534,201</b>
Keroseno (1)	456,501	<b>517,501</b>
Búnker (2)	343,160	<b>363,910</b>
IFO 380 (3)	-	-
Asfalto AC-20, AC-30, AC-40, PG-70 (2)	317,010	<b>359,510</b>
Diésel pesado (2)	393,714	<b>434,714</b>
Emulsión asfáltica (2)	203,942	<b>235,692</b>
L.P.G.	161,469	<b>203,969</b>
L.P.G. (rico en propano)	133,976	<b>176,476</b>
Av-Gas (3)	-	-
Jet A-1 general (3)	-	-
Nafta Liviana (1)	397,693	<b>427,943</b>
Nafta Pesada (1)	402,766	<b>433,016</b>

(1) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula establecida mediante resolución 696-RCR-2011 del 2 de diciembre del 2011.  
(2) Para efecto del pago correspondiente del flete por el cliente, se considera la fórmula de resolución 598-RCR-2011 del 18 de agosto del 2011.  
(3) Ver rangos de variación de precios de venta.

- II. Fijar el precio de los combustibles que se venden al consumidor final en estación de servicio con punto fijo, de acuerdo con el detalle siguiente:

PRECIOS CONSUMIDOR FINAL EN ESTACIONES DE SERVICIO (colones por litro)		
PRODUCTOS	Precio Plantel sin impuesto	Precio con impuesto (3)
Gasolina súper (1)	484,011	<b>756,00</b>
Gasolina Plus 91 (1)	455,543	<b>718,00</b>
Diésel 50 (0,005% S) (1)	460,649	<b>636,00</b>
Keroseno (1)	456,501	<b>568,00</b>
Av-Gas (2)	669,804	<b>897,00</b>
Jet A-1 general (2)	460,521	<b>602,00</b>

(1) El precio final contempla un margen de comercialización de ¢43,4455 / litro y flete promedio de ¢7,1093/litro, para estaciones de servicio terrestres y marinas.  
(2) El precio final para las estaciones aéreas contempla un margen de comercialización total promedio (con transporte incluido) de ¢14,8552 / litro.  
(3) Redondeado al colón más próximo.

- III. Fijar los precios a la Flota Pesquera Nacional no Deportiva exonerado del impuesto único a los combustibles, así:

PRECIOS A LA FLOTA PESQUERA NACIONAL NO DEPORTIVA (1 ) (colones por litro)	
PRODUCTOS	Precio Plantel (sin impuesto)
Gasolina Plus 91	455,543
Diesel 50 (0,005% S)	460,649

(1) Según lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 7384 de INCOPECA y la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias.

- IV. Fijar los precios de los combustibles que venden al consumidor final, los distribuidores de combustibles que operan sin punto fijo de venta, de acuerdo con el detalle siguiente:

<b>PRECIOS DEL DISTRIBUIDOR DE COMBUSTIBLES SIN PUNTO FIJO A CONSUMIDOR FINAL (colones por litro)</b>		
<b>PRODUCTOS</b>	<b>Precio Plantel sin impuesto</b>	<b>Precio con impuesto</b>
Gasolina súper (1)	484,011	<b>709,507</b>
Gasolina Plus 91 (1)	455,543	<b>671,289</b>
Diésel 50 (0,005% S) (1)	460,649	<b>589,645</b>
Keroseno (1)	456,501	<b>521,247</b>
Búnker (1)	343,160	<b>367,656</b>
Asfaltos AC-20, AC-30, AC-40, PG-70 (1)	317,010	<b>363,256</b>
Diésel pesado (1)	393,714	<b>438,460</b>
Emulsión (1)	203,942	<b>239,438</b>
Nafta Liviana (1)	397,693	<b>431,689</b>
Nafta Pesada (1)	402,766	<b>436,762</b>

(1) Incluye un margen total de ¢3,746 colones por litro.  
Se excluyen el IFO 380, Gas Licuado del Petróleo, Av-Gas y Jet A-1 General de acuerdo con lo dispuesto en Decreto 31502-MINAE-S, publicado en La Gaceta 235 de 5 de diciembre de 2003 y voto constitucional 2005-02238 del 2 de marzo de 2005.

- V. Fijar los precios del gas licuado del petróleo en la cadena de comercialización hasta el consumidor final, de acuerdo con el detalle siguiente:

<b>PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO POR TIPO DE ENVASE Y POR CADENA DE DISTRIBUCION (en colones por litro y cilindros)</b> incluye impuesto único (1)			
<b>TIPOS DE ENVASE</b>	<b>PRECIO A FACTURAR POR EL ENVASADOR (2)</b>	<b>PRECIO A FACTURAR POR DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS (3)</b>	<b>PRECIO A FACTURAR POR DETALLISTAS (4)</b>
TANQUES FIJOS (por litro)	260,994	(*)	(*)
CILINDRO DE 8,598 Litros	2 244,00	2 637,00	3 089,00
CILINDRO DE 17,195 Litros	4 488,00	5 274,00	6 179,00
CILINDRO DE 21,495 Litros	5 610,00	6 593,00	7 724,00
CILINDRO DE 34,392 Litros	8 976,00	10 549,00	12 358,00
CILINDRO DE 85,981 Litros	22 441,00	26 373,00	30 895,00
ESTACION DE SERVICIO (por litro)	260,994	(*)	304,00

(\*) No se comercializa en esos puntos de ventas.

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N°65 del 2 de abril del 2001.

(2) Incluye un margen de comercialización de ¢57,025/litro.

(3) Incluye un margen de comercialización de ¢45,738/litro.

(4) Incluye un margen de comercialización de ¢52,595/litro para detallista y de ¢42,929/litro para estación de servicio.

NOTA: Los cilindros deben indicar expresamente el tipo de LPG que contiene.

- VI. Fijar los precios del Gas Licuado del Petróleo (LPG) rico en propano en la cadena de comercialización hasta el consumidor final, de acuerdo con el detalle siguiente:

<b>PRECIO DE GAS LICUADO DE PETROLEO RICO EN PROPANO POR TIPO DE ENVASE Y POR CADENA DE DISTRIBUCION (en colones por litro y cilindros) incluye impuesto único (1)</b>			
<b>TIPOS DE ENVASE</b>	<b>PRECIO A FACTURAR POR EL ENVASADOR (2)</b>	<b>PRECIO A FACTURAR POR DISTRIBUIDOR Y AGENCIAS (3)</b>	<b>PRECIO A FACTURAR POR DETALLISTAS (4)</b>
TANQUES FIJOS (por litro)	233,501	(*)	(*)
CILINDRO DE 8,598 Litros	2 008,00	2 401,00	2 853,00
CILINDRO DE 17,195 Litros	4 015,00	4 802,00	5 706,00
CILINDRO DE 21,495 Litros	5 019,00	6 002,00	7 133,00
CILINDRO DE 34,392 Litros	8 031,00	9 604,00	11 413,00
CILINDRO DE 85,981 Litros	20 077,00	24 009,00	28 531,00
ESTACION DE SERVICIO (por litro)	233,501	(*)	276,00

(\*) No se comercializa en esos puntos de ventas.

(1) Precios máximos de venta según resolución RRG-1907-2001 publicada en La Gaceta N°65 del 2 de abril del 2001.

(2) Incluye un margen de comercialización de ¢57,025/litro.

(3) Incluye un margen de comercialización de ¢45,738/litro.

(4) Incluye un margen de comercialización de ¢52,595/litro para detallista y de ¢42,929/litro para estación de servicio.

NOTA: Los cilindros deben indicar expresamente el tipo de LPG que contiene.

- VII. Fijar el rango de variación de los precios de los combustibles que vende RECOPE en puertos y aeropuertos como sigue:

<b>RANGOS DE VARIACIÓN DE LOS PRECIOS DE VENTA PARA IFO-380, AV-GAS Y JET FUEL</b>								
PRODUCTO	Desviación estándar	Desviación estándar	PRi	TCV	Ki	Di	Precio al consumidor	
							Límite Inferior	Límite Superior
	\$ / lit.	¢ / lit.	¢ / lit.	¢ / \$	¢ / lit.	¢ / lit.	¢ / lit.	¢ / lit.
IFO-380	0,045	22,59	308,43	500,38	43,51	0,00	329,34	374,53
AV - GAS	0,051	25,52	643,03	500,38	90,71	-63,93	644,28	695,32
JET FUEL	0,044	22,11	400,07	500,38	56,43	4,02	438,41	482,63

Reiterar a RECOPE que está autorizado mediante la resolución a variar el precio internacional (PRi, tal como está definido en el modelo tarifario) dentro de un rango; el rango está limitado por el cálculo de una desviación estándar que se debe sumar o restar al precio internacional (PRi) establecido el segundo viernes de cada mes, para establecer así el rango de variación del PRi. Una vez publicado en La Gaceta el PRi que se aplica a cada precio del combustible de venta en mercado nacional y que corresponde al de una fecha de corte (el

segundo viernes de cada mes), RECOPE diariamente puede obtener un nuevo PRi dentro del rango establecido y posteriormente, adicionar los restantes factores que componen el precio (entre ellos el K) y así determinar el precio final de los combustibles en puertos y aeropuertos, siempre y cuando, el PRi determinado por RECOPE, según la fuente de información utilizada, no esté fuera de la banda establecida.

- VIII.** Indicar a RECOPE que debe presentar mensualmente la información utilizada para el cálculo de la banda de precios para la venta de los productos IFO-380, Av-Gas y Jet Fuel, de acuerdo con las fijaciones extraordinarias de precios.
- IX.** Establecer, que las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al de su publicación en el Diario oficial La Gaceta.
- X.** Aclarar que en criterio de la Autoridad Reguladora la fijación de precios de productos nuevos debe realizarse mediante el procedimiento ordinario, por tal motivo corresponderá a RECOPE realizar las previsiones necesarias para gestionar en el próximo procedimiento ordinario la fijación de precios a los productos nuevos que comercie.
- XI.** Indicar a la Dirección de Energía, por esta única vez, que correspondiendo las fijaciones de precios a productos nuevos al procedimiento ordinario, deberá tramitar de oficio dicho procedimiento con el fin de incluir todos aquellos productos que se cataloguen como nuevos que no estén especificados en las metodologías existentes, para fijar sus precios. Tales productos deberán tener su respectiva justificación tanto en la referencia de precio como en su estudio de mercado.
- XII.** Rechazar la petición de RECOPE de que se fije el precio al nuevo producto denominado "Bunker de bajo azufre" por no corresponder tal fijación al procedimiento extraordinario.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (L. G. A. P.) se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. El de revocatoria podrá interponerse ante el Comité de Regulación, al que corresponde resolverlo y los de apelación y de revisión podrán interponerse ante la Junta Directiva, a la que corresponde resolverlos.

De conformidad con el artículo 346 de la Ley General de la Administración Pública, los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil inmediato siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

**NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

**CARLOS SOLANO CARRANZA**

**LUIS FERNANDO CHAVARRÍA ALFARO**

**COMITÉ DE REGULACIÓN**

1 vez.—Crédito.—(IN2012092513).

## **AVISOS**

### **Extracto de la escritura de fusión Banco CMB (Costa Rica), S. A. y Banco Citibank de Costa Rica S. A.**

Para los efectos de los artículos 221 y 222 del Código de Comercio hacemos constar que por escritura pública número nueve-catorce, autorizada en nuestra notaría, a las once horas del diecisiete de setiembre de dos mil doce, actuando en el tomo catorce del protocolo del conotario Álvaro Monge Paniagua, se protocolizaron los acuerdos de asambleas generales extraordinarias de accionistas de Banco CMB (Costa Rica) S. A., cédula jurídica número 3-101-12090, y Banco Citibank de Costa Rica S. A., cédula jurídica número 3-101-64051; mediante los cuales se acuerda la fusión por absorción de Banco CMB (Costa Rica) S. A., y Banco Citibank de Costa Rica S. A., prevaleciendo esta última y adquiriendo esta de pleno derecho, todos los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida, la cual para todos los efectos será eficaz una vez que se haya cumplido con lo que dispone el artículo 222 del Código de Comercio y se obtenga la aprobación regulatoria correspondiente. Como consecuencia de la fusión, se incrementó el capital social de la sociedad prevaleciente, en la suma del capital social de la sociedad absorbida. Asimismo se acordó la reforma de la cláusula quinta del pacto social de la sociedad prevaleciente.—San José, 17 de setiembre de 2012.—Lic. Álvaro Monge Paniagua y Lic. Carolina Chinchilla Céspedes, Notarios.—1 vez.—RP2012322222.—(IN2012092011).