



ALCANCE N° 184 A LA GACETA N° 175

Año CXLII

San José, Costa Rica, sábado 18 de julio del 2020

102 páginas

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

LEY DE ETIQUETADO FRONTAL DE ALIMENTOS Y BEBIDAS NO ALCOHÓLICAS, PARA FACILITAR LA COMPRESIÓN SOBRE EL CONTENIDO DE INGREDIENTES QUE, POR SU CONSUMO EXCESIVO, REPRESENTEN RIESGOS PARA LA SALUD DE LAS PERSONAS

Expediente N.º 22.065

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Enfermedades no transmisibles y obesidad: datos alarmantes en Costa Rica y el mundo

La prevalencia de las enfermedades no transmisibles (ENT) - enfermedades cardiovasculares, el cáncer, la diabetes y las enfermedades pulmonares crónicas - ha aumentado en todos los grupos de edad y son una causa importante de incapacidad y muerte prematura en las Américas. En el 2015, las ENT fueron responsables de aproximadamente 5,2 millones de muertes (80% de todas las muertes). Treinta y cinco por ciento de ellas fueron muertes prematuras, es decir, ocurrieron en personas entre las edades de treinta y setenta años. En México, las tres principales causas de muerte son enfermedades isquémicas del corazón (136 mil /año en 2016), diabetes (106 mil / año en 2016) y tumores malignos (83 mil / año 2016).¹

La alimentación no saludable, es decir, el consumo habitual de productos procesados y ultra-procesados con alto contenido calórico y bajo valor nutricional, que tienen altos niveles de azúcar, sal y grasas, contribuye de una manera importante a la epidemia del sobrepeso y obesidad y a mantener deficiencias de nutrientes esenciales. Su consumo habitual ha hecho a las Américas la región con mayor prevalencia de sobrepeso y obesidad del mundo. El 62,6% de los hombres y 59,9% de las mujeres tienen sobrepeso u obesidad (IMC \geq 25) comparado con 39% a nivel global.²

¹ Morales, Cristian y Malo, Miguel (s.f.) "Recomendaciones de la Organización Panamericana de Salud/Organización Mundial de Salud (OPS/OMS) sobre Etiquetado Frontal de Alimentos". Organización Panamericana de Salud/Organización Mundial de Salud (OPS/OMS). Disponible en: <http://comisiones.senado.gob.mx/salud/docs/etiquetado/alimentos.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.

² Ramírez, Rodrigo et al. (2016). "Informe Especial. Ley de Etiquetado y Publicidad de Alimentos en Chile: ¿Un modelo replicable para Latinoamérica?". Desarrollando Ideas, Centro de Liderazgo.

El incremento en el consumo de productos ultra-procesados ha sido promovido por su gran disponibilidad, fácil acceso, conveniencia y palatabilidad, sumado a las estrategias de promoción, publicidad y patrocinio empleadas por la industria de alimentos. Las campañas de promoción y publicidad han hecho que la población reconozca los productos ultra-procesados como alimentos o similares y promuevan su consumo.³

El etiquetado de alimentos está relacionado con una variedad amplia de estrategias de mercadeo que tienen por objetivo lograr el reconocimiento social de que productos superfluos y potencialmente dañinos a la salud son alimentos esenciales. Para ello se incorporan al etiquetado elementos persuasivos e información o declaraciones engañosas o poco claras que promueven su compra.⁴

Para el caso costarricense, la carga atribuible a las enfermedades crónicas para el año 2005 representó un 61% de los años de vida perdidos debido a la discapacidad o muertes prematuras, considerando para este cálculo la referencia de expectativa de vida en Costa Rica para dicho año. Esta carga atribuible a las enfermedades crónicas no transmisibles ha generado un impacto en las condiciones de vida de la población y en la economía nacional, por ser uno de los gastos más altos en la prestación de los servicios de salud.⁵

Además, según lo revelado en el *Censo Peso-Talla del año 2016*,⁶ las tendencias de aumento y de las diferencias sociales en la obesidad determinan que aquellos estratos de la población con menor nivel educativo y socioeconómico puedan ser los más afectados. Al analizar el sobrepeso y obesidad se observó una mayor prevalencia en la zona urbana (34.8%) comparada con la zona rural (31.3%); sin embargo, en ambas zonas coexiste el sobrepeso y la obesidad.

El sobrepeso y obesidad por sexo mostró que las mujeres tienen mayor prevalencia de sobrepeso (20.6% comparado con 20.6% en hombres), pero la prevalencia de obesidad fue mayor en los hombres (16.6% comparado con 11.6% en mujeres). Independientemente del sexo, 34 de cada 100 escolares tienen sobrepeso u obesidad.⁷

Llorente & Cuenca. Disponible en: https://ideas.llorenteycuenca.com/wp-content/uploads/sites/5/2016/05/160504_DI_informe_alimentacion_chile_ESP.pdf Consultado el 24 de abril de 2020.

³ Morales, Cristian y Malo, Miguel. Op. Cit.

⁴ Ídem.

⁵ Ministerio de Salud. (2014). "Estrategia nacional de abordaje integral de las enfermedades crónicas no transmisibles y obesidad y su plan de acción". San José, Costa Rica. Pág. 11.

⁶ "Censo Escolar de Peso-Talla". (2016). Ministerio de Educación Pública-Ministerio de Salud-CEN Cinai-Unicef. Disponible en: <https://www.mep.go.cr/sites/default/files/page/adjuntos/informe-ejecutivo-censo-escolar-peso-cortofinal.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020

⁷ Ídem.

Al analizar los resultados según edad se encontró una tendencia al incremento del sobrepeso y la obesidad que inicia a los 8 años de edad, alcanzando las prevalencias más altas, entre los 9-11 años, mientras que a los 12 años declina levemente la tendencia creciente de la obesidad.⁸

La malnutrición por exceso se registró a lo largo de todo el país, siendo la mayor prevalencia en la Gran Área Metropolitana, principalmente Heredia y San José. Es importante mencionar que para en todos los niveles del Índice de Desarrollo Social existen problemas de sobrepeso y obesidad en los escolares.⁹

Datos que ya se evidenciaban en estudios anteriores como los que reflejaba la Encuesta Nacional de Nutrición 2008-2009,¹⁰ que en ese momento alertaba de un aumento considerable en la obesidad en distintos rangos de edad.

Y es que la tendencia se refleja en diversos estudios, por ejemplo, el Estudio Latinoamericano de Nutrición y Salud (Elans) publicado en el año 2016, determinó que Costa Rica es el segundo país de América Latina con mayor prevalencia de sobrepeso y obesidad. El estudio también reveló que el 32,6% de la población de 15 a 65 años presentaron sobrepeso y el 30,6% presentaron obesidad según el Índice de Masa Corporal (IMC), o sea, 2 de cada 3 hombres y mujeres poseen un exceso de peso.¹¹

*“La incidencia de la obesidad en nuestro país ha pasado de ser una simple estadística para convertirse en “alarma” de salud pública y contrario a otras enfermedades silenciosas, está a la vista por lo que urge como sociedad hacer cambios drásticos en los hábitos alimenticios”, afirmó en ese momento la doctora Norma Meza, presidenta del Colegio de Profesionales en Nutrición de Costa Rica.*¹²

Los detonantes de este problema, de acuerdo con el estudio Elans, son exceso de comida chatarra, meriendas llenas de alimentos preenvasados, altos en grasa, azúcares, sodio y bajos en nutrientes, alto consumo de bebidas azucaradas y bajo o nulo consumo de agua, fruta y vegetales.¹³

Alimentación adecuada y nutritiva según la perspectiva de los organismos internacionales

El derecho a la salud y el derecho a la alimentación se encuentran indisolublemente unidos al constituirse en derechos básicos sin los cuales no se

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

¹⁰ Ministerio de Salud et al. (2010). “Encuesta Nacional de Nutrición 2008-2009”. Ministerio de Salud, San José, Costa Rica.

¹¹ “Costa Rica es el segundo país con mayor obesidad de América Latina”. El mundo.cr. Publicado el 12 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.elmundo.cr/costa-rica/costa-rica-es-el-segundo-pais-con-mayor-obesidad-de-america-latina/> Consultado el 24 de abril de 2020.

¹² Ídem.

¹³ Ídem.

puede alcanzar un nivel de vida digno. No obstante, el enfoque sobre el derecho humano a la alimentación y su relación con el derecho a la salud se ha ido modificando para incluir la perspectiva de alimentación adecuada y nutritiva, ampliando la concepción histórica que considera al derecho a la alimentación como la garantía de ser protegidos contra el hambre.¹⁴

Al respecto, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (CDESC) de la ONU señaló que el derecho a la salud abarca una amplia variedad de factores determinantes que incluyen la alimentación adecuada. El derecho a la alimentación adecuada está reconocido en diversos tratados internacionales siendo el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales aquel que lo trata de manera más completa. La Observación General N.º 12 del CDESC (1999) sostiene que el concepto de alimentación adecuada comprende la disponibilidad de alimentos en cantidad y calidad suficientes para satisfacer las necesidades alimentarias, sin sustancias nocivas y aceptables para una cultura determinada, y la sostenibilidad del acceso a los alimentos de las generaciones presentes y futuras. En este sentido, el CDESC determinó que los deberes que recaen sobre los Estados en relación con el derecho a una alimentación adecuada son las obligaciones de respetar, proteger y realizar: *“el Estado debe procurar iniciar actividades con el fin de fortalecer el acceso y la utilización por parte de la población de los recursos y medios que aseguren sus medios de vida, incluida la seguridad alimentaria...”*¹⁵

Numerosos comités de derechos humanos han recomendado la puesta en marcha de políticas alimentarias como un elemento necesario para proteger el derecho a la salud de las personas, con un enfoque específico en grupos en situación de vulnerabilidad, como lo son los niños, niñas y adolescentes. La publicidad, promoción y patrocinio de alimentos no saludables, el etiquetado de alimentos, las estrategias de comercialización y disponibilidad de dichos alimentos en diferentes entornos son precisamente factores que influyen en la problemática del sobrepeso y obesidad en niños, niñas y adolescentes, ya que inciden de forma directa en los patrones de consumo. En este sentido, el informe provisional de la Relatora Especial sobre el derecho a la alimentación (2017) establece la obligación de los Estados de regular los productos y los entornos para proteger los derechos humanos. Así, el etiquetado frontal se constituye como una herramienta no solo para proteger el derecho a la información de los consumidores, sino también como una herramienta de protección del derecho a la salud.¹⁶

Precisamente, en vista de la concordancia del modelo con las metas de la OMS de ingesta de nutrientes de la población, y sobre la base de un examen de las

¹⁴ Riso Patrón, Verónica et al. (2018) “Etiquetado Nutricional Frontal de Alimentos”. Programa Nacional de Alimentación Saludable y Prevención de Obesidad de la Secretaría de Gobierno de Salud de la República Argentina. Disponible en: http://www.msal.gob.ar/images/stories/bes/graficos/0000001380cnt-2019-06_etiquedato-nutricional-frontal-alimentos.pdf Consultado el 24 de abril de 2020.

¹⁵ Ídem.

¹⁶ Ídem.

etiquetas de alimentos o fuentes equivalentes de información, en el modelo de perfil de nutrientes de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) los productos procesados y ultraprocesados se clasifican de la siguiente manera:¹⁷

- **Con una cantidad excesiva de sodio**, si la razón entre la cantidad de sodio (mg) en cualquier cantidad dada del producto y la energía (kcal) es igual o mayor a 1:1. (Esta razón deriva de una ingesta diaria máxima recomendada de 2.000 mg de sodio, el límite máximo de la OMS para los adultos, y una ingesta calórica diaria de 2.000 kcal en total).
- **Con una cantidad excesiva de azúcares libres**, si en cualquier cantidad dada del producto la cantidad de energía (kcal) proveniente de los azúcares libres (gramos de azúcares libres x 4 kcal) es igual o mayor a 10% del total de energía (kcal).
- **Contiene otros edulcorantes**, si la lista de ingredientes incluye edulcorantes artificiales o naturales no calóricos o edulcorantes calóricos (polialcoholes).
- **Con una cantidad excesiva de grasas totales**, si en cualquier cantidad dada del producto la cantidad de energía (kcal) proveniente del total de grasas (gramos de grasas totales x 9 kcal) es igual o mayor a 30% del total de energía (kcal).
- **Con una cantidad excesiva de grasas saturadas**, si en cualquier cantidad dada del producto la cantidad de energía (kcal) proveniente de grasas saturadas (gramos de grasas saturadas x 9 kcal) es igual o mayor a 10% del total de energía (kcal).
- **Con una cantidad excesiva de grasas trans**, si en cualquier cantidad dada del producto la cantidad de energía (kcal) proveniente de grasas trans (gramos de grasas trans x 9 kcal) es igual o mayor a 1% del total de energía (kcal).

Por ello, la OPS plantea al etiquetado frontal como una de sus líneas de acción para la prevención de la obesidad en la niñez y la adolescencia. Posteriormente, la Organización Mundial de la Salud, en el Informe de la Comisión para Acabar con la Obesidad Infantil (ECHO) propone poner en marcha un etiquetado del frente del envase fácil de interpretar, apoyado en la educación del público para

¹⁷ Organización Panamericana de la Salud. (2016). "Modelo de perfil de nutrientes de la Organización Panamericana de la Salud". Washington, DC. OPS. Disponible en: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/18622/9789275318737_spa.pdf?sequence=9&isAlloved=y Consultado el 24 de abril de 2020.

que tanto los adultos como los niños tengan conocimientos básicos en materia de nutrición.¹⁸

Así, para alertar a los consumidores sobre el contenido de nutrientes críticos de productos alimenticios y bebidas envasados con excesivas cantidades de azúcar, grasas totales, grasas saturadas, grasas trans y/o sodio, la OPS recomienda la aplicación de un octágono de advertencia textual de fondo negro y letras blancas en la parte superior de la cara frontal de la etiqueta de los productos, aislado de los otros elementos de la etiqueta frontal por un contorno blanco, a los efectos de ofrecer mejor contraste y así facilitar la lectura.¹⁹

Por ejemplo, este es el sistema de octágonos utilizado en México:



Lo anterior, por cuanto un vasto y robusto cuerpo de evidencia científica ha demostrado que los consumidores emplean muy poco tiempo y muy poco esfuerzo cognitivo para tomar una decisión al momento de la compra, por esta razón, se recomiendan sistemas de advertencias frontales que interpretan la información nutricional, agregan facilidad y rapidez al acceso a la información, mejorando la capacidad del consumidor de tomar una decisión crítica y mejor informada.²⁰

En este sentido, se debe aplicar un sistema de etiquetado frontal que informe al consumidor de forma directa, sencilla y rápida cuando el producto contiene cantidades excesivas de azúcar, sodio, grasas totales, grasas saturadas, y/o grasas *trans*.²¹

La evidencia también demuestra que los sellos de advertencia nutricional frontal reducen significativamente la importancia relativa y el poder de manipulación de personajes infantiles y de otros elementos de persuasión o engaño aplicados al etiquetado (como, por ejemplo, imágenes de frutas frescas en productos que no contienen fruta fresca) y aumentan la importancia de la información frontal para el consumidor.²²

¹⁸ Riso Patrón, Verónica et al. Op. Cit.

¹⁹ Morales, Cristian y Malo, Miguel. Op. Cit.

²⁰ Ídem.

²¹ Ídem.

²² Ídem.

Similarmente a lo que se ha comprobado en el caso del tabaco, hay evidencia sobre el efecto dosis-respuesta de la efectividad de advertencias, en función del tamaño de la advertencia aplicada a la etiqueta de productos nocivos a la salud, o sea, cuanto mayor la advertencia mejor su efecto en alertar al consumidor.²³

No obstante, hay que tomar en consideración que la OPS *no recomienda* adoptar sistemas de etiquetado frontal que ofrezcan datos multivalentes, o sea, productos que pueden asumir clasificaciones simultáneas de “alto”, “medio” y “bajo” en los diferentes nutrientes (o “rojo”, “amarillo” y “verde” en el caso de que se usen colores). Tal valencia múltiple puede mover el consumidor a ignorar la información e incluso estimular la compra de productos no recomendados, ya que la indicación de “bajo” (o “verde”) o “medio” (o “amarillo”) en un nutriente puede estimular el consumo de productos que son “altos” en otros nutrientes críticos, imponiendo así un desequilibrio a la proporcionalidad recomendada de la ingesta de nutrientes, e impidiendo que el consumidor pueda tomar una decisión crítica e informada.²⁴

La evidencia también demuestra que la presencia de tantas posibilidades de combinación entre “alto”, “medio” y “bajo” (o en su caso “rojo”, “amarillo” y “verde”), para los distintos nutrientes, al exigir mayor esfuerzo y tiempo del consumidor, aumenta el grado de abstracción en la comparación de productos y como resultado el consumidor ignora la información, acercándose de otros elementos que activan su emoción y apetito (por ejemplo: verde en otro nutriente, o un personaje infantil en la caja del producto) y, por tanto, una toma la decisión de forma menos crítica e informada, tornándose más vulnerable a engaños.²⁵

Como ejemplo de este sistema de semáforo, ejemplificamos con el que utiliza Ecuador:



Semáforo simplificado implementado en Ecuador.

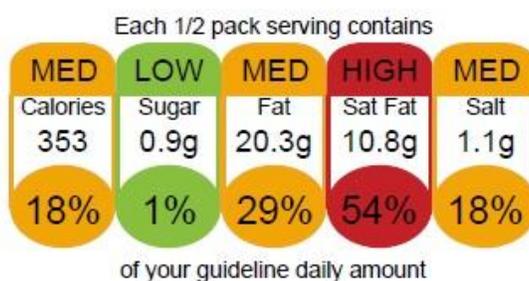
²³ Ídem.

²⁴ Ídem.

²⁵ Ídem.

Sistemas como el *GDA* o *GDA* tipo semáforo no ofrecen información en una forma sencilla que pueda ser entendida por todos los consumidores, independientemente de su grado de educación o incluso edad. Ofrecen datos, que exigen del consumidor cálculos matemáticos, eventualmente tener una calculadora a mano y conocimientos sobre nutrición para que la información pueda ser interpretada a fin de que apoye la toma de decisión. Estos sistemas exigen mucho más tiempo del que el consumidor utiliza para tomar una decisión de compra y, además, exigen habilidades y conocimientos no necesariamente disponibles o accesibles.²⁶

Además, dificultan la comparación intra- e inter-productos, ya que son aplicados por distintas porciones, y presentan distintos números que no son fácil y rápidamente interpretados por el consumidor, como se ejemplifica en el utilizado por el Reino Unido:



GDA con colores del semáforo ("semáforo") implementado en Reino Unido.

Es por esto que, para el desarrollo e implementación del etiquetado se debe considerar que un etiquetado frontal es efectivo cuando se muestra de manera simple, consistente, llamativa y que se pueda interpretar rápidamente. Para esto, desde la Unicef se propone dirigir los esfuerzos de la regulación del etiquetado frontal a los grupos más vulnerables (quienes tienen menor nivel de educación, menor nivel socioeconómico y viven en zonas rurales, entre otros) y se promueva la implementación de un etiquetado frontal de alimentos y bebidas industrializados simple, llamativo, que no requiera habilidades matemáticas, que tome poco tiempo para interpretarlo y que sea consistente en toda la región.²⁷

Según dicho organismo internacional, el desarrollo del etiquetado debe ser respaldado y elaborado con evidencia científica, generada por instituciones que no tengan conflicto de interés, debe incluir los diferentes elementos del empaque de alimentos y bebidas, y debe ir acompañado de una campaña educativa que

²⁶ Ídem.

²⁷ Barquera, Simón et al. (2016). "Análisis de regulaciones y prácticas para el etiquetado de alimentos y bebidas para niños y adolescentes en algunos países de América Latina (Argentina, Chile, Costa Rica y México) y recomendaciones para facilitar la información al consumidor". Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, Unicef. Disponible en: <https://www.unicef.org/lac/informes/an%C3%A1lisis-de-regulaciones-y-pr%C3%A1cticas-para-el-etiquetado-de-alimentos-y-bebidas> Consultado el 24 de abril de 2020.

asegure su sustentabilidad, con al menos los siguientes elementos recomendados por Simón Barquera desde la Unicef:²⁸

- **La regulación de los diferentes componentes del empaque de los productos:** es importante que en la regulación se mencionen todos los componentes del empaque, incluyendo cualquier tipo de leyendas, personajes promocionales, ofertas, entre otros.
- **El tipo de evidencia que se está considerando para el desarrollo de la regulación:** la regulación debe estar basada en evidencia científica y que enfatice el contenido de nutrimentos más relevantes relacionados con el sobrepeso, obesidad y ECNT de acuerdo con la OMS y OPS como son los azúcares añadidos, grasas, sodio y energía. Se debe implementar un sistema de etiquetado frontal armonizado respaldado por autoridades científicas e instituciones de salud, siguiendo el ejemplo de Chile.
- **La armonización de la regulación:** es importante promover y alentar las regulaciones armonizadas para la región que tendrían importantes beneficios como el ahorro de recursos durante la promoción, evaluación y monitoreo, generando una mejora continua dinámica y eficiente para fortalecer el etiquetado y asegurar su sustentabilidad.
 - Los gobiernos deben promover la implementación y regulación de los componentes del empaque de alimentos y bebidas industrializadas, además de garantizar la transparencia en el proceso de implementación.
 - Las organizaciones internacionales y las no gubernamentales (ONGs) deben promover y alentar la regulación del empaque de alimentos y bebidas industrializados, incluyendo el tema en la agenda pública.
 - Todos los actores involucrados deberán declarar públicamente sus intereses, incluyendo el trabajo previo y actual, así como sus fuentes de financiamiento.
- **El desarrollo de campañas educativas continuas:** es importante desarrollar estas campañas para mejorar el entendimiento y el uso por parte de los consumidores, especialmente para los padres, madres y cuidadores como responsables de las compras para sus hijos e hijas. La sociedad civil debe proveer información acerca del uso y el entendimiento de los sistemas de etiquetado frontal, solicitar y exigir mejores prácticas.

¿Cómo se desarrolla el tema en otros países?

En Latinoamérica numerosos países ya han sancionado normativa de etiquetado frontal de carácter obligatoria, por lo que dicha región es la más avanzada del

²⁸ Ídem.

mundo en materia regulatoria de etiquetado frontal. Tales son los casos de México (guías diarias de alimentación - 2015), Ecuador (semáforo - 2014), Chile (advertencia - 2016), Bolivia (semáforo - 2016), Perú (advertencia - 2018) y Uruguay (advertencia - 2018). A nivel global existen múltiples experiencias de etiquetado frontal, aunque mayormente de carácter voluntario, como son los casos de Estados Unidos, Australia, Canadá, Reino Unido, Unión Europea, etc.²⁹

Ejemplos de etiquetado utilizado por Canadá y Brasil:



Sistema de advertencia propuestos por el Ministerio de Salud de Canadá.



Sistema de advertencia propuesta por la agencia ANVISA de Brasil.

El caso de Chile, con su Ley 20.606, es uno de los más reconocidos, ya que se trata de una respuesta del Estado para proteger la salud de la población, especialmente de niños, niñas y jóvenes ante las alarmantes cifras de obesidad y enfermedades crónicas no transmisibles, derivadas de una mala alimentación, no como única solución a estos problemas, sino como complemento de otras acciones individuales como las guías alimentarias poblacionales y actividades educativas, para promover alimentación saludable.³⁰

Recogiendo las recomendaciones de la evidencia científica y de organismos internacionales relevantes como la Organización Mundial de la Salud, implementó el etiquetado frontal de advertencia que entrega acceso a información clara y visible y la protección del entorno alimentario de niños, niñas y jóvenes, a través de la regulación de la publicidad dirigida a niños y jóvenes, y la regulación de la venta de alimentos en establecimientos educacionales.³¹

²⁹ Riso Patrón, Verónica et al. Op. Cit.

³⁰ Baeza, Silvia (2016). "Ley 20.606 sobre composición nutricional de los alimentos y su publicidad". Departamento de Nutrición y Alimentos Subsecretaría de Salud Pública. Disponible en: <https://www.achipia.gob.cl/wp-content/uploads/2016/06/1-MINSAL-Ley-20.606-Dra.-Silvia-Baeza.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.

³¹ Ídem.

El Instituto de Nutrición y Tecnología de los Alimentos (INTA) de Chile desarrolló una revisión de la evidencia científica como parte del proceso para poner en marcha su sistema de etiquetado. Algunas de las conclusiones y recomendaciones son las siguientes:³²

- Utilizar un tamaño de mensaje grande, usar letras gruesas, bordes gruesos y coloridos.
- La ubicación del mensaje debe ser en la superficie delantera del envase del producto, de preferencia en la esquina superior derecha.
- El uso de lenguaje sencillo facilita la comprensión del mensaje por el público general, aunque pueda no ser el más apropiado en términos científicos.
- Un marco negativo (destaca las consecuencias negativas del mal uso) sería preferible a un marco positivo.
- El uso de símbolo, logo u otra información visual debería utilizarse para apoyar el mensaje.
- Es vital apoyar la implementación del etiquetado con una campaña comunicacional.

El resultado en este caso chileno es el sistema de octágonos, recomendado por la OPS y similar al que se utiliza también en México:



Sistema de advertencia implementado en Chile.

Estos cambios promovieron también una nueva perspectiva para la industria alimenticia, adaptándose a estilos de vida saludables en la composición de sus productos y en su oferta alimenticia a los consumidores: *"Nos comprometemos a trabajar con los gobiernos y otras partes involucradas para garantizar que los consumidores tengan la información que necesitan a su alcance para apoyar una dieta equilibrada, y ofrecemos una amplia gama de opciones en porciones más pequeñas y bajas en azúcar o sin azúcar"*, señaló la International Council of Beverages Association en un comunicado. Una portavoz de Nestlé señaló que la

³² INTA Chile. Estudio sobre evaluación de mensajes de advertencia de nutrientes críticos en el rotulado de alimentos. 2012. <https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/alimentos/INFORME-FINAL-MENSAJES-INTA.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.

compañía había eliminado más de 3,000 toneladas de azúcar de los productos lácteos y cereales para desayuno vendidos en Chile.³³

Por su parte, el sistema mexicano de etiquetado frontal con octágonos (como se mencionó anteriormente) sobre exceso de grasas, calorías y azúcares en bebidas y alimentos fue reconocido por Unicef como uno "de los mejores del mundo". *"Contempla las mejores experiencias internacionales y la evidencia científica más actualizada y relevante, por lo que podría incluso convertirse en un ejemplo para otros países que atraviesan este proceso de lucha contra el sobrepeso y la obesidad,"* expresó en un comunicado Christian Skoog, representante de Unicef en México.³⁴

Mientras tanto, hay países que también han impulsado esfuerzos en la materia como el proyecto presentado años atrás por el senador nacional argentino por la provincia de Buenos Aires, Juan Manuel Abal Medina, junto con el doctor Alberto Cormillot. El cual tiene como objetivo brindar claridad e información nutricional relacionada con los valores de grasas, sal y azúcares que contienen los alimentos y las bebidas no alcohólicas.³⁵

Propuesta para el caso costarricense

Como se ha podido evidenciar, el etiquetado frontal de los alimentos es una información que se presenta de manera gráfica en la cara principal o frente del envase de los productos con el objetivo de garantizar una información veraz, simple y clara al consumidor respecto del contenido nutricional de los alimentos y bebidas no alcohólicas con el fin de mejorar la toma de decisiones en relación con el consumo de alimentos. Esta información complementa la información nutricional y de ingredientes.

El etiquetado frontal, según sea diseñado, puede reducir, en mayor o menor medida, los esfuerzos cognitivos de los consumidores y el tiempo para procesar la información de las etiquetas, facilitar la elección de alimentos más saludables y tomar una mejor decisión de compra.

Proveer una herramienta sencilla para la evaluación de la composición nutricional de un alimento en cuanto a su contenido de nutrientes críticos (azúcares, grasas, calorías y sodio) es eficaz para promover una alimentación saludable y así

³³ "Consumo de bebidas azucaradas cae en Chile tras ley de etiquetado de alimentos". El Economista. Publicado el 29 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/internacionales/Consumo-de-bebidas-azucaradas-cae-en-Chile-tras-ley-de-etiquetado-de-alimentos-20200229-0021.html> Consultado el 1 de julio de 2020.

³⁴ Unicef. Comunicado de prensa. "Unicef: El etiquetado frontal de alimentos y bebidas aprobado en México, 'de los mejores del mundo'". Publicado el 5 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.unicef.org/mexico/comunicados-prensa/unicef-el-etiquetado-frontal-de-alimentos-y-bebidas-aprobado-en-mexico-de-los> Consultado el 24 de abril de 2020.

³⁵ "Nuevo proyecto de ley sobre etiquetado de los alimentos". Comunicarse. Publicado el 29 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://www.comunicarseweb.com/noticia/nuevo-proyecto-de-ley-sobre-etiquetado-de-los-alimentos> Consultado el 24 de abril de 2020.

contribuir a la prevención del sobrepeso, la obesidad y otras enfermedades no transmisibles relacionadas con una alimentación inadecuada como la diabetes, la hipertensión arterial, las enfermedades cardiovasculares, las enfermedades cerebro-vasculares, la enfermedad renal crónica, el cáncer, entre otras.

Otro objetivo adicional del etiquetado frontal de alimentos y bebidas es facilitar el diseño e implementación de otras políticas de alimentación saludable y prevención de obesidad, tomando como referencia los puntos de corte de los nutrientes críticos en exceso, según el sistema de etiquetado frontal. Por ejemplo, resulta útil para regular los alimentos que puedan o no ofrecerse/venderse en las escuelas, para la regulación de la publicidad, promoción y patrocinio de alimentos, entre otras. Además, el etiquetado frontal ha demostrado ser efectivo para incentivar mejores prácticas a la industria con el fin de reformular sus productos y así hacerlos más saludables.

Por ello, se presenta a la corriente legislativa esta propuesta de ley, que toma como base las recomendaciones anteriormente expuestas, especialmente los casos de éxito de Chile³⁶ y México³⁷ en cuanto a su legislación en la materia.

La propuesta se realiza de manera sencilla y efectiva, regulando aspectos de etiquetado, comercialización, promoción y publicidad de alimentos y bebidas no alcohólicas (dado que estas últimas cuentan con regulaciones especiales para su consumo y comercialización); al tiempo que se establecen sanciones por el incumplimiento en la regulación y se establece un periodo de aplicación en el “rige” que toma en consideración los aspectos técnicos de reglamentación e implementación de la norma.

Incluso, contemplando la coyuntura en la que nos encontramos por la emergencia mundial ocasionada por el coronavirus covid-19, recordamos que las enfermedades no transmisibles como la hipertensión, la diabetes, la obesidad, entre otras, han sido señaladas como factores de riesgo ante este virus y rescatamos lo señalado por el Colegio de Profesionales en Nutrición de Costa Rica, que estima que la “nueva normalidad” provocada por la pandemia implicará cambios en los hábitos de alimentación y estilos de vida de las personas.³⁸

Un sondeo realizado por un grupo de expertos determinó que la cuarentena redujo el ritmo de actividad física en el 40% de los encuestados. Asimismo, un 63% se

³⁶ Ley 20.606. SOBRE COMPOSICIÓN NUTRICIONAL DE LOS ALIMENTOS Y SU PUBLICIDAD. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1041570&idVersion=2015-11-13> Consultado el 24 de abril de 2020.

³⁷ Norma oficial Mexicana NOM-051-SCFI/SSA1-2010. Especificaciones generales de etiquetado para alimentos y bebidas no alcohólicas preenvasados -Información comercial y sanitaria. Publicada el 5 de abril de 2010. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/2020/SEECO/NOM_051.pdf Consultado el 24 de abril de 2020.

³⁸ “Nueva normalidad implica cambios en hábitos alimenticios”. CRHoy.com. Publicado el 17 de mayo de 2020. Disponible en: <https://www.crhoy.com/nacionales/nueva-normalidad-implica-cambios-en-habitos-alimenticios/> Consultado el 20 de mayo de 2020.

ha interesado por adquirir productos saludables, razón por la cual los nutricionistas piden tener cautela. *“Recordemos que light no es sinónimo de saludable, pues muchos de los productos que se encuentran en el mercado cuentan con una reducción de sal, azúcar y grasa que no es realmente significativa”*, indicó Stiff Masís, vicepresidente del Colegio.³⁹

A nivel general, el Colegio recomienda alimentarse bajo la guía de un profesional en nutrición y no dejarse llevar por dietas de moda, planes o retos disponibles en internet o productos que afirman potenciar la pérdida de peso e insisten en la importancia del consumo de frutas y vegetales, frijoles y cereales integrales y la reducción de azúcar, sal y grasas.⁴⁰

Recomendaciones que ya de por sí los especialistas en salud realizan desde hace varias décadas y que se han visto reflejadas en iniciativas concretas desde las políticas nacionales de salud, así como en esfuerzos y alianzas público-privadas para mejorar los hábitos alimenticios de la población como, por ejemplo, el plan de reducción de la ingesta nacional de sodio en el que trabajan en conjunto la Cámara Costarricense de la Industria Alimentaria (Cacia), el Instituto Costarricense de Investigación y Enseñanza en Nutrición y Salud (Inciensa) y el Ministerio de Salud.⁴¹

Toda vez que este tipo de regulaciones van de la mano con lo planteado en la *Estrategia nacional de abordaje integral de las enfermedades crónicas no transmisibles y obesidad y su plan de acción 2013-2021*, cuya meta general se enfoca en la reducción de la mortalidad prematura por las siguientes enfermedades:

cáncer, cardiovascular, cerebrovascular, respiratoria crónica, renal crónica de etiología desconocida y diabetes mellitus, definiendo metas para promover los factores protectores que conduzcan a la reducción de los factores de riesgo, tales como: obesidad, hipertensión arterial e hiperglicemia, entre otros.⁴²

Valga destacar que en la corriente legislativa no existen proyectos que aborden el tema desde esta perspectiva,⁴³ ya que como antecedentes más próximos se encuentran los expedientes legislativos 18.354, 20.314 y 20.365; el primero relativo a etiquetado de productos transgénicos, el segundo relativo a alimentos genéticamente modificados y el tercero destinado al desincentivo mediante impuesto del consumo de productos ultraprocesados.

³⁹ Ídem.

⁴⁰ Ídem.

⁴¹ Cámara Costarricense de la Industria Alimentaria. (s.f.). *“Empresas de la industria alimentaria afianzan compromiso para cumplir con Programa Nacional de Reducción de Sodio”*. Disponible en: <http://www.cacia.org/empresas-de-la-industria-alimentaria-afianzan-compromiso-para-cumplir-con-programa-nacional-de-reduccion-de-sodio/> Consultado el 22 de mayo de 2020.

⁴² Ministerio de Salud. (2014). Op. Cit. Pág. 12.

⁴³ Según consulta en el Sistema de Información Legislativa realizada el 1 de julio de 2020 http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Consultas_SIL/SitePages/ConsultaProyectos.aspx

Mientras que el expediente 19.458, también en la corriente legislativa, apunta más bien a que las cadenas de restaurantes con al menos cinco locales a nivel nacional publiquen la información calórica de sus productos en sus respectivos menús y que provean la información sobre la cantidad de grasa, azúcar y sodio a los consumidores que así lo soliciten.

En virtud de las anteriores consideraciones, se somete a conocimiento de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley.

Fuentes consultadas:

- *Asamblea Legislativa de Costa Rica. Sistema de Información Legislativa* http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Consultas_SIL/SitePages/ConsultaProyectos.aspx
- *Barquera, Simón et al. (2016). "Análisis de regulaciones y prácticas para el etiquetado de alimentos y bebidas para niños y adolescentes en algunos países de América Latina (Argentina, Chile, Costa Rica y México) y recomendaciones para facilitar la información al consumidor". Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, Unicef. Disponible en: <https://www.unicef.org/lac/informes/an%C3%A1lisis-de-regulaciones-y-pr%C3%A1cticas-para-el-etiquetado-de-alimentos-y-bebidas> Consultado el 24 de abril de 2020.*
- *Baeza, Silvia (2016). "Ley 20.606 sobre composición nutricional de los alimentos y su publicidad". Departamento de Nutrición y Alimentos Subsecretaría de Salud Pública. Disponible en: <https://www.achipia.gob.cl/wp-content/uploads/2016/06/1-MINSAL-Ley-20.606-Dra.-Silvia-Baeza.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.*
- *Cámara Costarricense de la Industria Alimentaria. (s.f.). "Empresas de la Industria Alimentaria afianzan compromiso para cumplir con Programa Nacional de Reducción de Sodio". Disponible en: <http://www.cacia.org/empresas-de-la-industria-alimentaria-afianzan-compromiso-para-cumplir-con-programa-nacional-de-reduccion-de-sodio/> Consultado el 22 de mayo de 2020.*
- *Censo Escolar de Peso-Talla (2016). Ministerio de Educación Pública-Ministerio de Salud- CEN CINA-UNICEF. Disponible en: <https://www.mep.go.cr/sites/default/files/page/adjuntos/informe-ejecutivo-censo-escolar-peso-cortofinal.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.*
- *"Consumo de bebidas azucaradas cae en Chile tras ley de etiquetado de alimentos". El Economista. Publicado el 29 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Consumo-de-bebidas-azucaradas-cae-en-Chile-tras-ley-de-etiquetado-de-alimentos-20200229-0021.html> Consultado el 1 de julio de 2020.*
- *"Costa Rica es el segundo país con mayor obesidad de América Latina". El mundo.cr. Publicado el 12 de noviembre de 2018. Disponible en:*

<https://www.elmundo.cr/costa-rica/costa-rica-es-el-segundo-pais-con-mayor-obesidad-de-america-latina/> Consultado el 24 de abril de 2020.

- INTA Chile. Estudio sobre evaluación de mensajes de advertencia de nutrientes críticos en el rotulado de alimentos. 2012. <https://cipchile.cl/pdfs/2014/11/alimentos/INFORME-FINAL-MENSAJES-INTA.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.
- Ley 20.606. SOBRE COMPOSICIÓN NUTRICIONAL DE LOS ALIMENTOS Y SU PUBLICIDAD. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1041570&idVersion=2015-11-13> Consultado el 24 de abril de 2020.
- Ministerio de Salud et al. (2010). "Encuesta Nacional de Nutrición 2008-2009". Ministerio de Salud, San José, Costa Rica.
- Ministerio de Salud. (2014). "Estrategia nacional de abordaje integral de las enfermedades crónicas no transmisibles y obesidad y su plan de acción". San José, Costa Rica.
- Morales, Cristian y Malo, Miguel (s.f.) "Recomendaciones de la Organización Panamericana de Salud/Organización Mundial de Salud (OPS/OMS) sobre Etiquetado Frontal de Alimentos". Organización Panamericana de Salud/Organización Mundial de Salud (OPS/OMS). Disponible en: <http://comisiones.senado.gob.mx/salud/docs/etiquetado/alimentos.pdf> Consultado el 24 de abril de 2020.
- Norma Oficial Mexicana NOM-051-SCFI/SSA1-2010. Especificaciones generales de etiquetado para alimentos y bebidas no alcohólicas preenvasados -Información comercial y sanitaria. Publicada el 5 de abril de 2010. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/2020/SEECO/NOM_051.pdf Consultado el 24 de abril de 2020.
- "Nueva normalidad implica cambios en hábitos alimenticios". CRHoy.com. Publicado el 17 de mayo de 2020. Disponible en: <https://www.crhoy.com/nacionales/nueva-normalidad-implica-cambios-en-habitos-alimenticios/> Consultado el 20 de mayo de 2020.
- "Nuevo proyecto de ley sobre etiquetado de los alimentos". Comunicarse. Publicado el 29 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://www.comunicarseweb.com/noticia/nuevo-proyecto-de-ley-sobre-etiquetado-de-los-alimentos> Consultado el 24 de abril de 2020.
- Organización Panamericana de la Salud. (2016). "Modelo de perfil de nutrientes de la Organización Panamericana de la Salud". Washington, DC. OPS. Disponible en: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/18622/9789275318737_spa.pdf?sequence=9&isAllowed=y Consultado el 24 de abril de 2020.
- Ramírez, Rodrigo et al. (2016). "Informe Especial. Ley de Etiquetado y Publicidad de Alimentos en Chile: ¿Un modelo replicable para Latinoamérica?". Desarrollando Ideas, Centro de Liderazgo. Llorente & Cuenca. Disponible en:

https://ideas.llorenteycuenca.com/wp-content/uploads/sites/5/2016/05/160504_DI_informe_alimentacion_chile_ESP.pdf
Consultado el 24 de abril de 2020.

- *Riso Patrón, Verónica et al. (2018) “Etiquetado Nutricional Frontal de Alimentos”. Programa Nacional de Alimentación Saludable y Prevención de Obesidad de la Secretaría de Gobierno de Salud de la República Argentina. Disponible en: http://www.msal.gob.ar/images/stories/bes/graficos/0000001380cnt-2019-06_etiquetado-nutricional-frontal-alimentos.pdf Consultado el 24 de abril de 2020.*
- *Unicef. Comunicado de prensa. “Unicef: El etiquetado frontal de alimentos y bebidas aprobado en México, ‘de los mejores del mundo’”. Publicado el 5 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.unicef.org/mexico/comunicados-prensa/unicef-el-etiquetado-frontal-de-alimentos-y-bebidas-aprobado-en-mexico-de-los> Consultado el 24 de abril de 2020.*

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY DE ETIQUETADO FRONTAL DE ALIMENTOS Y BEBIDAS NO ALCOHÓLICAS, PARA FACILITAR LA COMPRESIÓN SOBRE EL CONTENIDO DE INGREDIENTES QUE, POR SU CONSUMO EXCESIVO, REPRESENTEN RIESGOS PARA LA SALUD DE LAS PERSONAS

ARTÍCULO 1- Objeto

La presente ley tiene por objeto regular la información nutricional que debe contener el etiquetado frontal de alimentos y bebidas no alcohólicas, destinados al consumidor final, de fabricación nacional o extranjera, comercializados en territorio costarricense, así como determinar las características de dicha información, la cual debe advertir de forma visible y de fácil comprensión por la población, sobre el contenido de ingredientes que por su consumo excesivo representen riesgos para la salud de las personas.

ARTÍCULO 2- Etiquetado de alimentos y bebidas no alcohólicas

Los fabricantes, productores, distribuidores e importadores de alimentos y bebidas no alcohólicas deberán informar en sus envases o etiquetas los ingredientes que contienen, incluyendo todos sus aditivos y preservantes expresados en orden decreciente de proporciones, así como la información nutricional, expresada en composición porcentual, unidad de peso o bajo la nomenclatura dispuesta por el Ministerio de Salud.

El Ministerio de Salud determinará la forma, tamaño, colores, proporción, características y contenido de las etiquetas y rótulos nutricionales de los

alimentos, velando especialmente por que la información que en ellos se contenga sea visible y de fácil comprensión por la población.

El etiquetado deberá contemplar, al menos, los contenidos de calorías, azúcares, sodio y grasas saturadas en el área frontal de los productos.

ARTÍCULO 3- Prohibiciones en aditamentos y etiquetado

No se podrá adicionar a los alimentos y comidas preparadas ingredientes o aditivos que en exceso puedan provocar daños a la salud. Así como hacer uso de engaños o falsedades, que de alguna forma confundan a los consumidores respecto a la verdadera naturaleza y valor nutricional de los alimentos.

El etiquetado de los productos sustitutos de la leche materna no deberá desincentivar la lactancia natural. Asimismo, indicará que el uso de estos sustitutos debe contar con el asesoramiento de profesionales en ciencias de la salud.

ARTÍCULO 4- Promoción de hábitos de alimentación saludable

El Ministerio de Educación Pública deberá promover en los niveles de educación preescolar, primaria y secundaria actividades que contribuyan a desarrollar hábitos para una alimentación saludable y adviertan sobre los efectos nocivos para la salud humana de una dieta excesiva en calorías, grasas saturadas, azúcares, sodio y otros nutrientes.

ARTÍCULO 5- Deberes del Ministerio de Salud

El Ministerio de Salud determinará los alimentos que, por unidad de peso o volumen, o por porción de consumo, presenten en su composición nutricional elevados contenidos de calorías, grasas, azúcares, sodio u otros ingredientes que en exceso puedan provocar daños a la salud. Este tipo de alimentos se deberá rotular como "alto en calorías", "alto en sodio", "alto en grasas" o "alto en azucares", según corresponda.

La información indicada anteriormente, incluyendo sus contenidos, forma, tamaño, mensajes, señalética o dibujos, proporciones y demás características será determinada por el Ministerio de Salud.

El Ministerio de Salud realizará campañas publicitarias para la promoción de una alimentación saludable y hábitos de vida saludables.

ARTÍCULO 6- Comercialización, promoción y publicidad

Los alimentos a que se refiere el artículo anterior que presenten en su composición nutricional elevados contenidos de calorías, grasas, azúcares, sodio

u otros ingredientes que en exceso puedan provocar daños a la salud no se podrán comercializar, promocionar y publicitar dentro de establecimientos de educación preescolar, primaria y secundaria.

Asimismo, se prohíbe su ofrecimiento o entrega a título gratuito a menores de edad, así como la publicidad de estos dirigida a esta población.

ARTÍCULO 7- Sanciones

El incumplimiento en las normas de etiquetado, comercialización, promoción y publicidad dispuestas en la presente ley será sancionado con una multa de entre tres y seis salarios base referenciados al artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993.

ARTÍCULO 8- Destino de las recaudaciones por sanciones

Lo recaudado por concepto de multas según lo dispuesto en el artículo anterior será destinado al Ministerio de Salud con el fin de que realice campañas publicitarias para la promoción de una alimentación saludable y hábitos de vida saludables.

TRANSITORIO ÚNICO- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 3 meses después de su publicación en el diario oficial.

Rige doce meses después de su publicación.

María José Corrales Chacón
Diputada

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Sociales.

1 vez.—Solicitud N° 209917.—(IN2020470997).

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ

CÓDIGO DE VESTIMENTA Y USO DE EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL PARA COLABORADORES DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ

INTRODUCCIÓN:

La imagen de la Municipalidad de San José se asocia con la imagen personal que como colaboradores proyectamos, aspecto de alto valor en las relaciones que se establecen con todas nuestras partes interesadas.

Como colaboradores de la Municipalidad de San José, somos parte importante en la comunicación de nuestra identidad, y por ello tenemos la responsabilidad de reflejar en nuestras relaciones quienes somos: un ente rector del cantón que planifica y dirige el desarrollo de la ciudad, presta servicios públicos; con calidad, oportunidad, efectividad y ética, para satisfacer las necesidades de su población y visitantes.

La apariencia personal o forma de vestir en el trabajo deberá guardar relación, con las funciones que realicemos; así como con el cargo que desempeñemos.

CONSIDERANDO:

- a) Que el artículo 90, incisos 7 y 8), del Reglamento de Organización y Servicios establece como una obligación de los servidores “Vestir correctamente durante la jornada de trabajo y el uso obligatorio de uniformes en aquellos casos en que la Municipalidad los proporcione sujeto a las normas que al efecto se establecen en el Reglamento respectivo, así como el portar en un lugar visible de su vestimenta su carné de identificación, dentro del lugar de trabajo o fuera de este, cuando por el cumplimiento de las funciones propias de su cargo requiera identificarse.
- b) Que la Municipalidad de San José, requiere contar con un código de vestimenta que regule la presentación de sus colaboradores según lo establecido en la normativa antes citada.

POR TANTO:

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 17 del Código Municipal, se resuelve la aprobación del siguiente Código de Vestimenta para colaboradores de la Municipalidad de San José:

ALCANCE:

De acatamiento obligatorio y aplica para todos los colaboradores de la Municipalidad de San José.

Al utilizar la palabra colaborador o similar terminología, se estará haciendo referencia tanto a hombres como mujeres, sin discriminación de género.

RESPONSABILIDADES:

Es responsabilidad de cada superior inmediato velar porque se cumpla la normativa interna que es de carácter obligatorio. La Dirección de Recursos Humanos será el fiscalizador de dicho acatamiento.

ASPECTOS GENERALES:

1. Se dotará de carné de identificación a todos los colaboradores, quienes estarán en la obligación de portarlo en un lugar visible y tienen la responsabilidad de cuidarlo y conservarlo en buen estado.
2. El carné es de uso estrictamente personal, no podrá ser transferido a otro colaborador o persona externa a la Institución. El uso es exclusivo y obligatorio en todos aquellos actos o eventos oficiales en los que el colaborador asista en representación de la Municipalidad tanto dentro como fuera de su jornada laboral.
3. Se requiere que los colaboradores tengan una buena presentación en su apariencia y vestimenta personal debiendo llevar las prendas siempre limpias y planchadas proyectando una buena imagen.
4. Todo colaborador debe velar porque su higiene y presentación personal, sean los óptimos.
5. Cuando se convoque a cualquier actividad de capacitación, se deberá cumplir con las normas de presentación personal indicadas en este Código, salvo que la convocatoria respectiva indique que está permitido el uso de ropa casual o informal.
6. Durante las giras el colaborador debe también acatar las normas de presentación indicadas en este documento.
7. Se prohíbe a todos los colaboradores, asistir a bares, tomar bebidas alcohólicas y participar en actividades que no sean propias de la oficina, con los logotipos municipales, uniforme dotado por la Municipalidad o con el carné de identificación. Asimismo, se prohíbe la exposición en redes sociales y en actividades no propias del Municipio vistiendo alguno de los atuendos indicados.
8. El uso de los uniformes es obligatorio para aquel personal que lo tiene asignado. Los uniformes usados cada vez que se realice una nueva entrega deberán ser devueltos por el colaborador a la Municipalidad de San José, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento sobre Indumentaria, Implementos y Equipo de Protección Personal para los Funcionarios de la Municipalidad de San José.

9. En el caso de los funcionarios que utilicen vestimenta casual se les permitirá el uso de pantalones de mezclilla de lunes a viernes salvo actividades que requieran una vestimenta formal, los jeans no podrán estar desteñidos, sin ruedos, rotos, con parches o descocidos.

TIPOS DE VESTIMENTA:

Se establecen tres tipos de vestimenta:

- La casual, para los colaboradores: ejecutivos, profesionales, técnicos y administrativos.
- La formal, para colaboradores que asistan actividades oficiales, presentación de informes, reuniones, y audiencias, que demanden este tipo de vestimenta.
- Uniforme, debiendo utilizarlo todo aquel personal que atienda público, siguiendo lo dispuesto en el “Reglamento sobre Indumentaria e Implementos y Equipo de Seguridad Ocupacional y otros para los Funcionarios de la Municipalidad de San José”.

Normas de vestir para el **personal masculino**:

VESTIMENTA CASUAL

- Los pantalones deben ser de vestir tipo casual, se permiten los pantalones estilo dockers o similares y de mezclilla salvo actividades que requieran una vestimenta formal, los jeans no podrán estar desteñidos, sin ruedos, rotos, con parches o descocidos. De preferencia colores neutros. No se permite el uso de colores llamativos y estos no deben estar rotos.



- Las camisas podrán ser de manga larga, corta o tres cuartos a discreción del colaborador, Se permite el uso de camisa tipo polo no así las camisetas tipo t-shirt con cuello redondo o en uve.



- Los zapatos deben ser tipo casual cerrados y discretos, de amarrar o estilo mocasín de tonos neutros. El zapato tenis será permitido únicamente para los funcionarios que realicen tareas de campo que así lo requieran.



VESTIMENTA FORMAL

- Los pantalones tipo formal deben ser de corte recto. De preferencia colores neutros. Asimismo, el largo de los pantalones no debe sobrepasar el inicio de la suela del zapato y los ruedos no deben estar rotos.



- Las camisas a utilizar deben ser de manga larga, de tonos y estampados discretos. Éstas deberán ser aptas para usar con corbata y traje entero en caso de ser necesario.



- Los zapatos deben ser cerrados, clásicos de amarrar o estilo mocasín de tonos neutros.



- El uso de medias es requerimiento necesario tanto en vestimenta formal como casual.



- El uso de faja será requerido (obligatorio) en ambos tipos de vestimenta y deberá encontrarse en buen estado, con hebilla de color y diseño discreto.



- Los colaboradores que utilicen vestimenta formal deberán siempre utilizar corbata, o en los casos que así se requiera.



- En ningún caso se podrán usar aretes, "piercings", expansiones. Y cualquier accesorio que se utilice deberá ser clásico y discreto.



- Lo abrigos deben ajustarse con la vestimenta que utilice.



- Los colaboradores deberán llevar el cabello limpio y bien peinado. El corte de cabello y peinado debe ser formal o clásico.



- En caso que el colaborador use bigote o barba, deben mantenerlos bien cuidados.



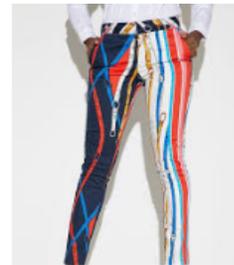
- En todos los casos las uñas de las manos deben permanecer limpias y bien recortadas.



Normas de vestir para el **personal femenino** son las siguientes:

Pantalones en vestimenta casual

- Se permiten los pantalones estilo dockers o similares y de mezclilla salvo actividades que requieran una vestimenta formal, los jeans no podrán estar desteñidos, sin ruedos, rotos, con parches o descocidos. De preferencia colores neutros. No se permite el uso de colores llamativos y estos no deben estar rotos. No está permitido el uso de pantalones cortos, pescadores o estilo bermuda, licras, leggings, transparencias, talles bajos, prendas muy ceñidas al cuerpo y otros similares.



Pantalones en vestimenta formal

- De preferencia en corte recto, largo apropiado de acuerdo con el alto de los zapatos, no se permitirá el uso de pantalones extremadamente ajustados, pantalones en tela licra, pantalones rotos, con transparencias, pantalones desteñidos, pantalones cortos tipo mangano o "leggings". No se permite el uso de colores llamativos.



- En cuando a las faldas estas deberán tener un largo a nivel de la rodilla (largo ejecutivo) o de un largo máximo de 5cm arriba de la rodilla y sin aberturas pronunciadas, no se permitirán faldas extremadamente ajustadas con aberturas pronunciados ni de tela transparente.



- No se permite el uso de blusas de telas transparentes, extremadamente ajustadas, de escotes pronunciados al frente o en la espalda, de tirantes delgados o "strapless". Se permite el uso de blusas camiseras o tipo polo.



- En caso de utilizar vestidos estos podrán ser de un corte formal o casual, y deberán mantener un largo ejecutivo no mayor a cinco centímetros arriba de la rodilla sin aberturas pronunciadas. No deberán ser extremadamente ajustados con escotes pronunciados ni de tela transparente.



- Los zapatos de preferencia cerrados, formales, en caso de zapatos con abertura, deberán usar pies con bonita presentación y uñas bien recortadas. En caso de usar sandalias deben ser tacón cuña o tacón aguja, no se permite el uso de sandalia baja, se deben evitar los zapatos tipo pantufla (de meter) o playera.
- No se permitirá botas de peluche, o botas que vayan por fuera del pantalón, podrán utilizarse con faldas largas o vestidos, en caso de utilizarlas con pantalón este debe cubrir las botas.
- En caso de los zapatos deportivos tipo tenis estos únicamente podrán utilizarlo los funcionarios que realicen tareas de campo que así lo requiera.



- No se pueden usar aretes, "piercings", expansiones. Los accesorios deben ser clásicos y discretos.



- El cabello debe estar peinado y limpio, ya sea que lo lleve suelto o recogido. Si se utilizan peinados con accesorios como: colas, prensas o sujetadores se sean clásicos y discretos.



- Las uñas de las manos deben de tener un largo discreto y deben permanecer limpias.



Vestimenta para quienes se les proporciona uniformes:

La Municipalidad según lo dispuesto en la Convención Colectiva, proporciona la indumentaria personal a los trabajadores, que consiste en lo siguiente:

- Uniformes por año.
- Calzado
- Capa.
- Jacket según corresponda.
- Gorra o sombrero.

Es posible realizar cambios a los accesorios, prendas o colores de los uniformes, sin necesidad de modificar el presente Reglamento, lo anterior previa valoración por parte de la Dirección de Recursos Humanos.

Según la naturaleza de las tareas que realizan los colaboradores municipales, el uniforme será el que a continuación se detalla:

1. Operativos en los cargos de Trabajadores Manuales: Mejoramiento de Barrios, Mercados, Reciclaje, Cementerios, Corredor Biológico, y Mantenimiento de Obras:

<p>Pantalones color azul</p> 	<p>Camisa color verde limón intenso con leyenda de color azul en la espalda que indique "Municipalidad de San José"</p> 
<p>Gorra de color azul.</p> 	<p>Calzado tipo bota media caña de cuero, dieléctrico y de seguridad.</p> 
<p>Capa de dos piezas</p> 	

2. Trabajadores Manuales de la Sección de Recolección de Residuos Sólidos de jornada diurna y nocturna:

<p>Pantalón tipo buzo color azul</p> 	<p>Camisa color amarillo</p> 
<p>Gorra de color azul.</p> 	<p>Calzado tipo tenis media caña.</p> 

Capa de dos piezas



3. Personal operativo femenino de la Sección de Parques, Limpieza Urbana, Reciclaje, Mantenimiento y Construcción de Obras, los pantalones son en color azul y blusa manga larga color verde limón intenso:

Pantalón color azul



Blusa manga larga color verde limón intenso



Gorra color azul.



Calzado en cuero tipo bota media caña



Capa de dos piezas



4. Personal con cargo de Supervisoras de la Sección Limpieza Urbana, Parques y Servicios Ambientales.

Pantalones color azul



Blusa color azul rey



Gorra color azul.



Calzado tipo bota media caña de cuero.



Capa de dos piezas



5. Supervisores de Sección Limpieza Urbana, Parques, Red Pluvial, Mantenimiento de Vías, Mejoramiento de Barrios, Mercados, Corredor Biológico, Servicios de Recolección.

Pantalón color azul



Camisa color azul rey



Gorra color azul.



Calzado en cuero tipo bota media caña.



Capa de dos piezas:



6. Operadores de Equipo Liviano de Sección Transportes

Masculinos:

Pantalones color azul



Camisa color blanco con azul



Jacket



Calzado en cuero estilo zapatilla.



7. Operadores de Equipo Liviano Sección Transportes.

Femeninas:

Pantalón color azul



Blusa color blanco con azul



Jacket

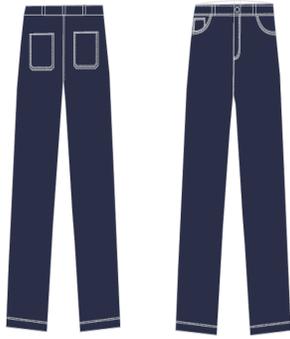


Calzado estilo mocasín



Operador de Equipo Pesado:

Pantalones de mezclilla color azul



Camisas color azul tipo polo con manga larga.



Gorra color azul.



Calzado en cuero tipo bota media caña.



Capa dos piezas.



8. Operativos de Red Pluvial:

Pantalones de mezclilla color azul



Camisas color azul



Gorra color azul



Calzado en cuero tipo bota media caña, dieléctrico con puntera de seguridad.



Capa dos piezas.



9. Operativos de Mantenimiento de Vías y Maquinaria:

Pantalones de mezclilla color azul



Camisa color azul



Gorra



Calzado en cuero. tipo bota media caña, dieléctrico con puntera de seguridad.



Capa dos piezas.



10. Operativos Soldadores y Mecánicos:

<p>Pantalón de Army color azul.</p> 	<p>Camisas o Gabacha de Army.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero tipo bota media caña, dieléctrico con puntera de seguridad.</p> 
<p>Capa dos piezas.</p> 	

11. Operativos Sección Parques PODA:

<p>Pantalón de Army color azul.</p> 	<p>Camisas o Gabacha de Army.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero tipo bota media caña, dieléctrico.</p> 
<p>Capa dos piezas.</p> 	

12. Operativos Sección Limpieza Urbana:

<p>Pantalón de Army color azul o buzo</p> 	<p>Camisa cuello en V, color verde.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero tipo bota media caña, dieléctrico.</p> 
<p>Capa dos piezas.</p> 	

13. Trabajador Operativo Manual, Sección Parques:

<p>Pantalón de mezclilla color azul.</p> 	<p>Camisa cuello en v, color verde.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero tipo bota media caña, dieléctrico.</p> 
<p>Capa dos piezas.</p> 	

14. Trabajadores en los puestos de Boleteros.

<p>Pantalón color azul</p> 	<p>Camisa tipo polo, manga corta, color azul.</p> 
--	--

<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero tipo bota media caña.</p> 
<p>Jacket</p> 	

15. Trabajadores Sección Servicios Generales:

a) Masculinos:

<p>Pantalones en tela Lineton, color azul</p> 	<p>Gabacha color azul</p> 
---	--

<p style="text-align: center;">Jacket</p> 	<p style="text-align: center;">Calzado estilo zapatilla</p> 
---	--

16. Trabajadores sección Servicios Generales:

b) Femeninas

<p style="text-align: center;">Enaguas o pantalones color azul</p> 	<p style="text-align: center;">Gabacha color azul</p> 
<p style="text-align: center;">Jacket</p> 	<p style="text-align: center;">Calzado estilo mocasín.</p> 

17. Inspectores de Ambiente, Patentes, Comercio Informal:

<p>Pantalón tipo mezclilla color azul.</p> 	<p>Camisa tipo polo manga larga, azul rey.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero estilo bota media caña o estilo zapatilla en cuero.</p> 
<p>Jacket</p> 	

18. Inspectoras de Ambiente, Patentes, Comercio Informal:

<p>Pantalón color azul.</p> 	<p>Blusa tipo polo manga larga, azul rey.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado estilo mocasín.</p> 
<p>Jacket</p> 	

19. Inspectores de Permisos de Construcción:

Masculinos:

<p>Pantalón en tela mezclilla color azul.</p> 	<p>Camisa tipo polo manga larga, azul oscuro.</p> 
<p>Gorra color azul</p> 	<p>Calzado en cuero estilo bota media caña o estilo zapatilla en cuero.</p> 
<p>Jacket</p> 	

20. Inspectoras de Permisos de Construcción:
Femeninas.

<p>Pantalón color azul.</p> 	<p>Blusa tipo polo manga corta color azul oscuro.</p>  <p>Mangas Protectoras de Sol</p>
---	---

Gorra color azul



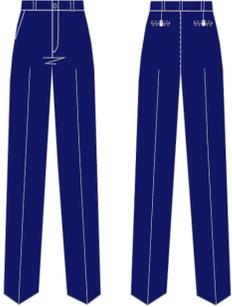
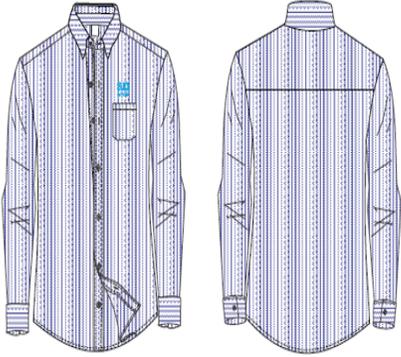
Calzado estilo mocasín.



Jacket



21. Inspectores de Recursos Humanos:

<p>Pantalón en tela linetón color azul.</p> 	<p>Camisa manga larga</p> 
<p>Capa para motorizado de tres piezas</p> 	<p>Calzado en cuero estilo bota media caña o estilo zapatilla en cuero.</p> 

22. Notificadores de Recursos Humanos:

<p>pantalón tela linetón color azul</p> 	<p>Camisa manga larga</p> 
---	--

Capa para motorizado de dos piezas



Calzado en cuero estilo zapatilla.



23. Personal femenino de Bibliotecas:

Gabacha, color azul rey.



Jacket



24. Personal de la Imprenta Municipal:

Masculino:

Pantalón mezclilla, color azul.



Gabacha, color azul.



Calzado en cuero estilo bota media caña o estilo zapatilla en cuero.



25. Personal de la Policía Municipal y guías Caninos:

Masculino:

Pantalón azul, tela en ripstop.



Camisa color azul con verde limón intenso



Capa de dos o tres piezas.



Calzado estilo policial y zapatilla



26. Personal de la Policía Municipal:
Femenino:

<p>Pantalón azul, tela en ripstop.</p> 	<p>Blusa color azul con verde limón intenso</p> 
<p>Capa de dos piezas.</p> 	<p>Calzado estilo policial.</p> 

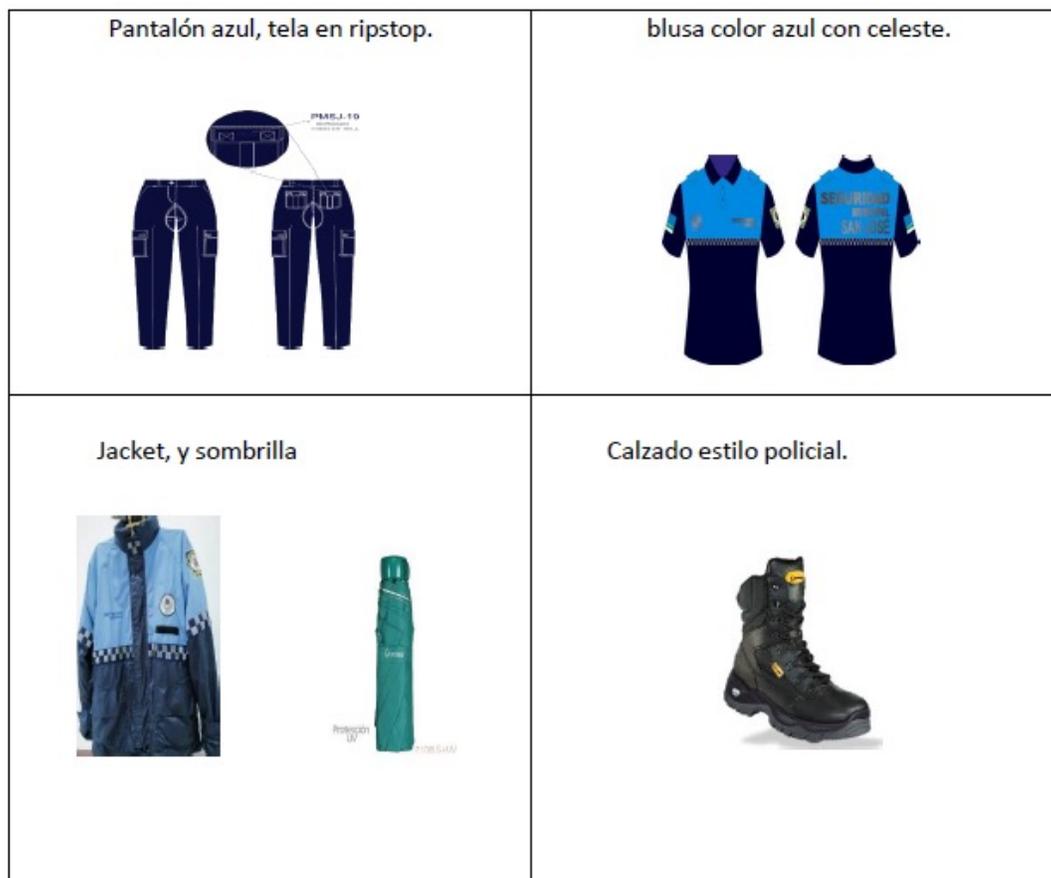
27. Personal de la Seguridad Interna (Guardia) Municipal:

Masculino:

<p>Pantalón azul, tela en ripstop.</p> 	<p>Camisa color azul con celeste.</p> 
<p>Jacket y Paraguas</p> 	<p>Calzado estilo policial y zapatilla.</p> 

28. Personal de la Seguridad Interna (Guardia) Municipal:

Femenino:



29. Personal de Parquímetros y Control Vial:

a) Masculino:

Pantalón azul, tela en ripstop.



Camisa color azul con blanco.



Capa de dos o tres piezas.



Calzado en cuero tipo bota media caña y zapatilla.



b) Femenino:

<p>Pantalón azul, tela en ripstop.</p> 	<p>Blusa color azul con blanco.</p> 
<p>Capa de dos piezas.</p> 	<p>Calzado en cuero tipo bota media caña.</p> 

30. Personal de Unidades especiales se les dotará según actividad que desempeñan de lo siguiente:

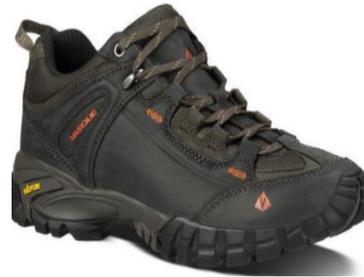
A. Policiclo.

<p>Pantalón corto en tela ristop color azul</p> 	<p>Camisa o Blusa tipo polo manga corta.</p> 
---	---

Capa de dos piezas.



Calzado estilo tenis caña baja



b. Personal de la Policía Municipal jefaturas, Mandos Medios y Seguridad Electrónica:

Pantalón azul, tela en ripstop.



Camisa color azul cuello chino.



Capa de tres piezas y dos piezas.



Calzado estilo policial y zapatilla



31. Personal con cargo de Compradores del Departamento de Proveeduría:

<p>Pantalón mezclilla color azul</p> 	<p>Camisa tipo polo manga corta.</p> 
<p>Capa de dos o tres piezas y paraguas.</p> 	<p>Calzado tipo zapatilla.</p> 

32. Personal masculino, que realiza trabajos de campo de la Sección Diseño e ingeniería, Sección Calidad de Vida y Salud Ocupacional, Gestion de Proyectos, Gerencia Provisión de Servicios y OPAD.

<p>Pantalón mezclilla color azul</p> 	<p>Camisa color azul, tipo polo manga larga.</p> 
--	---



33. Personal femenino, que realiza trabajos de campo de la Sección Diseño e ingeniería, Sección Calidad de Vida y Salud Ocupacional, Gestion de Proyectos, Gerencia Provisión de Servicios y OPAD.



Jacket



Calzado



Gorra



34. Personal de Soporte Técnico:

Pantalón de mezclilla color azul.



Camisa o Blusa color azul





35. Administrativo, Plataforma de Servicios, Secretarios, Secretarias, Agentes de Cuenta, Concejo Municipal y Alcaldía, Cajeros de la Sección de Ingresos.

a) Masculino:



b) Femenino.



a) Vestimenta especial:

Previa autorización de la Dirección de Recursos Humanos el personal que utiliza uniforme podrá utilizar la vestimenta especial que se indica:

1. **Camiseta tipo polo o camisera:** el diseño y el color deberá ser previamente aprobado y comunicado por parte de la Dirección de Recursos Humanos y se permite con el uso de pantalón tipo formal, dockers o mezclilla (no se permiten rotos o con parches).
2. **Vestimenta para día viernes:** los días viernes o en caso de que haya algún evento de clima organizacional o cualquier otro tipo autorizado por la Dirección de Recursos Humanos, el personal que utiliza uniforme podrá utilizar un atuendo casual pudiendo utilizarse pantalón de mezclilla y camisas o blusas tipo polo. No se permite uso de tenis ni vestimenta extremadamente ajustada o con las características antes descritas para personal masculino y femenino.

EXCEPCIONES:

En casos excepcionales amparados por alguna prescripción médica la jefatura podrá consultar a Recursos Humanos si se presenta algún caso especial y el mismo se será analizado.

MEDIDAS DISCIPLINARIAS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO:

En caso de incumplimiento se deberá seguir el procedimiento establecido en la directriz ALCALDÍA 6246 2013, la cual da los lineamientos generales que se deben seguir a efecto de imponer una sanción a los colaboradores cuando así proceda. Debiendo cada Jefatura gestionar y sancionar aquellas faltas que puedan ser catalogadas como leves, y aquellas que aparentemente sean graves o muy graves deben ser reportadas a la Dirección de Recursos Humanos.

En caso de que una falta sea muy grave procederán los recursos establecidos en el artículo 126 del Reglamento Autónomo de Organización y Servicio de la Municipalidad de San José.

DISPOSICIONES FINALES

1. El presente Código de Vestimenta busca establecer regulaciones básicas al personal de la Municipalidad de San José durante la jornada laboral ordinaria o extraordinaria.
2. Su acatamiento será de observancia obligatoria para todo funcionario o funcionaria, sin distinción de su puesto o función.
3. Corresponderá a las Jefaturas, así como a los supervisores, velar por el cumplimiento de este Código en sus respectivos centros de trabajo.

Publíquese en el Diario Oficial La Gaceta de conformidad con lo dispuesto en el numeral 43 del Código Municipal vigente por una única vez, y como reglamento definitivo por tratarse de un reglamento de orden interno.

Acuerdo 9, Artículo IV, de la Sesión Ordinaria N°. 003, celebrada por el Concejo Municipal del Cantón Central de San José, el 19 de mayo del año dos mil veinte.

San José, diez de junio de dos mil veinte.—Lic. Gilberto Luna Montero, Sección de Comunicación Institucional.—1 vez.—Solicitud N° 203748.—(IN2020466086).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

JUNTA DIRECTIVA

Conforme a lo dispuesto por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, mediante acuerdo 07-55-2020 del acta de la sesión 55-2020, celebrada el 30 de junio de 2020, se somete a consulta pública, por el plazo de 10 días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, contados a partir del día hábil siguiente de la presente publicación, la propuesta de **“REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD PARA EL REFRENDO DE CONTRATOS DE RENOVACIÓN DE CONCESIÓN, CONTRATOS DE CONCESIÓN DERIVADOS DE PROCEDIMIENTOS DE LICITACIÓN ABREVIADOS Y ADENDAS EFECTUADAS A CONTRATOS REFRENDADOS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS DE RUTA REGULAR”**, conforme al texto que se copia a continuación.

Las observaciones que deseen formularse deben remitirse al Expediente: **OT-328-2020** en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep)

REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD PARA EL REFRENDO DE CONTRATOS DE RENOVACIÓN DE CONCESIÓN, CONTRATOS DE CONCESIÓN DERIVADOS DE PROCEDIMIENTOS DE LICITACIÓN ABREVIADOS Y ADENDAS EFECTUADAS A CONTRATOS REFRENDADOS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS DE RUTA REGULAR.

RESULTANDO:

- I. Que el 2 de enero de 2006, la entonces Reguladora General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, dictó la resolución RRG-5266-2005 (sic), mediante la cual estableció el *“Procedimiento para el refrendo de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores”*. Dicha resolución fue publicada en el diario oficial La Gaceta N° 7 del 10 de enero de 2006.
- II. Que el 24 de octubre del 2017, el Regulador General, mediante el oficio 878-RG-2017, estableció en diálogo con el Consejo de Transporte Público (CTP), formatos estandarizados para presentar solicitudes de refrendo de renovaciones de contratos de concesión y de refrendo de contratos de concesión derivados del Procedimiento Especial Abreviado.

- III. Que el 13 de junio de 2018, el Regulador General, mediante el oficio 475-RG-2018, en seguimiento del acuerdo con el Ministro de Obras Públicas y Transportes, de conformar una comisión de alto nivel entre ambas instituciones, que abordara de manera conjunta soluciones en el tema del transporte público, desde el marco de legalidad que rige a las competencias concurrentes de ambos entes, designó a lo interno de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, un equipo técnico, para tales efectos.
- IV. Que el 27 de noviembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en la sesión ordinaria 69-2018, emitió el acuerdo 09-69-2018, mediante el cual dispuso:

“Solicitar a la Administración, en plazo máximo de seis meses, llevar a cabo un análisis integral de los requisitos de admisibilidad, para los refrendos de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores”.

- V. Que el 15 de mayo de 2020, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en la sesión extraordinaria 40-2020, recibió al Ministro de Obras Públicas y Transportes, al Viceministro de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y a otros funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), y durante la sesión se expusieron y conversaron varios temas de interés para ambas instituciones dentro del marco de sus competencias de Ley, entre esos temas, se trató el status que presentan actualmente los refrendos de los contratos de concesión para el período 2014-2021. En dicha sesión en lo que interesa se señaló, entre los participantes, lo siguiente:

“(…) A la Aresep lo que le han delegado no es un tema de regulación, sino de verificación del bloque de legalidad de los contratos. Considera que se podría revisar los requisitos y, en conjunto con el MOPT se emita una propuesta (…)

(…) por instrucciones del Regulador General y del Ministro del MOPT, se conformó una comisión desde inicios del Gobierno que ha venido trabajando en distintos temas del sector. Considera que es fundamental revisar la resolución RRG-5266-2005, dictada por la entonces Reguladora General Aracelly Pacheco Salazar. Dicha resolución, es la que contiene los requisitos base para la revisión del bloque de legalidad por parte de la Intendencia, su posterior valoración y firma del refrendo por parte del Regulador General.

Le parece que, conforme a lo discutido en esta oportunidad, los equipos técnicos ya conformados de ambas instituciones podrían revisar y preparar una propuesta de modificación a la citada resolución, dentro del marco de ley, y elevarla a esta Junta Directiva para su valoración y fines pertinentes.

*El señor **Roberto Jiménez Gómez** indica que con base en lo dialogado, la comisión Aresep-MOPT que viene trabajando este tema desde hace tiempo, revisen de manera inmediata los requisitos de la resolución RRG-5266-2005 y hasta dónde se pueda, actualizar lo que corresponda en la resolución mencionada y tener lista una propuesta de modificación para finales del mes en curso (...)*

- VI.** Que el 20 de mayo de 2020, de acuerdo con la instrucción girada en la sesión extraordinaria 40-2020 del 15 de mayo del 2020, indicada en el resultando anterior, se coordinó una reunión donde funcionarios de esta Autoridad, del MOPT y CTP, realizaron una sesión de trabajo en las instalaciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en la cual se analizó de forma conjunta y en detalle, la resolución administrativa RRG-5266-2005 (sic) del 2 de enero de 2006, denominada *“Procedimiento para el refrendo de los contratos de concesión, sus adendas y modificaciones, para el servicio público de transporte público remunerado de personas en vehículos automotores”*.
- VII.** Que el 22 de mayo de 2020, el equipo técnico de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, designado en el oficio 475-RG-2018, realizó un análisis técnico y jurídico de los cambios propuestos a la resolución administrativa RRG-5266-2005 (sic) del 2 de enero de 2006 así como otros aspectos importantes dentro del proceso de refrendo.
- VIII.** Que el 28 de mayo de 2020, el equipo técnico de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, designado en el oficio 475-RG-2018, en cumplimiento de la instrucción realizada en la sesión extraordinaria 40-2020 del 15 de mayo del 2020, emitió el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de concesión, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*.
- IX.** Que el 2 de junio de 2020, la Junta Directiva de la de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en la sesión ordinaria 45-2020, conoció el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de concesión, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”* y mediante el acuerdo 05-45-2020, dispuso lo siguiente:

“Continuar en una próxima sesión, con el análisis de una de modificación a los requisitos de admisibilidad generales para el refrendo de contratos de concesión y sus adendas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en el sentido de que se incorporen las sugerencias y observaciones planteadas en esta oportunidad”.

- X. Que el 18 de junio de 2020, el equipo técnico de la de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, designado en el oficio 475-RG-2018, en cumplimiento del acuerdo 05-45-2020 de la sesión ordinaria 45-2020, remitió al Regulador General el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular”*.
- XI. Que el 19 de junio de 2020, el Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, mediante el oficio OF-0526-RG-2020, remitió a la Junta Directiva el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular”*.
- XII. Que el 23 de junio de 2020, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en la sesión ordinaria 53-2020, conoció el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular”* y dispuso:
- “Continuar en una próxima sesión, con el análisis de una de modificación a los requisitos de admisibilidad generales para el refrendo de contratos de concesión y sus adendas, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, en el sentido de que se incorporen las sugerencias y observaciones planteadas en esta oportunidad”*.
- XIII. Que el 25 de junio de 2020, el equipo técnico de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, designado en el oficio 475-RG-2018, en cumplimiento de lo dispuesto en la sesión ordinaria 53-2020, remitió al Regulador General el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular”*.
- XIV. Que el 25 de junio de 2020, el Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, mediante el oficio OF-0548-RG-2020, remitió a la Junta Directiva el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular”*.

- XV. Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I. Que el artículo 12 de la Ley 3503, “*Ley Reguladora Transporte Remunerado de personas en vehículos automotores*”, le otorga a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos la competencia de refrendar los contratos de concesión que se suscriban en el servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores; el citado artículo dispone literalmente lo siguiente:

“La concesión se formalizará mediante contrato que suscriban el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley N° 7593 de 9 de agosto de 1996)”.

- II. Que el refrendo de los contratos de concesión que se suscriban en el servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, es un acto administrativo de aprobación, mediante el cual se le otorga eficacia jurídica a un acto administrativo emanado de otro órgano de la Administración Pública, dando lugar a la ejecutividad y ejecutoriedad del acto refrendado (artículo 145 de la Ley General de la Administración Pública).
- III. Que la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 2004-14421 del 16 de diciembre de 2004, señaló que el refrendo constituye:

“(…) Acto administrativo de aprobación mediante el cual se constata la legitimidad y se otorga la posibilidad jurídica de la eficacia a un acto emanado por otro órgano, dando lugar a su ejecutividad y ejecutoriedad (...) a través de esa figura examina y verifica que el clausulado del contrato debidamente formalizado se ajuste al bloque de legalidad”.

- IV. Que la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante las resoluciones 380-F-S1-2009 del 20 de abril de 2009 y la de las 14:23 horas del 23 de octubre del 2012, señaló respecto de la figura del refrendo, respectivamente:

Resolución 380-F-S1-2009 del 20 de abril de 2009:

“(…) si bien es cierto la competencia para establecer y modificar el régimen operacional incumbe al Consejo de Transporte Público, la misma Ley Reguladora de esa materia, sea, la N° 3503, estatuye en el numeral 12 la necesidad de que la contratación se perfeccione mediante un acuerdo que debe ser refrendado por la ARESEP. Se trata de un acto de aprobación, que incide

en la eficacia del contrato administrativo, así como de cualquier acto concreto que lo modificara, y sin el cual no podrían desplegarse sus efectos. Sin perjuicio de las competencias que en la materia tiene el ente rector, el refrendo permite analizar la conformidad del clausulado del convenio con el ordenamiento jurídico. (...) La ausencia de este requisito, impide su eficacia, lo que implica, la imposibilidad de que sea oponible o ejecutado, como lo dispone de manera diáfana el numeral 145.4 LGAP.

Resolución de las 14:23 horas del 23 de octubre del 2012:

“(...) 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”.

- V. Que la Procuraduría General de la República, mediante los dictámenes C-165-2014 del 27 de mayo del 2014 y C-103-2015 del 6 de mayo de 2015, señaló respecto al refrendo, respectivamente:

Dictamen C-165-2014 del 27 de mayo del 2014:

“(...) 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 (...)”.

Dictamen C-103-2015 del 6 de mayo de 2015:

“(...) Por medio del contrato, la Administración plasmara las condiciones bajo las cuales la gestión indirecta del servicio ha sido delegada en el segundo. El contrato, documento de formalización de la gestión delegada, se sujeta a refrendo de la Autoridad Reguladora del Servicio. Refrendo que es un acto de aprobación, una forma de control posterior que determina la eficacia del contrato y de la concesión que este formaliza.

Ciertamente, el refrendo es un acto exterior al contrato, pero sin este refrendo el contrato no puede ser efectuado. Consecuentemente, en ausencia de refrendo el concesionario no podrá prestar el servicio, porque carece de un acto eficaz que la habilite (...)”.

- VI.** Que la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 380-F-S1-2009 del 20 de abril de 2009, señaló respecto de las modificaciones del contrato de refrendo, lo siguiente:

“(...) En este sentido, el principio que debe regir la materia es que, el requisito en cuestión sea aplicable para aquellas adendas que incorporen variaciones sustanciales, no sólo en términos de la operatividad, sino, aquellas referidas a las implicaciones económicas del servicio, esto es, las que tengan una incidencia directa e importante en las fijaciones tarifarias (...)”.

- VII.** Que en virtud de la estructura de la metodología tarifaria ordinaria vigente, los factores con mayor peso relativo en las tarifas son aquellos relacionados con la dimensión de la flota, el consumo de combustible y el pago de salarios. Todas estas variables están interrelacionadas en el dimensionamiento del esquema operativo, dado que el consumo de combustible y el pago de salarios son directamente proporcionales a la distancia recorrida, el tiempo por carrera y a la cantidad de carreras realizadas, a su vez, la dimensión de la flota autorizada es el resultado de la interacción de estas tres variables de distancia, tiempo y cantidad de carreras, dado que, a mayor cantidad de servicios de mayor distancia y tiempo, resulta necesaria una mayor cantidad de unidades para poder mantener en operación la oferta del esquema de prestación del servicio. Por lo que la obligación de refrendo únicamente corresponde para las adendas que modifiquen la flota en cuanto a la cantidad de unidades que la integran.
- VIII.** Que de acuerdo con el Ordenamiento Jurídico y los pronunciamientos supracitados, requiere de refrendo por parte de de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, todo contrato de concesión del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, que el MOPT o CTP, suscriba con personas físicas y jurídicas; acto mediante el cual Aresep verificara que el clausulado se ajuste al bloque de legalidad para que dicho contrato sea eficaz y produzca sus efectos jurídicos.
- IX.** Que de conformidad con lo establecido en el artículo 6 inciso 21) del *“Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado”* (RIOF), le corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos *“(...) establecer los requisitos de admisibilidad a que se someterán los trámites de tarifas, quejas, refrendos, concesiones, aprobaciones de cánones del Consejo de Transporte Público”.*
- X.** Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 inciso 10) del RIOF, le corresponde al Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos *“Otorgar o denegar el refrendo de los contratos de concesión de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, que sean remitidos para estos efectos y resolver los recursos administrativos que correspondan”.*

- XI.** Que de conformidad con lo establecido en el artículo 20 inciso 4) del RIOF, le corresponde a la Intendencia de Transporte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos *“Instruir los procedimientos para otorgar o denegar el refrendo de contratos de concesión de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, que sean remitidos para esos efectos.”*
- XII.** Que en el marco de la visita del Ministro de Obras Públicas y Transportes, el Viceministros de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y de otros funcionarios del MOPT, de la instrucción girada en la sesión extraordinaria 40-2020 15 de mayo del 2020, el acuerdo 05-45-2020 de la sesión ordinaria 45-2020 del 2 de junio de 2020 y en la sesión 53-2020 del 23 de junio de 2020, así como de la sesión de trabajo realizada entre los funcionarios de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, del MOPT y del CTP, en la cual se analizó de forma conjunta y en detalle, la resolución administrativa RRG-5266-2005 (sic) del 2 de enero de 2006 y el análisis técnico y jurídico realizado equipo técnico de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos de dicha resolución y los formatos estandarizados dispuestos mediante el oficio 878-RG-2017; se estableció la necesidad de elaborar una propuesta a la Junta Directiva de Aresep, con el objeto de actualizar y simplificar los requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, de ruta regular.
- XIII.** Que el 25 de junio de 2020, el equipo técnico de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, designado en el oficio 475-RG-2018, en cumplimiento de la instrucción realizada en la sesión extraordinaria 40-2020 del 15 de mayo del 2020, el acuerdo 05-45-2020 de la sesión ordinaria 45-2020 del 2 de junio de 2020 y en la sesión 53-2020 del 23 de junio de 2020, emitió el *“Informe técnico sobre la propuesta de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos de renovación de concesión, contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados y adendas efectuadas a contratos refrendados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular”*, el cual fue remitido a la Junta Directiva mediante el oficio OF- OF-0548-RG-2020-RG-2020, dicho informe técnico justifica y fundamenta la presente resolución.

Dicha justificación, es la que se transcribe a continuación:

“(…)

2 Justificación de la propuesta

2.1 La figura legal del refrendo

Como punto de partida referencial para la atención de lo solicitado en las sesiones de la Junta Directiva, se cuenta con el criterio legal que sirvió de soporte para la resolución RE-0212-JD-2018, oficio OF-1470-DGAJR-2018, del 21 de noviembre de 2018 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en el cual se señaló en cuanto al refrendo:

“IV. SOBRE LA FIGURA DEL REFRENDO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

La Contraloría General de la República ha señalado como definición de refrendo, la siguiente:

“(...) Acto administrativo de aprobación mediante el cual se constata la legitimidad y se otorga la posibilidad jurídica de la eficacia a un acto emanado por otro órgano, dando lugar a su ejecutividad y ejecutoriedad. (...)”.

Por su parte la Ley 3503, denominada “Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores”, dispone en su artículo 12, lo que se transcribe a continuación:

*“**Artículo 12.-** La concesión se formalizará mediante contrato que suscriban el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario. **La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio.** (Así reformado por el artículo 64 de la Ley N° 7593 de 9 de agosto de 1996)”. El resaltado y subrayado no pertenece al original.*

Sobre este mismo particular, la Ley 6227, “Ley General de la Administración Pública”, en el numeral 145 inciso 4) señala:

*“(...) 4- **Cuando el acto requiera aprobación de otro órgano, mientras ésta no se haya dado, aquél no será eficaz, ni podrá comunicarse, impugnarse ni ejecutarse**”. El resaltado y subrayado no pertenece al original.*

De igual forma, la Sala Constitucional, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia y la Procuraduría General de la República, han establecido al respecto, lo siguiente:

<p>Sala Constitucional Resolución 2004-14421, 16 de dic 2004</p>	<p>Sala Primera Resolución de las 14:23 hrs del 23 de octubre de 2012</p>	<p>Procuraduría General de la República Dictamen C-165-2014</p>
<p>"(...) Acto administrativo de aprobación mediante el cual <u>se constata la legitimidad y se otorga la posibilidad jurídica de la eficacia a un acto emanado por otro órgano, dando lugar a su ejecutividad y ejecutoriedad.</u> (...)"</p> <p>"(...) a través de esa figura <u>examina y verifica que el clausulado del contrato debidamente formalizado se ajuste al bloque de legalidad</u>".</p> <p><i>El subrayado y resaltado no pertenece al original.</i></p>	<p>"(...) En consecuencia, el <u>refrendo funge como un requisito de eficacia del contrato administrativo,</u> 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, <u>resulta congruente que el Ente Regulador ejerza también la facultad fiscalizadora en este tipo de contratos mediante el instrumento del refrendo</u>".</p> <p><i>El subrayado y resaltado no pertenece al original.</i></p>	<p>"(...) De ese modo, la <u>Autoridad Reguladora no solo refrenda el estudio que realiza el MOPT sino también el contrato</u> que se celebre. Un acto, <u>el refrendo, que la ARESEP ejerce como parte de su potestad de fiscalización,</u> según ha indicado la Sala Primera (...)"</p> <p>"(...) Siendo así, lo anterior supone que los <u>factores que son considerados en las fijaciones tarifarias que realiza la ARESEP, cuya eficacia penden del trámite de refrendo, no podrían considerarse para efectos de este tipo de cálculos en tanto esa exigencia no hubiere sido satisfecha, toda vez que no son eficaces, y por ende, no pueden surtir efectos jurídicos</u>".</p> <p><i>El subrayado y resaltado no pertenece al original.</i></p>

Del anterior desarrollo, puede concluir que refrendo no es un trámite independiente a realizar por una institución, el refrendo es un proceso que depende de un principal, en este caso un contrato de concesión que suscribe el Consejo de Transporte Público junto con los prestadores del servicio público y una vez que dicho contrato cumple con todos los elementos legales para nacer a la vida jurídica, la Aresep es

la encargada de ejecutar el refrendo del contrato de concesión, realizando un escrutinio estricto del bloque de legalidad, siendo que una vez que refrenda el contrato, este obtiene la eficacia jurídica para poder ser ejecutado (...)

Los artículos 10, 11 y 13 de la ley 3503 establecen una serie de requisitos mínimos que debe cumplir el contrato de concesión, así como limitaciones y prohibiciones relacionadas con el otorgamiento de concesiones, que también deben tomarse en consideración en el presente análisis. Dichos numerales indican lo siguiente:

*“Artículo 10.- La explotación de cada línea de servicio se adjudicará de preferencia a una sola persona, física o jurídica; pero, **en este último caso, el capital de la sociedad no podrá estar representado por acciones ni certificados al portador.***

Cuando lo exija una demanda extraordinaria del servicio, el Ministerio de Transportes podrá autorizar el establecimiento de nuevas líneas en rutas en las que haya otras líneas, de acuerdo con los estudios que realizará la Dirección General de Transporte Automotor.

Antes de establecer una nueva línea, se otorgará un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa al concesionario de la ruta en cuestión, para que aumente la capacidad del transporte o la frecuencia del servicio o sustituya sus vehículos por otros que satisfagan los requisitos de higiene y eficiencia exigidas para prestar el servicio público. **Si el citado concesionario no cumple con esa obligación en el plazo señalado, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con base en estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, licitará una nueva concesión, distribuirá las líneas en la forma más adecuada, modificándolas si es preciso, sin crear una competencia ruinosa entre los concesionarios.**

Artículo 11.- **Una misma persona no podrá ser dueña de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas. Queda prohibido otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermedias, o en cualquier forma ligadas a otro concesionario; si se violare la prohibición establecida en este artículo, los respectivos permisos o concesiones serán cancelados. La calificación la hará el Ministerio de Transportes.**

(...)

Artículo 13.- **En la concesión se indicará tanto el número de vehículos que ella autoriza de acuerdo con las necesidades del servicio, como la calidad de los mismos, que ha de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad,**

comodidad e higiene que se exija al concesionario en la prestación del servicio; también los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones.

Igualmente se harán constar las causales que darán derecho al Estado para cancelar administrativamente la concesión. (El resaltado no es del original.)

Con respecto de la competencia de refrendo de la Autoridad Reguladora y de su correlación con las demás competencias de la institución, se refirió la Sala Primera en la resolución 380-F-S1-2009 del 20 de abril de 2009, de la cual se cita de seguido una sección extensa en virtud de su cercana relación con la materia propia de este informe:

“IX.- Sobre el contrato de concesión. Refrendo. Como se ha indicado, el transporte remunerado de personas en la modalidad que aquí interesa, constituye un servicio público cuya prestación es delegada en aquellos particulares a quienes, de manera expresa, se autorice. Siendo que estos realizan una prestación por cuenta de la Administración, su regulación, control y vigilancia corresponde al MOPT, a través del Consejo de Transporte Público. Lo anterior se colige de las leyes no. 3503 y 7969. Este servicio puede ser explotado a través de la concesión, como acto final de un procedimiento licitatorio, o bien, de manera excepcional, mediante permiso de operación. En relación con el primero, según lo impone el numeral 12 ibidem, se formalizará por un contrato en el cual deben consignarse las pautas que se establezcan por la autoridad concedente para la prestación del servicio público delegado. **Dentro de este marco, se fija la cantidad de unidades autorizadas, horarios, frecuencias, carreras, recorridos, tarifas, paradas terminales e intermedias, entre otros detalles (precepto 13 de la ley no. 3503). Estas pautas definen la forma cómo debe llevarse a cabo la actividad, a las que está sujeto el operador, so pena de incurrir en incumplimientos que incluso pueden desembocar en la cancelación del derecho.** Por su parte, cuando se otorga un permiso de operación, acorde a los preceptos 3 y 25 de la citada Ley no. 3503, la autorización se otorga por un plazo máximo de dos años, surgiendo de inmediato el deber de la Administración de iniciar las acciones que permitan otorgar la concesión de esa ruta sobre la cual se ha dado un permiso. Claro está, de culminarse este proceso antes de esos dos años, cesaría esta figura y sería sustituida por una concesión. **Resulta claro que las necesidades propias de un servicio público exigen su constante adaptabilidad al régimen cambiante, en este caso determinado por las necesidades mutantes de los usuarios, o bien por la variabilidad de las condiciones que exigen, de cara a un servicio público continuo, igualitario, eficiente y adaptable (artículo 4 LGAP), su constante modificación. Con base en lo expuesto, en el marco del transporte remunerado de personas, conforme lo regula la Ley no. 3503, esa potestad recae en el Consejo de Transporte Público,** órgano de desconcentración máxima adscrito al MOPT con competencias exclusivas y excluyentes en esta materia. De este modo, las variaciones que de oficio o a solicitud de parte se realicen al contrato, dentro de estas, las atinentes al régimen

operativo, vinculan al operador. Pero además, como contrapartida de esta potestad, es claro que debe mantenerse el equilibrio económico financiero, lo que supone, cuando esas modificaciones conlleven una alteración a la situación económica del contrato, éste deberá ajustarse, a fin de mantener las condiciones pactadas, siempre ponderando las máximas que impregnan la arista financiera de esta actividad (servicio al costo). Desde este plano, una de las obligaciones primarias del concesionario es explotar el servicio conforme al sistema que le impone la Administración concedente, lo que incluye, se insiste, las variaciones que pueda establecer sobre el particular (ordinales 16 y 17 Ley no. 3503). **Ahora, si bien es cierto la competencia para establecer y modificar el régimen operacional incumbe al Consejo de Transporte Público, la misma Ley Reguladora de esa materia, sea, la no. 3503, estatuye en el numeral 12 la necesidad de que la contratación se perfeccione mediante un acuerdo que debe ser refrendado por la ARESEP. Se trata de un acto de aprobación, que incide en la eficacia del contrato administrativo, así como de cualquier acto concreto que lo modificara, y sin el cual, no podrían desplegarse sus efectos.** Sin perjuicio de las competencias que en la materia tiene el órgano rector, el refrendo permite analizar la conformidad del clausulado del convenio con el ordenamiento jurídico. Sin embargo, no permite la anulación indirecta del contrato o del acto de adjudicación. La ausencia de este requisito, impide su eficacia, lo que implica, la imposibilidad de que sea oponible o ejecutado, como lo dispone de manera diáfana el numeral 145.4 LGAP. **Siendo así, lo anterior supone que los factores que son considerados en las fijaciones tarifarias que realiza la ARESEP, cuya eficacia penden del trámite de refrendo, no podrían considerarse para efectos de este tipo de cálculos en tanto esa exigencia no hubiere sido satisfecha, toda vez que no son eficaces, y por ende, no pueden surtir efectos jurídicos.**

X.- Modificaciones del contrato. Refrendo. Por ser objeto de debate, cabe establecer cuáles actos modificativos de la concesión deben ser sometidos a trámite de refrendo. En tesis de principio y en una visión rígida, cabría indicar que toda modificación contractual se encuentra sujeta al cumplimiento de este requisito, en aplicación del principio de que lo accesorio sigue a lo principal. Empero, la dinámica propia de los contratos administrativos, y en especial, aquellos en virtud de los cuales un tercero presta un servicio público de manera delegada (caso del transporte público), merece un tratamiento especial a fin de empatar la ejecución del pacto con la prestación eficiente y los principios del servicio público ya aludidos. En efecto, estos exigen una constante revisión de las condiciones en que se presta el servicio. Es predecible el cambio de unidades, estudios de horarios, incrementos de tarifas merced a la variabilidad en los insumos para el desarrollo del servicio, prestación en otras rutas o ramales, etcétera. **Por ende, la satisfacción del servicio obliga a revisar y modificar con cierta regularidad el contrato, a fin de que el Consejo de Transporte Público establezca las pautas operativas que garanticen la eficiencia de la prestación. Dentro de esta dinámica, cabe establecer cuáles modificaciones deben refrendarse y cuáles no.** En este

sentido, que mediante resolución RRG-5266-2005 del 2 de enero del 2006, publicada en La Gaceta no. 7 del 10 de enero del 2006, la Autoridad Reguladora, estableció el procedimiento para el trámite de refrendos, acto en el cual, señaló: "Que requerirán de refrendo las adendas, modificaciones o reformas afectuadas al contrato de concesión original refrendado, únicamente cuando sean relativas al número de unidades que conforman la flota, los horarios, la demanda o los recorridos" (considerando VII). Contrario sensu, toda determinación ajena a ese marco de supuestos, se encuentra excepcionada de tal trámite. **En este sentido, el principio que debe regir la materia es que, el requisito en cuestión sea aplicable para aquellas adendas que incorporen variaciones sustanciales, no sólo en términos de la operatividad, sino, aquellas referidas a las implicaciones económicas del servicio, esto es, las que tengan una incidencia directa e importante en las fijaciones tarifarias.** Cualquier determinación del Consejo de Transporte Público relacionada con estos aspectos que requieren refrendo, si bien emanan de la autoridad rectora y se reputan válidos, no son eficaces hasta tanto se concrete dicha aprobación. Siendo así, no podrían considerarse en los procedimientos de revisiones tarifarias, dada su imposibilidad jurídica de desplegar efectos. Así, el cargo del recurrente en que cuestiona la exclusión de dichos vehículos del cálculo en el modelo econométrico carece de fundamento, debiendo ser rechazado. Bien puede darse el caso de que el operador opte por realizar las modificaciones antes del otorgamiento del refrendo, sea utilizando las unidades o bien incrementando la oferta de servicio. Sin embargo, tales datos, como se ha dicho, dada la exigencia legal de ese acto aprobatorio, no podrían tener repercusión en las tarifas, lo que no supone lesión alguna a los derechos del operador ni al equilibrio financiero. Nótese que el contrato de concesión aportado a los autos es claro en cuanto indica que ese convenio debe ser refrendado, lo que además, se insiste, viene impuesto por ley, ante lo cual no podría alegarse desconocimiento (ordinal 129 Constitución Política). En este sentido, caso de que el acto del MOPT derivase de una petición de parte, y se ejecute sin contar con el refrendo, son acciones que no generan responsabilidad alguna de las autoridades públicas y no surge un derecho de ser consideradas en el trámite tarifario. Cabe destacar que la prestación del servicio se debe realizar conforme con los términos del contrato de concesión, el cual, en caso de ser modificado, y según se ha indicado, requiere del refrendo para poder desplegar efectos jurídicos. Así, por disposición legal, la tarifa fijada debe, necesariamente, corresponder con el servicio aprobado por la entidad pública correspondiente. No se trata de la desaplicación del artículo 16 de la Ley no. 3503, que impone el deber de poner al servicio del contrato las unidades que se requieran para que este sea ejecutado en forma debida, sino de la correcta comprensión del régimen jurídico aplicable al caso. Tampoco se vulnera el numeral 12, previamente citado, o se quebranta el contenido del cardinal 10 del Código Civil. **No debe perderse de vista en este punto, que la razón del refrendo en cuestión es la potestad tarifaria que incumbe a la ARESEP y el examen de conformidad de las condiciones con el ordenamiento jurídico, lo que no desmejora la rectoría que sobre este**

servicio ostenta el MOPT a través del Consejo de Transporte Público. (El resaltado no es del original.)

Como puede observarse, las competencias de refrendo y fijación tarifaria –en particular, y las demás competencias de la Autoridad Reguladora en general– se encuentran asociadas por una relación de dependencia, según la cual no resulta posible la incorporación en las fijaciones tarifarias de los factores del servicio público cuya eficacia penda del trámite de refrendo.

Lo anterior se dimensiona de dos maneras. En primera instancia, por la vía del numeral 13 de la ley 3503 se establecen los componentes mínimos que el contrato debe contener para, en palabras de la Sala Primera, definir la forma cómo debe llevarse a cabo la actividad, de forma que se reduzca a un mínimo la potencial discrecionalidad en la interpretación de los términos de la concesión. No resulta dable interpretar en sentido inverso, que todos los factores que la Autoridad Reguladora requiera para el cálculo de las tarifas correspondientes al contrato deban constar en éste, dado que esto no es requerido por la legislación. Puede existir una diversidad de factores relevantes para el cálculo de tarifas, según lo defina la Autoridad Reguladora dentro de sus competencias, que deban determinarse en el marco de un estudio tarifario mediante la aplicación de las metodologías tarifarias vigentes aprobadas por la Junta Directiva (artículo 53 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, número 7593), pero que no necesitan ser parte de la definición contractual del servicio hecha por el CTP.

En segunda instancia, la resolución de la Sala Primera expresa claramente que las modificaciones hechas al contrato de concesión (comúnmente denominadas adendas por parte del CTP) son también sujeto de refrendo por parte de la Autoridad Reguladora. No obstante, resulta posible y conveniente, que la Aresep determine las circunstancias en las cuales dichas modificaciones devengan en sustanciales, “esto es, las que tengan una incidencia directa e importante en las fijaciones tarifarias”.

2.2 Análisis de los requisitos vigentes en la resolución RRG-5266-2005

Con base en lo anterior, se realizó un análisis del contenido de la resolución RRG-5266-2005 que se describe a continuación. Para dicho análisis, se han tomado en cuenta una serie de particularidades derivadas de la fecha de emisión de la resolución y el desarrollo histórico de los procesos de refrendo de este tipo de contratos.

Para el año 2005, cuando se emitió la resolución, la Autoridad Reguladora solo había tramitado un proceso de refrendo de renovaciones de concesión (el correspondiente al año 2000), y no se había creado en la normativa aún la figura del procedimiento de licitación abreviado. La resolución RRG-5266-2005 solamente hace referencia al refrendo de contratos derivados de licitación pública y a sus adendas. Esto se observa en los considerandos IV al VII, que se citan a continuación:

“IV.—Que la Autoridad Reguladora examinará el contrato debidamente formalizado y verificará que el clausulado se ajusta al bloque de legalidad. Esto es, el cartel de la licitación, que es la regulación o normativa específica del contrato respectivo, la oferta formulada y, en general con el resto del ordenamiento jurídico administrativo.

V.—Que el refrendo produce sus efectos jurídicos, después de dictado el acto administrativo correspondiente, si el contrato de concesión es sustancialmente conforme con el ordenamiento jurídico.

VI.—Que sólo se refrendarán los contratos de concesión que hayan cumplido con lo establecido en el artículo 4º de la Ley 3503, referente a la aprobación de estudios técnicos previos a la licitación de una ruta.

VII.—Que requerirán del refrendo las adendas, modificaciones o reformas efectuadas al contrato de concesión original refrendado, únicamente cuando sean relativas al número de unidades que conforman la flota, los horarios, la demanda o los recorridos.”

A la fecha del presente informe, la Autoridad Reguladora nunca ha tramitado el refrendo de un contrato de concesión derivado de un proceso de licitación pública, ya que el CTP nunca ha presentado una solicitud de ese tipo. Más aún, solamente se ha aprobado un estudio técnico remitido para el trámite requerido en el artículo 4 de la ley 3503, que constituye un aspecto preparatorio para la emisión de una licitación pública. Dicha aprobación fue emitida por la Intendencia de Transporte por medio de la resolución RE-0030-IT-2020 del 20 de mayo de 2020. Por ende, como puede observarse de las estadísticas proporcionadas al final de la sección de Antecedentes del presente informe, resulta necesario proponer una actualización de los requisitos de admisibilidad que responda a la naturaleza de los trámites que se han recibido de forma más frecuente en la Autoridad Reguladora.

2.2.1 Considerando VI

Indica actualmente el considerando que “sólo se refrendarán los contratos de concesión que hayan cumplido con lo establecido en el artículo 4º de la Ley 3503, referente a la aprobación de estudios técnicos previos a la licitación de una ruta”. Como se indicó de previo, la redacción de la resolución RRG-5266-2005 no hace una diferenciación adecuada entre las tres fuentes de los contratos de concesión a refrendar existentes en la actualidad, que se detallaron en la sección 1 del presente informe, a las cuales se agrega el refrendo de adendas a los contratos previamente refrendados.

La Procuraduría General de la República, en el dictamen C-165-2014 del 27 de mayo de 2014, mencionado en el criterio OF-1470-DGAJR-2018 de la Dirección General de

Asesoría Jurídica y Regulatoria, realizó un análisis extensivo de la obligatoriedad de los estudios técnicos a solicitud de la Autoridad Reguladora, y, entre otras, llegó a las siguientes conclusiones:

“6-. Conforme lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 3503, para concesionar el servicio de transporte reenumerado de personas, el MOPT debe realizar estudios técnicos y estos deben ser aprobados por la Autoridad Reguladora. En igual forma, el artículo 10 de esa Ley impone la celebración de estudios técnicos, aprobados por la ARESEP como requisito para licitar una nueva línea en caso de demanda extraordinaria de servicio que no sea satisfecha por el concesionario actual.

(...)

11-. En ausencia de una norma legal expresa, el Ente Regulador no puede exigir que se le presenten para su aprobación los estudios técnicos en que el Consejo fundamente su decisión de renovar una concesión.

13-. (sic) Corresponde a la ARESEP el refrendo del contrato que renueva la concesión, momento en el cual podrá determinar si las cláusulas contractuales se sustentan en criterios técnicos. En ejercicio de esa competencia, podrá rechazar las cláusulas que considere no se encuentran debidamente fundamentadas en los antecedentes que le hayan sido remitidos, en cuyo caso el contrato no surtirá eficacia jurídica.”

En consecuencia, es correcto afirmar lo que actualmente indica el considerando VI, pero únicamente en los casos en que los contratos se deriven de procesos de licitación, de tal forma que no resulta posible mantener dicha consideración de manera genérica para un conjunto de requisitos de admisibilidad que debe cubrir todas las potenciales fuentes de contratos de concesión.

2.2.2 Considerandos VII y VIII

Con respecto a estos considerandos se refirió explícitamente la Sala Primera en la sentencia previamente citada. Se considera, en primera instancia, que lo indicado en los considerandos constituyen en realidad aspectos dispositivos, ya que se establecen los casos en los cuales procede el trámite de refrendo de las adendas y los casos en los que no es así. Por lo tanto, se considera necesario trasladar lo indicado en dichos considerandos a la parte dispositiva de la resolución.

Por otra parte, se ha hecho una valoración respecto del concepto desarrollado por la Sala Primera de variaciones sustanciales en el contrato que tengan una incidencia directa e importante en las fijaciones tarifarias. En virtud de la estructura de la metodología tarifaria ordinaria vigente, prácticamente todos los elementos de los esquemas operativos tienen algún tipo de incidencia en la magnitud de las fijaciones

tarifarias. Los factores con mayor peso relativo en las tarifas son aquellos relacionados con la dimensión de la flota, el consumo de combustible y el pago de salarios.

Todas estas variables están interrelacionadas en el dimensionamiento del esquema operativo, dado que el consumo de combustible y el pago de salarios son directamente proporcionales a la distancia recorrida, el tiempo por carrera y a la cantidad de carreras realizadas. A su vez, la dimensión de la flota autorizada es el resultado de la interacción de estas tres variables de distancia, tiempo y cantidad de carreras, dado que, a mayor cantidad de servicios de mayor distancia y tiempo, resulta necesaria una mayor cantidad de unidades para poder mantener en operación la oferta del esquema de prestación del servicio. Por lo tanto, se recomienda establecer la obligación de refrendo únicamente para las adendas que modifiquen la flota en cuanto a la cantidad de unidades que la integran.

2.2.3 Considerando X

Indica actualmente el considerando X lo siguiente:

“Que la solicitud de refrendo se resolverá mediante resolución razonada de la Reguladora General, en el plazo máximo de treinta días hábiles, contados a partir del día en que se cumplan todos los requisitos exigidos para el trámite de la solicitud de refrendo o, se venza el plazo conferido para cumplir requisitos, subsanar defectos o, corregir errores, sin que se hubiera cumplido lo prevenido”.

En el contexto en que fue dictada la citada resolución RRG-5266-2005, la entonces Reguladora General, en ejercicio de su competencia en aquel momento, al establecer un procedimiento para el trámite de refrendos, estableció que la resolución administrativa debía dictarse en un plazo de 30 días hábiles.

En el contexto actual, de conformidad con lo dispuesto en los artículo 6 inciso 21) y 9 inciso 10) del “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado” (RIOF), le corresponde a la Junta Directiva de Aresep “(...) establecer los requisitos de admisibilidad a que se someterán los trámites de tarifas, quejas, refrendos, concesiones, aprobaciones de cánones del Consejo de Transporte Público” y al Regulador General “Otorgar o denegar el refrendo de los contratos de concesión de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, que sean remitidos para estos efectos y resolver los recursos administrativos que correspondan”.

En virtud de la normativa interna vigente, la competencia de establecer un plazo para dictar el acto administrativo que acepte o deniegue un refrendo, corresponde al Regulador General, por lo que no debe ser parte de la resolución que emita la Junta Directiva en ocasión del establecimiento de los requisitos de admisibilidad a que se someterán los trámites de refrendo.

2.2.4 Disposición I, artículos 1, 4, 5, 6, 7 y 8.

Los artículos referidos establecen una serie de disposiciones relacionadas con el trámite de las solicitudes remitidas por el CTP. Se propone eliminarlas por las razones indicadas de seguido.

Lo indicado en el artículo 1 resulta ser únicamente una reformulación del marco jurídico aplicable, en el sentido de que la misma ley 3503 establece los “procedimientos previstos en el ordenamiento jurídico” que anteceden la formalización del contrato. Por lo tanto, las actuaciones indicadas debe realizarlas el CTP independientemente de que se indiquen en una resolución de la Autoridad Reguladora, y por lo tanto el texto se considera innecesario.

Lo indicado en los artículos 4, 5 y 8, relativo a la recepción de la solicitud, la apertura del expediente y la notificación y comunicación de la resolución, corresponde a disposiciones de índole administrativa y de carácter general, aplicable a la mayoría de los trámites de la Autoridad Reguladora, y que al día de hoy son reguladas por lineamientos generales que se encuentran vigentes en la institución y cubren con mayor grado de detalle y actualización las acciones que deben ejecutarse por parte de todos los departamentos involucrados.

Finalmente, lo indicado en los artículos 6 y 7 está debidamente normado, en términos de competencia, en los artículos 20 inciso 4) y 9 inciso 10) del RIOF, respecto de las competencias de la Intendencia de Transporte sobre la instrucción del proceso y del Regulador General sobre la resolución, por lo que resulta innecesario reiterarlo en una norma de carácter más específico como la que se propone.

A su vez, el artículo 6 hace referencia al artículo 287 de la Ley General de la Administración Pública, correspondiente al plazo para la atención de la prevención. Considera este equipo que en realidad dicha Ley resulta aplicable de forma supletoria no solamente en lo indicado, como corresponde, sino al menos en lo referente a la iniciación y curso del procedimiento, así como la documentación a acompañar, de forma que no resulta útil esa particular precisión.

2.2.5. Disposición I, artículos 2 y 3.

El contenido de los artículos 2 y 3 constituye el listado efectivo de requisitos de admisibilidad para el trámite de las solicitudes de refrendo. Por lo tanto, se propone que ambos deben integrarse y convertirse en las disposiciones primarias de la resolución, ajustadas de acuerdo con las valoraciones que de seguido se detallan respecto de cada elemento. Adicionalmente, se propone separar los requisitos de admisibilidad según el tipo de trámite que sea solicitado, dado que existen ahora

cuatro tipos distintos (licitaciones públicas, renovaciones, procedimientos abreviados y adendas) que tienen características diferenciadoras.

Dado que el refrendo de contratos derivados de licitaciones públicas es un procedimiento que nunca se ha ejecutado y por ende no se cuenta con experiencia previa en su aplicación, se recomienda mantener la resolución RRG-5266-2005 vigente para este tipo de solicitud, y acometer un proceso de análisis detallado del refrendo de contratos administrativos por parte de la Contraloría General de la República, para identificar los aspectos que deban considerarse para este tipo de trámites, de forma que posteriormente puedan realizarse las modificaciones que se consideren pertinentes.

En primera instancia, se propone crear un listado de requisitos de admisibilidad para el refrendo de contratos derivados de renovaciones de concesión únicamente. Luego, en disposiciones separadas, se propone indicar los cambios a dicho listado de requisitos que sean aplicables para los refrendos de contratos derivados de procedimientos de licitación abreviados y de adendas.

- a. Se propone que la solicitud que indica el actual artículo 2 sea el primer requisito propiamente dicho. También se propone especificar algunos aspectos mínimos del contenido de dicha solicitud, para tomar en consideración requerimientos previamente incorporados en los formatos estandarizados contenidos en el oficio 878-RG-2017, según se detalla a continuación. El objetivo de estos elementos es puntualizar la responsabilidad del CTP de ejecutar las acciones correspondientes a cada uno de ellos de previo a solicitar el refrendo. Por ende, con su simple indicación por parte del funcionario competente para firmar la solicitud, la Autoridad Reguladora deberá, por principio de buena fe, dar los requisitos asociados por cumplidos:*
 - i. Se propone requerir que la solicitud indique el acuerdo de la Junta Directiva del CTP mediante el cual se autorizó la suscripción del contrato, de conformidad con las competencias otorgadas a dicha Junta Directiva por el artículo 7 de la ley 7969.*
 - ii. Se propone requerir que en la solicitud se confirme el cumplimiento con las disposiciones de la directriz 52-MP del 13 de julio de 2016, mediante la cual se instruyó el procedimiento a seguir para prescindir de la solicitud de fotocopias de cédulas a ciudadanos para trámites administrativos.*
 - iii. Se propone requerir que, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 21 de la ley 3503, la solicitud indique que el CTP comprobó, previo a la renovación del contrato, que el concesionario cumplió a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones. Este requerimiento no resulta aplicable a los procedimientos abreviados (en tanto no existen obligaciones contractuales anteriores) ni a las adendas (en tanto en ellas no se valora la renovación del plazo contractual).*

- iv. *Se propone que en la solicitud el CTP confirme haber realizado las comprobaciones documentales necesarias para verificar que con el otorgamiento de la concesión no se han incumplido las prohibiciones y limitaciones establecidas en los artículos 10 y 11 de la ley 3503, previamente citados. Este requerimiento no resulta aplicable en las adendas en las que se modifica el esquema operativo, dada la permanencia del concesionario en esos casos.*

En la sección 2.3.2 siguiente, se detallará el análisis de las obligaciones existentes relacionadas con los estudios de la calidad del servicio, en el cual se recomienda la inclusión de un quinto aspecto de contenido mínimo de esta solicitud de trámite.

- b. *Se propone que el contrato de concesión para el que se solicite el refrendo, referido en el inciso a) del actual artículo 3, debe ser el requisito siguiente. En caso de ser un documento firmado autográficamente, debería idealmente ser proporcionado como copia certificada, de forma que el CTP no remita el documento original que debe permanecer en su custodia. En virtud de ello, se propone incluir la posibilidad de remitir copias certificadas administrativa o notarialmente.*

Con respecto del contrato, se propone integrar como requisito de su contenido la mayor parte de los subincisos que a la fecha forman parte del inciso e), con el objetivo de alinear de mejor manera los requisitos de admisibilidad con lo indicado en el artículo 13 de la ley 3503. Como resultado, se propone conservar los actuales subincisos i), ii), iv), v), vi), vii) y ix).

Con respecto del subinciso iii) (“Demanda de pasajeros, estimación diaria, mensual y anual, por ruta y por ramal.”), se considera que la valoración hecha para la emisión de la resolución RE-0212-JD-2018 continúa siendo válida, y además no se prevé que deba ser modificada en el futuro. Como lo indicó la Sala Primera en la sentencia citada, las características de la prestación del servicio son inherentemente dinámicas, y las cantidades de pasajeros transportadas no pueden considerarse un dato que permanezca fijo en el tiempo. Tanto el CTP, para efectos de modificación de los esquemas operativos, como la Autoridad Reguladora para todas sus competencias, deben realizar los estudios técnicos correspondientes para la determinación de ese volumen cuando surja la necesidad de revalorar las demás variables de prestación del servicio que de allí se deriven.

Con respecto del subinciso viii) (“Análisis de corredor común”), la existencia de otros prestadores que compartan espacio geográfico con el concesionario tiene diversas consecuencias para la labor administrativa del CTP y la Autoridad Reguladora, pero no resulta determinante como una descripción del objeto

contractual. No se considera que constituya, por tanto, una de las condiciones adicionales fundamentales a que se refiere el artículo 13 de la ley 3503.

Finalmente, con respecto de los subincisos x) (“Certificación notarial y registral de la propiedad de la flota autorizada para prestar el servicio”) y xi) (“Autorización del arrendamiento de vehículos para prestar el servicio, cuando corresponda”), se considera que tampoco resultan necesarios. En el caso del subinciso x), porque dicha información puede ser verificada por la Administración por consulta directa al Registro Nacional. En el caso del subinciso xi), porque la autorización del uso de flota arrendada está implícita en la inclusión de números de placa en la flota autorizada que no sean propiedad del concesionario.

- c. De forma inmediatamente posterior al requisito relativo a la presentación de los documentos contractuales y su contenido, conviene hacer una previsión derivada del actual inciso e), en el que se solicita la presentación de certificaciones de los acuerdos de la Junta Directiva del CTP que sustentan la información que refleja el contrato. En ella se habilitaría a la Administración a solicitar la presentación de dichas certificaciones, pero únicamente en los casos en que los correspondientes acuerdos no consten en sus propios archivos. Esto se deriva de que la Intendencia de Transporte mantiene expedientes de cada uno de los prestadores del servicio donde conserva, entre otras cosas, los acuerdos de dicha Junta Directiva relativos a los esquemas operativos de cada uno que el CTP regularmente le notifica.*
- d. Los actuales incisos b) y c) se refieren a la verificación de la identidad del concesionario. Se recomienda que se conserve el requisito correspondiente a las personas jurídicas, pero reducido a una única copia. Por su parte, el requisito correspondiente a las personas físicas no resulta necesario, en tanto se propone incluirlo como uno de los aspectos que deben confirmarse en el texto de la solicitud.*
- e. El actual inciso f) indica que se requiere la presentación de la aprobación del órgano competente en materia ambiental respecto del estudio de impacto ambiental que ordena el artículo 16 de la ley 7593. Alternativamente, debe habilitarse la posibilidad de que el CTP justifique el motivo por el cual no presente esta aprobación. Este requisito no resulta aplicable a los procedimientos de licitación abreviados, ya que el inciso h) del transitorio II de la ley 8826, de previa cita, torna facultativo para el CTP prescindir de dichos estudios “por tratarse de rutas regulares que vienen operando desde hace muchos años, cuya trayectoria consta en los archivos de la administración”. El Poder Ejecutivo, a su vez, adoptó dicha posibilidad en el artículo 17 del decreto ejecutivo 37737-MOPT, en el cual se indicó que “este Consejo de Transporte Público prescinde con vista en la autorización conferida por el referido Transitorio II de la Ley N° 8826, de los estudios técnicos a que se refiere el artículo 4° de la Ley N° 3503, y sus reformas, y del estudio de impacto ambiental a que alude el artículo 16 de la Ley de la*

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, N° 7593”. Tampoco resulta aplicable para las adendas, al constituir modificaciones a la obligación contractual de prestación del servicio ya existente.

- f. Finalmente, con respecto de los actuales incisos d) y g), estos están directamente relacionados con los procesos propios de licitación pública, y no así con las demás vías para la generación de contratos de concesión, por lo que se propone eliminarlos en lo que respecta de los demás tipos de procedimientos.

2.3 Análisis de requisitos no incluidos en la resolución RRG-5266-2005

2.3.1 De las obligaciones legales de los concesionarios

Existen una serie de disposiciones legales que están relacionadas con el trámite de refrendos de contratos de forma genérica, y que se encuentran enmarcadas de forma global en las obligaciones establecidas en el artículo 6 inciso c) de la ley 7593 y, en el caso de las renovaciones, en el artículo 21 de la ley 3503, que se citan de seguido:

“Artículo 6.- Obligaciones de la Autoridad Reguladora.

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

(...)

- a) **Velar por el cumplimiento, por parte de las empresas reguladas, de las obligaciones en materia tributaria, el pago de las cargas sociales, y el cumplimiento de las leyes laborales.**

(...)”

“Artículo 21.- El término de la concesión será el que señala el contrato-concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo y obtener una ganancia justa; podrá ser de hasta siete años pero **podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la ley N° 3503.**” (El resaltado no es de los originales.)

El Código de Normas y Procedimientos Tributarios (ley número 4755), establece en su artículo 18 bis lo siguiente:

“Artículo 18 bis- Gestión de trámites estatales

Toda persona física o jurídica que desee obtener o tramitar cualquier régimen de exoneración o incentivo fiscal, cualquier proceso de contratación pública, **cualquier concesión, permiso o autorización para explotar bienes o servicios públicos, así como ejercer cualquier actividad lucrativa que deba contar con la licencia municipal respectiva, **ante la Administración central o entes descentralizados, deberá encontrarse al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias materiales y formales, así como en la presentación de las declaraciones tributarias a las que estuviera obligada ante las dependencias del Ministerio de Hacienda.** La misma obligación aplica para los sujetos pasivos señalados en el artículo 3 de la Ley 9326, Impuesto a los Moteles y Lugares Afines, de 19 de octubre de 2015 y sus reformas.**

(...)

Para estos efectos, el Ministerio de Hacienda deberá disponer de un acceso de consulta pública, con el listado de morosos y omisos, **en el que los funcionarios públicos deberán verificar la condición tributaria de los sujetos pasivos, sin que estos tengan la obligación de demostrarlo mediante certificaciones.** Este acceso deberá ser implementado vía Internet, en la página web institucional.” (El resaltado no es del original.)

El artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social CCSS (número 17) establece lo siguiente:

“Artículo 74.-

(...)

Los patronos y las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas, deberán estar al día en el pago de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), así como con otras contribuciones sociales que recaude esta Institución conforme a la ley. **Para realizar los siguientes trámites administrativos, será requisito estar inscrito como patrono, trabajador independiente o en ambas modalidades, según corresponda, y al día en el pago de las obligaciones, de conformidad con los artículos 31 y 51 de esta Ley.**

1.- La admisibilidad de cualquier solicitud administrativa de autorizaciones que se presente a la Administración Pública y esta deba acordar en el ejercicio de las funciones públicas de fiscalización y tutela o cuando se trate de solicitudes de permisos, exoneraciones, concesiones o licencias. Para efectos de este artículo, se entiende a la Administración Pública en los términos señalados en el artículo 1 tanto de la Ley General de la

Administración Pública como de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

(...)

La verificación del cumplimiento de la obligación fijada en este artículo, será competencia de cada una de las instancias administrativas en las que debe efectuarse el trámite respectivo; para ello, la Caja deberá suministrar mensualmente la información necesaria. El incumplimiento de esta obligación por parte de la Caja no impedirá ni entorpecerá el trámite respectivo. De igual forma, mediante convenios con cada una de esas instancias administrativas, la Caja Costarricense de Seguro Social podrá establecer bases de datos conjuntas y sistemas de control y verificación que faciliten el control del cumplimiento del pago de las obligaciones con la seguridad social." (El resaltado no es del original.)

La Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (número 5662) contiene una disposición similar en su artículo 22:

*“Artículo 22.- Los patronos y las personas que realicen, total o parcialmente, actividades independientes o no asalariadas, deberán estar al día en el pago de sus obligaciones con el Fodesaf, conforme a la ley. **Será requisito estar al día en el pago de las obligaciones que dispone esta Ley, para realizar los trámites administrativos siguientes:***

a) La admisibilidad de cualquier solicitud administrativa de autorizaciones que se presente a la Administración Pública y esta deba acordar en el ejercicio de las funciones públicas de fiscalización y tutela, o cuando se trate de solicitudes de permisos, exoneraciones, concesiones, licencias y patentes. Para efectos de este artículo, se entiende a la Administración Pública en los términos señalados en el artículo 1 tanto de la Ley general de la Administración Pública como en el Código Procesal Contencioso-Administrativo, Ley N.º 8508.

(...)

La verificación del cumplimiento de las obligaciones fijadas en este artículo y la aplicación de sanciones, cuando correspondan, serán competencia de cada una de las instancias administrativas en las que debe efectuarse el trámite respectivo; para ello, la Desaf mantendrá a disposición la información necesaria. El incumplimiento de esta obligación por parte de la Desaf no impedirá ni entorpecerá el trámite respectivo. En igual forma, mediante convenio con cada instancia administrativa, la Desaf podrá establecer bases de datos conjuntas y sistemas de control y verificación que faciliten el control del cumplimiento del pago de las obligaciones con la seguridad social.” (El resaltado no es del original.)

El Código de Trabajo (ley número 2) establece en sus numerales 193 y 202 lo siguiente:

“ARTICULO 193.-

Todo patrono, sea persona de Derecho Público o de Derecho Privado, está obligado a asegurar a sus trabajadores contra riesgos del trabajo, por medio del Instituto Nacional de Seguros, según los artículos 4º y 18 del Código de Trabajo.

La responsabilidad del patrono, en cuanto a asegurar contra riesgos del trabajo, subsiste aun en el caso de que el trabajador esté bajo la dirección de intermediarios, de quienes el patrono se valga para la ejecución o realización de los trabajos.

(...)

ARTICULO 202.-

Prohíbese a los funcionarios, empleados, personeros o apoderados del Estado, suscribir contratos u otorgar permisos para la realización de trabajos, sin la previa presentación, por parte de los interesados, del seguro contra los riesgos del trabajo.”

Por último, existe una disposición específicamente relacionada con las concesiones del servicio de autobús en el artículo 19 de la ley 3503:

“Artículo 19.- Los propietarios de vehículos de servicio público para transporte de personas, están obligados a obtener del Instituto Nacional de Seguros una póliza por cada vehículo, que cubra su responsabilidad pecuniaria por lesión o muerte de terceros, excepto los trabajadores suyos, y por daños a la propiedad ajena, de acuerdo con los reglamentos de esta ley, los cuales deberán ser consultados de previo y en lo conducente, con el Instituto Nacional de Seguros.

Las pólizas de responsabilidad pecuniaria contempladas en este artículo tendrán vigencia por un año, y su vencimiento coincidirá con la fecha en que haya de verificarse la revisión del vehículo correspondiente por la Inspección del Tránsito. No se expedirá, renovará o restituirá la licencia de circulación, mientras no se compruebe la existencia de la póliza de responsabilidad civil prescrita por este artículo.”

Todas las verificaciones derivadas de los artículos citados son presentadas a la fecha por el CTP en sus solicitudes, y están contenidas en los formatos estandarizados. Por lo tanto, se recomienda incorporar a los requisitos de admisibilidad para el refrendo de los contratos, la verificación del cumplimiento de las obligaciones correspondientes.

En el caso de las obligaciones tributarias y las relacionadas con la CCSS y Fodesaf, la Autoridad Reguladora puede hacer uso de los accesos informáticos de consulta pública indicados por la legislación, de forma que resulta posible que esta institución realice la verificación del cumplimiento de previo a la admisibilidad y realice la prevención correspondiente en caso de que se identifiquen potenciales problemas de morosidad.

En el caso de las obligaciones relacionadas con la tenencia de seguros de riesgos de trabajo y pólizas de responsabilidad, no resulta posible realizar una verificación en línea. Por ende, para estos dos casos se recomienda establecer como requisito de admisibilidad la presentación (como se ha hecho hasta la fecha por medio de los formatos estandarizados) de una declaración jurada del concesionario donde se compruebe la tenencia de los seguros respectivos.

Finalmente, debe tomarse en consideración lo dispuesto en la última oración del artículo 21 de la ley 3503, según el cual, para permitir la renovación, el concesionario se debe haber comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la ley 3503. Por ello se recomienda establecer como requisito de admisibilidad la presentación (como se ha hecho hasta la fecha por medio de los formatos estandarizados) de una declaración jurada del concesionario donde se formalice dicho compromiso. En virtud de que el artículo indicado solamente se refiere a las renovaciones de contratos, el requisito solamente puede establecerse para este tipo de trámites.

2.3.2 Estudios de calidad del servicio

El CTP y la Autoridad Reguladora tienen competencias relacionadas con la fiscalización de la calidad del servicio de autobús. En el caso de la Autoridad Reguladora, dichas competencias están normadas en los artículos 4 inciso d) y 5 de la ley 7593:

“Artículo 4.- Objetivos

Son objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora:

(...)

d) Formular y velar porque se cumplan los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima, los servicios públicos sujetos a su autoridad.

(...)

Artículo 5.- Funciones

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley.

(...)

Por su parte, el CTP emitió normativa respecto de la medición de la calidad del servicio por medio del “Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas” (decreto ejecutivo 28833-MOPT del 18 de agosto de 2000). Este reglamento establece para todos los prestadores del servicio de autobús una serie de obligaciones independientemente de si su título habilitante consiste en un permiso o en una concesión. Resultan de interés para el presente análisis los siguientes artículos:

“Artículo 4º—Obligaciones específicas del operador. Sin perjuicio de las demás obligaciones establecidas por las fuentes de derecho referidas en el numeral anterior y de cualesquiera otras que se establezcan por la Administración según lo estime pertinente, son obligaciones de los operadores, las siguientes:

(...)

m. Brindar un servicio con un nivel mínimo de calidad B, de acuerdo con el Modelo y el Manual.

(...)

Artículo 7º-Evaluación de la calidad de servicio. La calidad del servicio de transporte remunerado de personas será evaluada mediante la aplicación del MODELO de acuerdo con lo establecido en este Reglamento y en el MANUAL.

(...)

Artículo 13.-Recolección y procesamiento de información. La labor de recolección y procesamiento de la información necesaria para la evaluación de los criterios y calificación del servicio se realizará según lo establece el MANUAL. Estas labores podrán ser realizadas directamente por el Consejo o bien, contratadas por éste o por los operadores de conformidad con lo dispuesto en el decreto N° 27893-MOPT, Reglamento para la Contratación de Profesionales y Técnicos para la Elaboración de Dictámenes Periciales.

En este último supuesto, el operador deberá notificar al Consejo de Transporte Público la realización del estudio de calidad, con una antelación de 10 días, a fin de fiscalizar la realización del estudio.

Artículo 14.-Calificación de criterios. Con base en el MODELO se otorgará una calificación a cada uno de los criterios mencionados en los artículos 11 y 12 anteriores, según el siguiente escalafón:

Muy buena: A

Buena: B

Regular: C

Mala: D

Muy mala: E

Artículo 15.-Calificación Global. Para obtener la calificación global de la ruta se calculará un promedio ponderado de la calificación obtenida en los criterios referidos en el numeral anterior y el resultado de la encuesta aplicada a los usuarios del servicio en cuestión, cuyos procedimientos estarán definidos en el Manual.

Artículo 16.-Realización del estudio. Una vez contratado el profesional que realizará el estudio, de conformidad con lo establecido en el decreto ejecutivo N° 27893-MOPT, este contará con un plazo de tres meses calendario para finalizar el estudio contratado.

Una vez realizado el estudio, el perito deberá remitir el estudio al Consejo para su respectiva aprobación, según lo establecido en el numeral 16.

Para tales efectos, el Consejo contará con un plazo de 30 días naturales contados a partir de la recepción del estudio, para aprobar, improbar, o bien ordenar la elaboración de un nuevo estudio.

(...)

Artículo 26.-Carácter vinculante del Reglamento y el Manual. Todo contrato de concesión y autorización de permiso de transporte remunerado de pasajeros, debe contener una cláusula que indique que este Reglamento y el Manual forman parte del contrato o permiso, así como las consecuencias derivadas de su incumplimiento. El contrato indicará la calificación mínima que deben obtener los operadores en la evaluación de la calidad del servicio, con base en el MODELO vigente, así como las sanciones a aplicar en estos supuestos.

(...)

Transitorio III- Los operadores de transporte colectivo remunerado de personas, contarán con un plazo improrrogable e inmodificable de seis meses calendario, contados a partir del día hábil inmediato posterior a la firmeza del acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, que apruebe el Manual y los Modelos necesarios para la aplicación del presente Reglamento, para aportar al Consejo de Transporte Público, el estudio anual de calidad de servicio.”

Como puede observarse, el decreto establece el procedimiento por el cual el CTP debe calificar la calidad del servicio dentro de un escalafón, y los prestadores tienen la obligación de brindar un servicio con una calificación mínima. En relación con este tema, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el criterio OF-1565-DGAJR-2019 del 6 de mayo de 2019, señaló:

“1. Siendo que el 31 de enero de 2016, entró en vigencia el Transitorio III del Reglamento N° 28833- MOPT, en caso de existir contratos con adendas que fueron suscritas posterior a esa fecha, estas últimas deberán cumplir con el ordenamiento jurídico, incluido lo dispuesto en el citado Transitorio III. 2. El estudio que deberá requerirse por parte de la Intendencia de Transporte, es el anual vigente, de conformidad con el artículo 17 y el transitorio III del Reglamento N° 28833-MOPT”.

Al respecto, es importante hacer mención también al dictamen C-165-2014 del 27 de mayo de 2014 de la Procuraduría General de la República, en el cual expresamente señaló que “la calidad no se valora en abstracto sino tomando en consideración cuales son las necesidades que el servicio deba satisfacer y cómo lo presta efectivamente el concesionario, (...) y sea susceptible de refrendo por parte de la ARESEP -entidad llamada a fiscalizar la calidad de los servicios prestados-”

El CTP notifica regularmente a la Intendencia de Transporte los resultados de las evaluaciones de calidad ejecutadas en el marco del decreto 28833-MOPT. La información relevante es presentada a la fecha por el CTP en las solicitudes de refrendo, ya que está contenida en los formatos estandarizados. En virtud de lo anterior, se propone que se incorpore como parte del contenido mínimo de la solicitud de refrendo, la indicación de que el concesionario cuenta con un estudio de calidad aprobado por la Junta Directiva del CTP y vigente para la ruta concesionada, en cualquiera de los tipos de trámite que se analizan (...).”

- XIV.** Que con fundamento en los resultados y considerandos que preceden, lo procedente es: **1.-**Establecer los requisitos de admisibilidad aplicables para el refrendo de contratos de renovación de concesión para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular. **2-** Establecer los requisitos de admisibilidad para el refrendo de los contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular de acuerdo con la ley N° 8826, ley de reforma al artículo 25 de la ley N° 3503, para sacar a concurso público abreviado las rutas de transporte remunerado de personas modalidad autobús que operan actualmente como permisionarias de rutas regulares. **3-** Disponer que solamente requerirán refrendo las adendas efectuadas a los contratos de concesión del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular, en las que

se disminuya o aumente la flota autorizada y establecer los requisitos de admisibilidad para el refrendo de las adendas de los contratos de concesión para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular. **4-** Derogar parcialmente la resolución RRG-5266-2005, en cuanto a su aplicación a las adendas de los contratos de refrendo, quedando únicamente vigente lo relativo al refrendo de los contratos derivados de procedimientos de licitación pública. **5-** Someter estas disposiciones al procedimiento de consulta pública, por un plazo de 10 días hábiles, de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública; tal y como se dispone.

- XV.** Que en la sesión ordinaria 55-2020 celebrada el 30 de junio de 2020, la Junta Directiva de Aresep, con fundamento en el informe técnico del 25 de junio de 2020 y el oficio OF-0548-RG-2020 del 25 de junio de 2020, acuerda con carácter de firme, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP “Reglamento a la Ley 7593”, en la “Ley Reguladora Transporte Remunerado de personas en vehículos automotores” (Ley 3503) y en el “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado” (RIOF); se dispone lo siguiente:

**LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

RESUELVE:

ACUERDO 07-55-2020

I. REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD PARA EL REFRENDO DE CONTRATOS DE RENOVACIÓN DE CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS DE RUTA REGULAR.

Establecer los requisitos de admisibilidad aplicables al refrendo de contratos por renovación de concesión para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular, de la siguiente manera:

1. La solicitud de refrendo deberá ser dirigida a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, debidamente firmada por el funcionario competente del

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) o del Consejo de Transporte Público (CTP), (de conformidad con los artículos 12 de la ley Ley N° 3503 *“Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores”* y numeral 12 de la Ley N° 7969 *“Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en modalidad Taxi”*).

La solicitud deberá contener lo siguiente:

- a. Indicación del acuerdo de la Junta Directiva del CTP mediante el cual se aprobó la renovación del contrato, (de conformidad con el artículo 7 de la ley N° 7969 *“Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en modalidad Taxi”*).
 - b. Indicación de haber realizado la verificación de la cédula de identidad de la persona física o del representante legal de la persona jurídica que suscribe el contrato al momento de la firma, (de conformidad con los artículos 2 y 4 de la directriz N° 52-MP *“Prescinde de la solicitud de fotocopias de cédula de identidad a ciudadanos para trámites administrativos”*).
 - c. Indicación de que la renovación del contrato se ejecutó una vez comprobado por parte del CTP que el concesionario cumplió a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones, (de conformidad con el artículo 21 de la ley N° 3503 *“Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores”*).
 - d. Indicación de que el CTP realizó las comprobaciones documentales necesarias para determinar que el capital social del concesionario no está representado por acciones ni certificados al portador y que se ha realizado la calificación sobre las limitaciones y prohibiciones respecto de la titularidad de varios permisos o concesiones, (de conformidad con los artículos 10 y 11 de la ley N° 3503 *“Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores”*).
 - e. Indicación de que el concesionario cumplió con el artículo 17 y el transitorio III del decreto ejecutivo N° 28833-MOPT *“Reglamento para la Evaluación y calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas”* o la normativa que lo sustituya y el artículo 4 inciso d) y el numeral 5 de la ley N° 7593 *“Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*).
2. Contrato original o copia certificada administrativa o notarialmente, con todos sus anexos, debidamente firmado por el funcionario competente del MOPT o del CTP y por el concesionario, o su apoderado. Lo anterior salvo que se encuentre

disponible con acceso electrónico a base de datos en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, lo cual deberá indicarse expresamente.

Con respecto del esquema operativo, el contrato debe contener la siguiente información (sin perjuicio de otras condiciones que los contratantes consideren relevantes) y debe señalar los acuerdos de la Junta Directiva del CTP que la sustenten, (de conformidad con los artículos 12 y 13 de la ley N° 3503 "*Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores*" y el artículo 7 de la ley N° 7969 "*Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en modalidad Taxi*"):

- a. Número de placa, año de modelo, capacidad y tipo de automotor para cada una de las unidades autorizadas.
 - b. Detalle de la cantidad de unidades asignadas por ruta y por ramal.
 - c. Esquema de horarios y frecuencias.
 - d. Distancia y recorridos en kilómetros de cada ruta y ramal en ambos sentidos.
 - e. Croquis del recorrido por ruta y por ramal.
 - f. Altimetría, características y estado de la vía por ruta y por ramal.
 - g. Plan de renovación y mantenimiento de la flota durante el plazo de concesión.
3. Copia certificada de los acuerdos de la Junta Directiva del CTP mencionados en el contrato. En caso de que dichos acuerdos hayan sido notificados previamente a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos por las vías establecidas para tal efecto, bastará su simple indicación en el texto del contrato, (de conformidad con el artículo 7 de la ley N° 7969 "*Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos en modalidad Taxi*").
 4. Certificación de personería jurídica cuando el concesionario sea una persona jurídica válida en el momento de suscribir el contrato de concesión, (de conformidad con el artículo 2 de la ley N° 8220 "*Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos*").
 5. Indicación del MOPT o CTP de la aprobación de lo dispuesto por el Ministerio del Ambiente y Energía o el órgano competente del estudio de impacto ambiental para la explotación del servicio o la justificación de que dicho estudio no se

requiere para el trámite que se solicita, (de conformidad con el artículo 16 de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”).

6. El concesionario deberá encontrarse al día en las siguientes obligaciones legales al momento de la admisibilidad de la solicitud (de conformidad con el artículo 21 de la ley N° 3503 “*Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores*” y el artículo 6 inciso c) de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”), lo cual será verificado por la Aresep:
 - a. Cumplimiento de obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda, (de conformidad con el artículo 18 bis de la ley N° 4755 “*Código de Normas y Procedimientos Tributarios*” y el numeral 6 inciso c) de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”).
 - b. Pago del impuesto a las personas jurídicas, (de conformidad con los artículos 1 y 2 de la ley N° 9428 “*Impuesto a personas jurídicas*” y el numeral 6 inciso c) de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”), en caso que el concesionario sea una persona jurídica.
 - c. Pago de obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social, (de conformidad con el artículo 74 de la ley N° 17 “*Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social*” y el numeral 6 inciso c) de la Ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”).
 - d. Pago de obligaciones ante el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, (de conformidad con el artículo 22 de la ley N° 5662 “*Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares*” y el numeral 6 inciso c) de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”).
7. Declaración jurada notarial del concesionario indicando que se encuentra al día en las siguientes obligaciones legales, (de conformidad con el artículo 21 de la ley N° 3503 “*Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores*” y el numeral 6 inciso c) de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”) o constancia de las entidades aseguradoras respectivas, con una vigencia mínima de 30 días naturales a la fecha de presentación de la solicitud:
 - a. Tenencia de seguro de riesgos del trabajo con el Instituto Nacional de Seguros, (de conformidad con los artículos 193 y 202 del Código de Trabajo y el numeral 6 inciso c) de la ley N° 7593 “*Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos*”).

- b. Tenencia de pólizas de seguro de responsabilidad civil por lesión y muerte de terceras personas y de daños a la propiedad de terceras personas, para cada una de las unidades con las que se opera el servicio, (de conformidad con el artículo 19 de la ley N° 3503 “*Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores*”).
8. Indicación de MOPT o CTP de que el concesionario consignó su compromiso con el cumplimiento de las disposiciones de la ley 3503 y sus obligaciones contractuales (de conformidad con el artículo 21 de la ley 3503 “*Ley Reguladora de Transporte Remunerado de Personas Vehículos Automotores*”).

II. REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD PARA EL REFRENDO DE CONTRATOS CONCESION DERIVADOS DE PROCEDIMIENTOS DE LICITACIÓN ABREVIADOS DE ACUERDO CON LA LEY N° 8826, LEY DE REFORMA AL ARTÍCULO 25 DE LA LEY N° 3503, PARA SACAR A CONCURSO PÚBLICO ABREVIADO LAS RUTAS DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS QUE OPERAN ACTUALMENTE COMO PERMISIONARIAS DE RUTAS REGULARES.

Establecer que los requisitos de admisibilidad aplicables al refrendo de contratos de concesión derivados de procedimientos de licitación abreviados desarrollados al amparo de la ley 8826, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular, serán los establecidos en la disposición I, salvo los puntos 1.c, 5 y 8.

Adicionalmente, la solicitud de refrendo deberá venir acompañada de la evaluación de la oferta ganadora del proceso presentada por el ahora concesionario, de conformidad con el “*Sistema de Evaluación de Ofertas*” establecido en el capítulo III del decreto ejecutivo N° 37737-MOPT (“*Reglamento para el Cumplimiento y Aplicación del Transitorio II de la Ley N° 8826 Mediante Procedimiento Especial Abreviado para el Otorgamiento de Concesiones en el Transporte Público Remunerado de Personas en Rutas Regulares*”).

III. REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD PARA EL REFRENDO DE ADENDAS EFECTUADAS A LOS CONTRATOS CONCESION DE SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS DE RUTA REGULAR.

Disponer que solamente requerirán refrendo las adendas efectuadas a los contratos de concesión del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús de ruta regular, en las que se disminuya o aumente la flota autorizada.

Establecer que para tales efectos, aplicarán los requisitos establecidos en la disposición I, salvo los puntos 1.c, 1.d, 2 y 5.

- IV. Derogar parcialmente la resolución RRG-5266-2005, en cuanto a su aplicación a las adendas de los contratos de refrendo, quedando únicamente vigente lo relativo al refrendo de los contratos derivados de procedimientos de licitación pública.
- V. Someter estas disposiciones al procedimiento de consulta pública, por un plazo de 10 días hábiles, de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública.

PUBLÍQUESE EN EL DIARIO OFICIAL.

Alfredo Cordero Chichilla, Secretario.—1 vez.—Solicitud N° 209977.—(IN2020471077).