

CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA

Quienes suscriben, **CARLOS VILLALTA VILLEGAS**, mayor de edad, casado una vez, ingeniero, vecino de Alajuela, portador de la cédula de identidad número uno – setecientos ochenta y ocho – seiscientos treinta y nueve, en su doble condición de Ministro del **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (en adelante “MOPT”), con facultades de representante judicial y extrajudicial, cédula jurídica dos – uno cero cero – cero cuatro dos cero cero ocho, según Acuerdo Presidencial 492-P del 2 de febrero del 2016, publicado en el Alcance Digital 21 del Diario Oficial La Gaceta 33, del 17 de febrero del 2016 y Presidente del **CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO** (en adelante “CTP”), con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, cédula jurídica tres – cero cero siete – dos siete cero cinco cero cero, según los artículos 8 y 12 de la Ley 7969; **CHRISTIAN VARGAS CALVO**, mayor de edad, divorciado, ingeniero, vecino de Moravia, portador de la cédula de identidad número uno – cuatrocientos cincuenta y ocho – ciento sesenta y cuatro, en su condición de Presidente Ejecutivo del **INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES** (en adelante “INCOFER”), cédula jurídica tres - cero cero siete - cero siete uno cinco cinco siete, según consta en el artículo 5, de la sesión ordinaria 108 del Consejo de Gobierno, celebrada el 3 de agosto del 2016, publicado en el Diario Oficial La Gaceta 185, del 27 de setiembre del 2016; **ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ**, mayor de edad, casado una vez, economista, vecino de Heredia, portador de la cédula de identidad número dos – trescientos noventa y tres – seiscientos setenta y nueve, en su condición de Regulador General y representante judicial y extrajudicial de la **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS** (en adelante “ARESEP”), cédula jurídica tres – cero cero siete – cero cuatro dos cero cuatro dos, nombramiento que consta en el artículo 2, de la sesión ordinaria 89, del Consejo de Gobierno, celebrada el 8 de marzo de 2016 y que fue ratificado por la Asamblea Legislativa en sesión ordinaria 168, celebrada el 12 de abril de 2016, según consta en publicación del Diario Oficial La Gaceta 112, del 10 de junio de 2016; y **OLIVIER CASTRO PÉREZ**, mayor de edad, viudo, economista, vecino de Curridabat, portador de la cédula de identidad número dos – doscientos ocho – trescientos treinta y dos, en su condición de Presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma del **BANCO CENTRAL DE COSTA RICA** (en adelante “BCCR”), con cédula jurídica número cuatro – cero cero cero – cero cero cuatro cero uno siete, según consta en el artículo 3, de la sesión ordinaria 1, del Consejo de Gobierno, celebrada el 8 de mayo de 2014, y en el artículo 7, de la sesión 5649, celebrada por la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica el 4 de junio del 2014, y de conformidad como lo señala el artículo 1253 del Código Civil (en adelante, y en su conjunto MOPT-CTP-INCOFER-ARESEP-BCCR, “las Partes”).

CON FUNDAMENTO EN EL SIGUIENTE MARCO JURÍDICO:

- Constitución Política de la República de Costa Rica, del 7 de noviembre de 1949.
- Ley que Crea el Ministerio de Transportes en Sustitución del Actual Ministerio de Obras Públicas (Ley 3155, del 5 de agosto de 1963), reformada por la Ley N° 4786, del 5 de julio de 1971 y sus demás reformas.
- Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores (Ley 3503, del 10 de mayo de 1965), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 112, del 20 de mayo de 1965.

- Ley General de la Administración Pública (Ley 6227, del 2 de mayo de 1978), publicada en el Alcance 90, del Diario Oficial La Gaceta 102, del 30 de mayo de 1978).
- Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Ley 7001, del 19 de setiembre de 1985), publicada del Diario Oficial La Gaceta 186, del 1 de octubre de 1985.
- Ley de la Defensoría de los Habitantes de la República (Ley 7319, del 17 de noviembre de 1992), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 237, del 10 de diciembre de 1992.
- Ley de la Contratación Administrativa (Ley 7494, del 2 de mayo de 1995), publicada en el Alcance 20, del Diario Oficial La Gaceta 110, del 8 de junio de 1995.
- Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica (Ley 7558, del 3 de noviembre de 1995), publicada en el Alcance 55, del Diario Oficial La Gaceta 225, de 27 de noviembre de 1995.
- Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593, del 9 de agosto de 1996), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 169, del 5 de setiembre de 1996.
- Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (Ley 7600, del 2 de mayo de 1996), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 192, del 29 de mayo de 1996.
- Ley Integral para la Persona Adulta Mayor (Ley 7935, del 25 de octubre de 1999), publicada en el Alcance 88, del Diario Oficial La Gaceta 221 del 15 de noviembre de 1999.
- Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi (Ley 7969, del 22 de diciembre de 1999), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 20, del 28 de enero del 2000.
- Ley del Tratado sobre Sistemas de Pagos y Liquidación de Valores de Centroamérica y República Dominicana (Ley 8876, del 1 de noviembre del 2010), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 8, del 12 de enero del 2011.
- Ley de Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles y promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana (Ley 9366, del 28 de junio del 2016), publicada en el Alcance 113, del Diario Oficial La Gaceta 128, del 4 de julio del 2016.
- Reglamento General a la Ley 7600 (Decreto Ejecutivo 26831-MP), publicado en el Diario Oficial La Gaceta 75, del 20 de abril de 1998.
- Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y Zonas Aledañas que la afecta Directa o Indirectamente (Decreto 28337-MOPT), publicado en el Diario Oficial La Gaceta 1, del 3 de enero del 2000.
- Reglamento General a la Ley 7494 y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta 210, del 2 de noviembre del 2006.
- Oficialización del Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, como política pública sectorial del sector transporte (Decreto Ejecutivo 37738-MOPT, del 15 de julio del 2013).
- Oficialización del Plan Nacional de Desarrollo 2015 – 2018 “Alberto Cañas Escalante” (Decreto Ejecutivo 38996-PLAN, del 19 de marzo del 2015), publicado en Diario Oficial La Gaceta 98, del 22 de mayo de 2015.
- Criterio de la Procuraduría General de la República C-037-2000, del 25 de febrero del 2000.

CONSIDERANDO QUE:

1. El transporte público remunerado de personas, en sus distintas modalidades, es una actividad que contribuye al desarrollo económico, social y ambiental del país, permitiendo una asignación eficiente de los recursos productivos de la Nación, así como la movilidad de las personas por sus vías terrestres, aéreas y marítimas.
2. El MOPT es el ente responsable de regular, controlar y vigilar el tránsito y transporte por los caminos públicos y los transportes por ferrocarriles y tranvías según la Ley 3155 y en materia del sector bajo su rectoría constituye la autoridad oficial única en todo lo relativo a los objetivos nacionales.
3. Mediante la Ley 7969, se crea el CTP como órgano de desconcentración máxima adscrito al MOPT, con competencia en materia de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús.
4. Al CTP le corresponde diseñar y optimizar los sistemas de transporte público, modalidad autobús, para garantizar la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios y la correcta fiscalización de los prestatarios del servicio, mediante el diseño y desarrollo de esquemas operativos modernos, ágiles, eficientes, seguros, equitativos, amigables con el medio ambiente y adaptables a las transformaciones de la sociedad y a los cambios del desarrollo urbano y regional del país.
5. El CTP se encuentra sujeto en su funcionamiento a los principios básicos para la prestación de los servicios públicos que conllevan a que sean prestados con eficiencia, continuidad, adaptabilidad e igualdad, como elemento de garantía para satisfacer las necesidades de transporte de los ciudadanos, de acuerdo con los términos del artículo 5 de la Ley 6227. Dentro de este marco, y de conformidad con el deber de planificación, el CTP tiene la obligación de realizar estudios técnicos que permitan ajustar las estructuras operacionales de los servicios de transporte público, modalidad autobús, a las necesidades de los tiempos actuales, en términos de satisfacción del usuario y favoreciendo la cobertura de sus necesidades en los sitios meritorios.
6. De conformidad con el artículo 7, incisos c) y e), de la Ley 7969, le corresponde al CTP facilitar la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y demás entidades públicas o privadas que con su gestión se relacionen con los servicios regulados por las Leyes 7969 y 3503, procurando que la actividad del transporte público, su planeamiento y administración, el otorgamiento de concesiones y permisos, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con las mejores prácticas internacionales y con las tecnologías modernas, a efectos de promover los niveles de calidad que requieren los servicios del transporte público nacional para el desarrollo sostenible de la actividad.
7. El INCOFER es el ente rector y operador del transporte público remunerado de personas, modalidad ferrocarril, según la Ley 7001. Dentro de sus objetivos principales se encuentran: a) fortalecer la economía del país mediante la administración de un moderno sistema de transporte ferroviario para el servicio de pasajeros y de carga y b) rehabilitar, estructurar y modernizar, tanto en lo que se refiere a vías, instalaciones y equipo rodante, como a su administración y prestación de servicios en general, los ferrocarriles nacionales.
8. El Plan Estratégico INCOFER 2012 – 2017, aprobado por el Consejo Directivo de INCOFER mediante Acuerdo 3703, adoptado en sesión extraordinaria 1941, celebrada el 12 de abril del 2012, establece como objetivo estratégico de esa institución ofrecer el servicio de transporte ferroviario de pasajeros de manera segura, confiable, cómoda, accesible, respetuosa con el ambiente, competitiva y articulada con otros modos de transporte, lo que hace que el impulso del

sistema de pago electrónico sea un elemento clave para garantizar que la prestación del servicio sea de calidad.

9. La ARESEP es el ente público encargado de regular la prestación de los servicios públicos de agua y saneamiento ambiental, energía eléctrica, combustibles y transporte terrestre, marítimo y aéreo. Le corresponde la fijación de precios y tarifas, así como procurar que los servicios públicos regulados se presten en condiciones óptimas de acceso, costo, calidad y variedad para los usuarios.
10. Conforme con la Ley 7593, la ARESEP tiene como objetivos fundamentales los siguientes: a) armonizar las relaciones y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; b) asegurar que los servicios públicos se suministren bajo el principio de servicio al costo (incluye los costos directamente relacionados con la prestación del servicio), de manera que permitan una retribución competitiva para los proveedores de los servicios y garanticen a la vez el desarrollo sostenible de la actividad; y c) velar porque se cumplan las normas de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad, necesarias para prestar los servicios públicos en forma óptima.
11. Con el Direccionamiento del Plan Estratégico Institucional 2017 – 2021, aprobado mediante Acuerdo 03-34-2016, de la sesión de Junta Directiva 34-2016, celebrada el 23 de junio del 2016, la Aresep estableció como objetivo estratégico profundizar un enfoque de la regulación que procure la protección de los derechos de los usuarios y el acceso equitativo a los servicios regulados, el cual tiene como estrategia procurar la inclusión de sus demandas, necesidades y aspiraciones en la definición de la oferta y la prestación de los servicios, lo que hace que el desarrollo del sistema de pago electrónico sea un mecanismo fundamental para que la prestación de los servicios de transporte público cumpla con principios de calidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad.
12. Conforme con lo dispuesto por el artículo 2, inciso c, de la Ley 7558, le corresponde al BCCR la promoción de la eficiencia del sistema de pagos internos y externos, así como mantener su normal funcionamiento. Para los efectos, el artículo 3 de la misma ley dispone, como funciones esenciales del BCCR, la emisión de billetes y monedas de acuerdo con las necesidades reales de la economía nacional (inciso f) y el establecimiento, operación y vigilancia de sistema de compensación (inciso i). Por su parte, la Ley 8876 le establece responsabilidades al BCCR respecto a la promoción del buen funcionamiento, la seguridad y eficiencia de los sistemas de pagos nacionales.
13. De acuerdo con un estudio de la División Económica del BCCR (setiembre del 2012), solo el costo social del efectivo alcanzó en el periodo 2011 la suma de US\$413 millones, equivalentes al 1% del Producto Interno Bruto (PIB), imponiendo el uso de billetes y monedas como medio de pago una importante carga financiera a la sociedad y, particularmente, al aparato productivo del país. Cerca del 90% de las transacciones se realizan con efectivo y en su gran mayoría dentro del segmento de pagos al detalle, por lo cual el BCCR considera que el desarrollo de nuevos mecanismos electrónicos de pago basados en el uso intensivo de las tecnologías de la información y la comunicación, que sustituyan a las transacciones con efectivo en dicho segmento de mercado, es una vía propicia para alcanzar mejores niveles de eficiencia en el sistema de pagos costarricense.
14. Con el Plan Estratégico 2015-2018, el BCCR se fijó como objetivo reducir en un 4,6% el costo que representa para la economía la satisfacción de sus necesidades de transacción.
15. De conformidad con el artículo 1 de la Ley 7319, le corresponde a la Defensoría de los Habitantes de la República proteger los derechos e intereses de los habitantes. Asimismo, le corresponde velar porque el funcionamiento del sector público se ajuste a la moral, la justicia, la Constitución Política, las leyes, los convenios, los tratados, los pactos

suscritos por el Gobierno y los principios generales del derecho. Además, debe promocionar y divulgar los derechos de los habitantes. Por ello, mediante oficio No. DH 0004 de 6 de enero de 2014, suscrito por el señor Defensor en funciones, se manifiesta que para la Defensoría no existe obstáculo jurídico para fungir como órgano asesor o consultivo de las partes suscriptoras del presente Convenio, considerando, además, que el rol de asesoría reconoce la experiencia institucional en materia de derechos y obligaciones de los usuarios del servicio de transporte público y es consecuente con su función legal de “velar por el buen funcionamiento, la eficiencia y la agilización en la prestación de los servicios públicos” (art. 3, inciso 3 de su reglamento), lo que se visualiza como una oportunidad para colaborar en la consecución de los objetivos propuestos. Por tal razón, el Defensor o Defensora de los Habitantes designarán a los funcionarios que provean dicha asesoría.

16. Mediante Decreto Ejecutivo 37738-MOPT, se declara de interés público y con rango de Política Pública Sectorial, la ejecución de las acciones establecidas en el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, como instrumento de dirección, coordinación y articulación que orientará las decisiones y acciones para el sector transporte, de forma que el mismo contribuya con el crecimiento económico, el desarrollo social y la mejora competitiva del país.
17. El artículo 5 del Decreto Ejecutivo 37738-MOPT, establece que las entidades competentes del sector financiero deberán apoyar y facilitar las gestiones que emprendan la Rectoría del Sector y sus instituciones, orientadas al fortalecimiento de sus recursos financieros y técnicos, debidamente justificados en función de la implementación del Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, conforme con sus ámbitos de competencia particulares. Asimismo, que toda gestión de financiamiento y cooperación ante organismos internacionales o gobiernos deberá responder a las necesidades establecidas en el referido plan.
18. El Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 establece la necesidad de cambiar la concepción del sistema de transporte público, depositando toda la iniciativa de diseño en los poderes públicos para evitar la dependencia de propuestas individuales, lo que justifica la coordinación interinstitucional que promueve el presente convenio de cooperación.
19. El proyecto de Modernización del Sistema de Transporte Público modalidad autobús (Decreto Ejecutivo 28337 - MOPT) y la Ley para el fortalecimiento del INCOFER y promoción del tren eléctrico interurbano (Ley 9366) permitirán disminuir distorsiones en el transporte remunerado de personas, mejorar la prestación de los servicios que reciben los usuarios y promover una relación costo-beneficio que considere un buen manejo de la huella ambiental en la prestación del servicio, así como la integración tarifaria y funcional, rutas y servicios, mediante convenios operativos, desarrollo de rutas alimentadoras, troncales y eventualmente diametrales, que incorpore las modalidades de transporte público de autobús y ferrocarril.
20. Para lograr el desarrollo y consolidación del proceso de modernización del transporte público remunerado de personas, propuesto desde el Decreto Ejecutivo 28337 – MOPT y desde la renovación de concesiones del año 2000, resulta imperativo que sus servicios cuenten con un sistema de pago electrónico por medio del cual se lleve a cabo la recaudación tarifaria, al tiempo que le suministre al MOPT, al CTP, al INCOFER y a la ARESEP información oportuna, completa, confiable y relevante, como insumo para la toma de decisiones y la emisión de políticas públicas que promuevan e incentiven el desarrollo de un sistema de transporte público acorde con las necesidades del país.
21. Dentro de la estrategia de modernización del transporte público costarricense, es importante impulsar el desarrollo del sistema de pago electrónico, como elemento fundamental de la política pública del sector. En virtud de la red de interrelaciones existente entre los diferentes sistemas de información que conforman la infraestructura tecnológica que

apoyará la modernización del sector, el pago electrónico se concibe como un impulsor para la implementación de la integración tarifaria y operativa, mediante las estrategias de sectorización, troncalización e intersectoriales, de rutas nacionales. Además, el desarrollo de un sistema de pago electrónico tendrá un impacto trascendental para la mejora de la calidad en la prestación de los servicios que recibe el usuario, permitiendo trazar la movilidad de los pasajeros, de manera que se genere información sobre tiempos de desplazamiento, recorridos y cantidad de usuarios transportados, lo que impulsa un mayor entendimiento del sector y la construcción de modelos de organización y funcionamiento más eficientes para el transporte masivo de personas.

22. El Plan Nacional de Desarrollo 2015 – 2018, denominado “Alberto Cañas Escalante”, establece como parte de los objetivos del sector Transporte e Infraestructura, la modernización del sistema de transporte público de pasajeros por autobús y el transporte rápido de pasajeros (INCOFER), lo que lleva a que el desarrollo del sistema de pago electrónico sea un elemento clave, al constituirse como uno de los pilares para alcanzar la modernización y mejora en la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros.
23. Desde la renovación de los contratos de concesión del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad autobús, para el periodo 2007 – 2014, se dejó establecida la obligación contractual de las empresas concesionarias de desarrollar y utilizar los sistemas de cobro y de control de volumen de pasajeros transportados que apruebe el CTP en coordinación con la ARESEP, lo que hace que los operadores deban someterse a la normativa, parámetros, protocolos y demás especificaciones técnicas que ambas instituciones acuerden para estandarizar, actualizar y adecuar dichos sistemas a los esquemas operacionales que se establezcan en el transporte público. Para la renovación de los contratos de concesión para el periodo 2014 – 2021 el CTP conservó las obligaciones previamente indicadas estableciendo que el desarrollo del sistema se podrá realizar de conformidad con los convenios que suscriban con otras instituciones.
24. Las empresas concesionarias se encuentran obligadas por ley, y por el contrato de concesión, a dar amplio acceso a la ARESEP, el MOPT y el CTP a sus equipos y sistemas de información, así como a los datos que a partir de su actividad en el transporte público se generen, conforme con el artículo 17 de la Ley 3503, artículos 21 y 24 de la Ley 7593 y la normativa vigente, para lo cual deben suministrar y dar acceso a estos entes públicos a la información estadística y contable que les requieran en su carácter de concesionarios, así como toda otra información vinculada con la prestación de los servicios públicos a su cargo, todo ello de conformidad con lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política.
25. El proyecto de Pago Electrónico en el Transporte Público Remunerado de Personas (en adelante “el Proyecto”) conlleva una serie de beneficios para todos los involucrados. Para los usuarios, les facilita el acceso expedito al servicio y les elimina los costos de oportunidad y la dependencia asociados al mantenimiento de reservas de efectivo para pagar la tarifa. Para los empresarios, por cuanto les representa menores costos operativos que los que les impone el manejo de billetes y monedas, al tiempo que los mecanismos electrónicos han demostrado ser más efectivos para realizar dicha recaudación. A su vez, a las entidades con funciones de regulación y fiscalización les permitirá contar con fuentes confiables de información sobre la actividad transaccional del sector, en las que puedan apoyar con mayor seguridad la toma de decisiones. Finalmente, a la sociedad costarricense, al hacer un uso más eficiente de los recursos productivos de la Nación y al mejorar las condiciones de seguridad en el sector, gracias a que busca eliminar el manejo de efectivo en las unidades de transporte.
26. La ARESEP, el INCOFER, el MOPT y el CTP estiman de alta conveniencia institucional la suscripción de un

instrumento de cooperación como el que se plantea en el presente convenio, por cuanto les permite establecer las bases técnicas y jurídicas necesarias para la ejecución del Proyecto. Por su parte, el BCCR advierte la oportunidad que la sustitución de numerario que pueda producir el pago electrónico en el transporte público, reduzca las demandas de billetes y monedas en la economía nacional y por esa misma vía se produzca una reducción en el costo social de las transacciones. De tal forma, los cuatro entes públicos coinciden en que la suscripción de un convenio de cooperación interinstitucional permitirá formalizar la estructura de gobernanza del Proyecto, alinear esfuerzos, armonizar objetivos y generar sinergias en el ámbito de su interés común, entendido éste como la modernización del sistema de pagos en el transporte público remunerado de personas.

27. Las partes suscriptoras del CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, del 23 de enero del 2014, con base en las experiencias acumuladas en los tres últimos años con la negociación de los acuerdos necesarios para llevar adelante la ejecución del Proyecto, consideran necesario fortalecer su estructura de gobierno y ampliar su alcance e impacto, por lo que también estiman conveniente la inclusión de INCOFER en el Convenio.

En virtud de lo anterior, las partes suscriptoras consideran que la mejor forma de establecer los ajustes requeridos en la relación de cooperación interinstitucional acordada inicialmente por las partes en la primera versión del Convenio de enero del 2014, es por medio de la actualización y formalización de una nueva versión del Convenio.

POR TANTO:

Acordamos suscribir el presente **"CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA"**, el cual se regirá en lo conducente por la Ley de la Contratación Administrativa (artículo 2, inciso c), el Reglamento a la Ley de la Contratación Administrativa, la legislación conexa y las siguientes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMERA – OBJETO DEL CONVENIO

El presente Convenio tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para diseñar e implementar un sistema de pago electrónico en el servicio de transporte remunerado de personas, modalidades autobús y ferrocarril, que atienda las políticas de modernización del sector del transporte público costarricense promovidas por el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, Plan Nacional de Transportes 2011-2035, Plan Estratégico Institucional 2017-2021 de ARESEP, y Plan Estratégico 2012 – 2017 de INCOFER.

CLÁUSULA SEGUNDA – INSTRUMENTALIZACIÓN DEL CONVENIO

Para la consecución del objeto del presente Convenio se conforman en este acto el Comité Director y el Comité Coordinador, ambos como parte de la estructura de gobierno establecida para el desarrollo del Proyecto.

El Comité Coordinador podrá conformar en cualquiera de las etapas del Proyecto, los Equipos de Trabajo que considere necesarios para su planeación, diseño, ejecución e implementación. Estos equipos pueden estar integrados por funcionarios de las Partes, en lo que se refiere al apoyo técnico requerido por el Comité Coordinador en la administración

del Proyecto, y por representantes de los distintos actores del sistema de transporte público, así como por asesores y expertos reconocidos cuando se trate de temas especializados.

Para la gestión del proyecto, el Comité Coordinador deberá aplicar las mejores prácticas internacionales en materia de administración de proyectos.

CLÁUSULA TERCERA – OBLIGACIONES DE LAS PARTES

Son obligaciones de las Partes:

- a) En la medida de sus posibilidades, y luego que se tramiten y aprueben los procedimientos internos que correspondan, proveer apoyo al Proyecto a través de los órganos decisorios, tanto para la autorización de sus recursos como para la aprobación de las entregas que sean sometidas a su conocimiento y valoración.
- b) En la medida de sus posibilidades, y luego que se tramiten y aprueben los procedimientos internos que correspondan, facilitar a los funcionarios que colaboren en la ejecución del Proyecto y aportar los recursos materiales, técnicos y financieros que el Proyecto requiera para el logro de sus objetivos, previamente comprometidos.
- c) Proporcionar en tiempo y forma la información requerida para la correcta realización de las actividades y tareas relacionadas con la ejecución del Proyecto.
- d) Facilitar, por medio de su representante, la participación y capacitación de los funcionarios de las Partes, que el Comité Coordinador les requiera para el buen desarrollo del Proyecto.

CLÁUSULA CUARTA – DEL COMITÉ DIRECTOR

El desarrollo del Proyecto será dirigido por un Comité Director integrado y representado por los siguientes funcionarios de las Partes del presente convenio: por el MOPT y el CTP, el Ministro; por el INCOFER, el Presidente Ejecutivo; por la ARESEP, el Regulador General; y por el BCCR, el Presidente del Banco.

El Comité Director se encargará del liderazgo estratégico del Proyecto, para lo cual cuenta con las siguientes facultades y responsabilidades:

- a) Resolver los asuntos del Proyecto que el Comité Coordinador someta a su conocimiento.
- b) Establecer las estrategias y decisiones de alto nivel que aseguren la consecución de los fines y objetivos del Convenio.
- c) Actuar como enlace entre el Comité Coordinador y los Jerarcas Superiores de las Partes, en los asuntos que se deriven de la ejecución del Convenio y que necesiten ser conocidos o aprobados por los órganos competentes.
- d) Gestionar los recursos humanos, administrativos, técnicos, materiales y financieros necesarios para asegurar el buen desarrollo y la oportuna implementación del Proyecto.
- e) Realizar cualquier acto o actividad que esté dentro de las competencias de cada Parte y que se consideren necesarios para la correcta dirección del Proyecto.

CLÁUSULA QUINTA – DEL COMITÉ COORDINADOR

El Comité Coordinador estará integrado y representado por los siguientes funcionarios de las Partes del presente convenio: por el MOPT y el CTP, la Viceministra de Transportes y Seguridad Vial; por el INCOFER, el Gerente Administrativo, por la

ARESEP, el Intendente de Transporte; y por el BCCR, el Director de la División Sistemas de Pago.

El Comité Coordinador se encargará de liderar la ejecución del Proyecto, para lo cual cuenta con las siguientes facultades y responsabilidades:

- a) Atender las directrices que le emita el Comité Director y asegurar su cumplimiento, sujeto al marco del Convenio y considerando en sus actuaciones las buenas prácticas internacionales sobre administración de proyectos.
- b) Definir los Equipos de Trabajo que se consideren pertinentes para el desarrollo del Proyecto en sus diferentes etapas, así como su conformación y reglas de participación. Estos equipos podrán contar con la participación de los diferentes actores del sistema de transporte público, así como asesores y expertos reconocidos en cada una de las temáticas que se definan.
- c) Designar a los funcionarios de cada Parte que conformen los Equipos de Trabajo que apoyarán en la administración del Proyecto. En todos los casos, tales funcionarios deberán reunir las competencias (conocimientos, destrezas y actitudes) que los habilita para desarrollar con éxito las funciones que se le asignen en virtud de su participación en el Proyecto.
- d) Gestionar las actividades administrativas del Proyecto y supervisar su evolución a lo largo de las diferentes etapas, así como su desempeño con respecto a la planificación original (costo, tiempo y alcance).
- e) Coordinar la elaboración de los entregables del Proyecto, monitorear su desarrollo y evaluar su calidad.
- f) Gestionar y mitigar los riesgos que se presenten durante la ejecución del Proyecto. Decidir sobre su atención y la resolución de problemas que modifiquen sensiblemente el costo, tiempo y alcance.
- g) Coordinar la atención de las necesidades de recursos del Proyecto con los suscriptores del Convenio, en la medida de sus posibilidades y luego que se tramiten y aprueben los procedimientos internos que correspondan en las dependencias respectivas.
- h) Mantener informado al Comité Director sobre el avance del Proyecto y de los hechos relevantes que se presenten durante su ejecución, especialmente los que afecten sensiblemente su costo, tiempo y alcance.
- i) Asesorar al Comité Director y a los órganos decisores de las Partes, sobre aspectos técnicos relacionados con la naturaleza del Proyecto y la gestión del presente Convenio.
- j) Solicitar a la Defensoría de los Habitantes, como ente responsable de velar por los derechos de los ciudadanos, la asesoría técnica y la información que resulte útil para establecer claramente los derechos y obligaciones del usuario del servicio de transporte público remunerado de personas, así como cualquier otro elemento que contribuya al diseño e implementación del sistema de pago electrónico.
- k) Realizar cualquier acto o actividad que esté dentro de las competencias de cada Parte y que se consideren necesarios para perseguir y asegurar el logro de los objetivos del Proyecto.

CLÁUSULA SEXTA – DE LOS EQUIPOS DE TRABAJO

El Comité Coordinador podrá conformar los Equipos de Trabajo que considere necesarios para la consecución de los objetivos del Proyecto, en temas tales como: administración del Proyecto, sistema de recaudación tarifaria, medios de pago y recarga, metodología e integración tarifaria, modificaciones normativas, equipamiento y tecnologías, información al usuario e información operativa, así como para atender cualquier otro aspecto técnico que involucre la ejecución del Proyecto.

Para la conformación de los Equipos de Trabajo, el Comité Coordinador deberá aplicar criterios transparentes y objetivos que garanticen la representación de los diferentes actores del sistema de transporte público, así como criterios técnicos que aseguren que las personas que conformen dichos equipos cuentan con los conocimientos y las competencias requeridas para que su participación contribuya a la buena marcha del Proyecto, conforme con los objetivos de costo, tiempo, alcance.

CLÁUSULA SÉPTIMA – FASES Y PRODUCTOS DEL CONVENIO

El Comité Coordinador deberá desarrollar las actividades relacionadas con el presente convenio a través de las siguientes fases:

- a) Definición de la organización del proyecto.
- b) Diseño del sistema.
- c) Construcción del sistema.
- d) Desarrollo de planes pilotos de implementación.
- e) Puesta en marcha del sistema mediante una estrategia por etapas.

El Comité Coordinador deberá presentar a los Jerarcas Superiores de las Partes informes que describan las actividades realizadas y los resultados obtenidos en cada una de las fases.

CLÁUSULA OCTAVA – PLAZO DEL CONVENIO

El presente Convenio se extenderá hasta el 31 de diciembre del 2020 y podrá ser prorrogado por periodos consecutivos de cuatro años. Las prórrogas operarán de manera automática si dentro de los dos meses anteriores al vencimiento de cada período, alguna de las Partes no comunica por escrito a las otras su voluntad de dar por finalizado el Convenio.

Las actividades y tareas que se encuentren en curso al momento de la resolución normal o anticipada del Convenio continuarán hasta su efectiva conclusión, conforme hayan sido planificadas. Asimismo, el Convenio podrá darse por terminado antes del vencimiento del plazo cuando las Partes de común acuerdo así lo determinen, debiendo quedar por escrito constancia de ello.

CLÁUSULA NOVENA – DERECHO DE RESOLUCIÓN UNILATERAL

De manera unilateral, cualquiera de las partes podrá resolver el presente Convenio por incumplimiento de alguna de sus contrapartes o resolverlo en cualquier momento de su vigencia por caso fortuito, fuerza mayor o por razones de interés público, conforme con la oportunidad y conveniencia de la Parte que las alegue. El abandono del Convenio por una de las Partes, que no corresponda a lo anteriormente indicado, no implicará el fenecimiento del mismo, sin perjuicio que las Partes restantes decidan revisarlo, actualizarlo o rescindirlo.

CLÁUSULA DÉCIMA – REFRENDO

El presente Convenio no requiere refrendo de la Contraloría General de la República, conforme con lo estipulado en el artículo 3, inciso 6, del Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública, en vigencia a partir del 1 de enero del 2008.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA – SUSTITUCIÓN Y DEROGATORIA

El presente convenio sustituye y deja sin efecto el "CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL

PROYECTO SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA", suscrito el 23 de enero del 2014 por el MOPT, la ARESEP y el BCCR.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – NORMAS SUPLETORIAS

En todo lo no indicado expresamente, el presente Convenio se rige por la Ley de la Contratación Administrativa y su reglamento, así como por la demás normativa que resultare aplicable.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA – CESIÓN DE DERECHOS

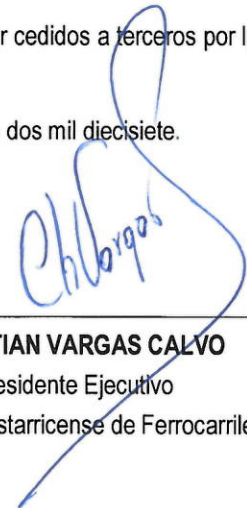
Los derechos y las obligaciones generados por el presente Convenio no podrán ser cedidos a terceros por las Partes, sin la autorización previa de sus contrapartes.

En fe de lo anterior, firmamos en la Ciudad de San José, el día 2 de febrero del año dos mil diecisiete.



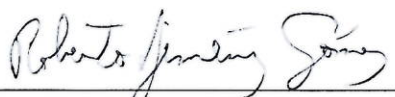
CARLOS VILLALTA VILLEGAS

Ministro
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Presidente
Consejo de Transporte Público



CHRISTIAN VARGAS CALVO

Presidente Ejecutivo
Instituto Costarricense de Ferrocarriles



ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ

Regulador General
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos



OLIVIER CASTRO PÉREZ

Presidente
Banco Central de Costa Rica