

**CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS, EL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES, EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA Y LOS REPRESENTANTES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS (MODALIDAD AUTOBÚS), PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO**

Quienes suscriben:

- **GERMAN VALVERDE GONZÁLEZ**, mayor de edad, casado, ingeniero civil, vecino de Sabanilla de Montes de Oca, portador de la cédula de identidad número dos – cuatrocientos ochenta y ocho – doscientos seis, en su doble condición de Ministro 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 920-P del 15 de junio del 2017, publicado en el Alcance Digital 155 del Diario Oficial La Gaceta 121, del 27 de junio del 2017 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;
- **ROBERTO JIMÉNEZ GÓMEZ**, mayor de edad, casado, 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, Presidente de la Junta Directiva y representante judicial y extrajudicial de la **Autoridad Reguladora de los Servicios Público** (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 del 2016 y que fue ratificado por la Asamblea Legislativa en sesión ordinaria 168, celebrada el 12 de abril del 2016, según consta en publicación del Diario Oficial La Gaceta 112, del 10 de junio del 2016;
- **ELIZABETH BRICEÑO JIMÉNEZ**, mayor de edad, casada, licenciada en administración de negocios, vecina de Cartago, portadora de la cédula de identidad número uno – setecientos veintiuno – ciento treinta y cuatro, en su condición de Presidenta Ejecutiva del **INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES** (en adelante “Incofer”), cédula jurídica tres - cero cero siete - cero siete uno cinco cinco siete, nombramiento que consta en el artículo 3, de la sesión ordinaria 142 del Consejo de Gobierno, celebrada el 4 de mayo del 2017, publicado en el Diario Oficial La Gaceta 185, del 27 de setiembre del 2016;
- **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, nombramiento que consta en el artículo 3, de la sesión ordinaria 1, del Consejo de Gobierno, celebrada el 8 de mayo del 2014, y en el artículo 7, de la sesión 5649, celebrada por la Junta Directiva del BCCR el 4 de junio del 2014;
- **DAVID CUBERO BONILLA**, mayor de edad, casado, empresario, vecino del Cantón de Naranjo, Provincia de Alajuela, portador de la cédula de identidad número nueve – noventa y seis – novecientos noventa y tres, en su condición de Vicepresidente con facultades de Apoderado General sin límite de suma de la **Asociación Cámara Nacional de Autobuseros (CANABUS)**, con cédula jurídica número tres - cero cero dos - uno cero tres nueve uno siete, domiciliada en la Provincia de San José e inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, según consta en Expediente 3202, Tomo 1, Asiento 47, del 27 de enero del 2005;

- **CARLOS LÓPEZ SOLANO**, mayor de edad, casado, empresario, vecino de Guápiles, Cantón de Pococí, Provincia de Limón, portador de la cédula de identidad número tres - doscientos veinte - doscientos sesenta y tres, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado General sin límite de suma de la **Asociación Cámara Nacional de Transporte (CANATRANS)**, con cédula jurídica número tres - cero cero dos - seis uno uno nueve tres, domiciliada en la Provincia de San José e inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, según consta en Expediente 953, del 4 de enero de 1980;
- **ALEX ÁLVAREZ ABRAHAMS**, mayor de edad, casado, empresario, vecino del Cantón de Desamparados, Provincia de San José, portador de la cédula de identidad número uno - cuatrocientos veintiuno - ochocientos ochenta y uno, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado General sin límite de suma de la **Cámara de Autobuseros de San José (CÁMARA DE SAN JOSÉ)**, con cédula jurídica número tres - cero cero dos - cero nueve nueve seis ocho ocho, domiciliada en la Provincia de San José e inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, según consta en Expediente 3106, Tomo 1, Asiento 21, del 11 de mayo del 2005;
- **JOHANNA ZÁRATE SÁNCHEZ**, mayor de edad, casada, empresaria, vecina del Cantón de Barva, Provincia de Heredia, portadora de la cédula de identidad número uno - mil cuarenta y siete - novecientos cincuenta y uno, en su condición de Presidenta con facultades de Apoderada General sin límite de suma de la **Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia (CÁMARA DE HEREDIA)**, con cédula jurídica número tres - cero cero dos - uno cero cuatro nueve cero cero, domiciliada en la Provincia de Heredia e inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, según consta en Expediente 3410, Tomo 375, Asiento 15107, del 9 de octubre del 2004;
- **MIGUEL BADILLA CASTRO**, mayor de edad, casado, empresario, vecino de Guápiles, Cantón de Pococí, Provincia de Limón, portador de la cédula de identidad número uno - quinientos treinta - novecientos cuarenta, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado General sin límite de suma de la **Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico (CATLÁNTICO)**, con cédula jurídica número tres - cero cero dos - uno seis dos cuatro uno dos, domiciliada en la Provincia de Limón e inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, según consta en Expediente 6698, Tomo 416, Asiento 14752, del 1 de julio del 2004, y
- **ROBERTO MUÑOZ ESTRADA**, mayor de edad, casado, administrador de empresas, vecino del Cantón de Liberia, Provincia de Guanacaste, portador de la cédula de residencia número ciento cincuenta y cinco - ochocientos nueve - seiscientos cuarenta y nueve - cuatrocientos treinta y seis, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado General sin límite de suma de la **Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste (CÁMARA DE GUANACASTE)**, con cédula jurídica número tres - cero cero dos - cinco siete nueve tres cuatro siete, domiciliada en la Provincia de Guanacaste e inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, según consta en Tomo 2009, Asiento 78854, del 21 de julio del 2009.

En adelante "las Partes", actuando con sus plenos poderes y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1253 del Código Civil de Costa Rica.

#### CONSIDERANDO QUE:

- A. El MOPT es el ente responsable de regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos, conforme con la 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 4786, del 5 de julio de 1971 y sus demás reformas.
- B. Los contratos de concesión suscritos entre el CTP (el cedente) y los operadores del transporte en la modalidad autobús (los concesionarios), para la explotación del servicio de transporte público

remunerado de personas, establece en la Cláusula K) lo siguiente con respecto al desarrollo de infraestructura:

*“Sistemas de pago y control del volumen de pasajeros en el Sistema de transporte remunerado de personas: LA CONCESIONARIA se obliga, en cumplimiento de las Políticas de Modernización de Transporte Público, impulsadas dentro del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Nacional de Transporte, a utilizar los sistemas de cobro y de control de volumen de pasajeros transportados, que deberá desarrollar y aprobar previamente el CEDENTE, en coordinación con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y de conformidad con los convenios que suscriban con otras instituciones, así como adoptar y poner en práctica los protocolos técnicos y normativa para la regulación del servicio y cálculo de tarifas que establezca el CTP y la Aresep, previos procesos de consulta para resguardar los derechos de los regulados y los usuarios, para estandarizar, actualizar y adecuar dichos sistemas a los esquemas operativos y organizativos que se establezcan en el transporte público, además de dar acceso irrestricto al CTP y a la Aresep a dichos sistemas, equipos y programas, así como a la información que ellos generen, en el momento que se requiera, de conformidad con el artículo 17 de la Ley No. 3503, 6 y 24 de la Ley No. 7593. El sistema contemplará las directrices establecidas en la política tarifaria que se ponga en vigor, el cual podrá contemplar la implementación de esquemas de integración tarifaria, según corresponda, para lo cual los concesionarios deberán integrarse y sujetarse a los procesos de compensación y liquidación inherentes a dicha integración tarifaria, a cambio de recibir un pago justo por los servicios prestados a los usuarios. En una primera etapa el diseño contemplará un esquema centralizado, donde los actores involucrados tienen definidos sus roles, responsabilidades y requerimientos. El Sistema de Información del Transporte Público estará conformado por los siguientes cuatro módulos: a) planificación y ayuda a la explotación, b) información del recaudo, c) información operativa, d) información al usuario.”*

- C. La Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús (Resolución de la Junta Directiva de la Aresep RJD-035-2016, del 25 de febrero del 2016, publicada en el Alcance Digital 35 del Diario Oficial La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016), dispone en el apartado 4.4.7 lo siguiente con respecto al reconocimiento del sistema de pago electrónico:

***“4.4.7 Costo del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad***

*El costo mensual del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad (CSPEr), se determinará una vez que se hayan definido sus componentes, características y cantidades por ruta, los procedimientos de reconocimiento de la depreciación (método, factores, vida útil y valor de rescate) y la rentabilidad, los costos asociados a la administración del sistema, sistema de información al usuario, así como la determinación del valor de dichos componentes. Todos los elementos indicados serán establecidos en la resolución que la Aresep emita al respecto, considerando el mecanismo de participación ciudadana pertinente, donde además de indicar la frecuencia de revisión o actualización, se indicará el momento en que entrará a regir el reconocimiento de ese costo como parte de esta metodología.”*

- D. 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 convierte el desarrollo del sistema de pago electrónico en un elemento clave, al constituirse como uno de los pilares para alcanzar la modernización y mejora en la prestación de los servicios

de transporte masivo de pasajeros.

- E. El artículo 2, inciso c, de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica (Ley 7558, del 27 de noviembre de 1995), establece como objetivo subsidiario de la institución “promover la eficiencia del sistema de pagos internos y externos y mantener su normal funcionamiento”.

Con este mismo propósito, la Ley 7558 también establece como función esencial del BCCR “el establecimiento, la operación y la vigilancia de sistemas de compensación” (artículo 3, inciso i).

- F. De conformidad con el artículo 11, numeral 1, del Tratado Sobre Sistemas de Pagos y de Liquidación de Valores de Centroamérica y República Dominicana (Decreto Legislativo 8876, del 12 de enero del 2011), “los bancos centrales de los Estados Parte velarán por el buen funcionamiento, seguridad y eficiencia de los sistemas de pagos”, pudiendo para ello ejercer la operación de infraestructuras de pago propias.

- G. La tendencia internacional de los países que marchan a la vanguardia en la promoción de la eficiencia de sus sistemas de pago, revela que el desarrollo de nuevos mecanismos de pagos electrónicos le ha permitido a los ciudadanos reducir la dependencia del efectivo como único o principal medio de pago, promoviendo que sus bancos centrales disminuyan el efectivo en circulación.

- H. Desde sus orígenes como actividad comercial en Costa Rica (primera mitad del siglo XX), el servicio de transporte público de personas en la modalidad autobús ha funcionado con una tecnología de pago provista exclusivamente por el BCCR: los billetes y las monedas en colones, siendo desde ese entonces el BCCR el proveedor de los medios de pago con que opera el sector del transporte público.

En virtud de esa situación, con la implementación de un mecanismo de pago electrónico en el referido sector, el BCCR estará impulsando un cambio en la tecnología de pago con que se gestiona la recaudación tarifaria (de transacciones en efectivo hacia pagos electrónicos), lo cual es consecuente con los esfuerzos que viene realizando la institución para promover la modernización del sistema de pagos costarricense.

- I. El transporte público remunerado de personas es uno de los sectores de la economía que exige una alta demanda de efectivo con la prestación de sus servicios, en tanto se estima que, del total de transacciones que se realizan en el país con el uso de billetes y monedas, el sector del transporte público concentra cerca del 30%.

- J. El 2 de febrero del 2017 se suscribió 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, EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA (en adelante “Convenio de Cooperación Interinstitucional”), para establecer el marco de gobierno y las condiciones de trabajo requeridas para llevar a cabo el desarrollo de un proyecto denominado Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Público (en adelante “Sistema de Pago Electrónico”).

- K. El desarrollo del Sistema de Pago Electrónico es un proyecto complejo que requiere tanto la participación de expertos en sistemas de pagos del BCCR, como la incorporación del conocimiento experto del negocio con el que cuentan los operadores del transporte, en virtud de su actividad como proveedores de los servicios de transporte público remunerado de personas.

- L. La Cláusula Quinta del Convenio de Cooperación Interinstitucional constituye un Comité Coordinador, integrado por la Viceministra de Transportes y Seguridad Vial en representación del

MOPT y el CTP, el Gerente Administrativo de Incofer en representación de esa institución, el Intendente de Transportes en representación de la Aresep y el Director de la División Sistemas de Pago en representación del BCCR.

Conforme con el inciso b de la referida cláusula, le corresponde al Comité Coordinador “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”, para lo cual tales equipos “podrán contar con la participación de los diferentes actores del sistema de transporte público.”

En virtud de lo anterior, el Comité Coordinador solicitó cooperación a las cámaras de autobuseros para nombrar a sus representantes en el equipo técnico de operadores del transportes, dentro del cual las entidades del transporte suscriptoras del presente convenio vienen trabajando conjuntamente con el BCCR en el desarrollo del proyecto Sistema de Pago Electrónico.

- M. El Comité Coordinador, mediante el despacho del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial, coordinó en junio del 2017 con las cámaras de autobuseros la designación de dos representantes por cámara con el propósito de que se integraran al equipo técnico de operadores del transporte, responsable del desarrollo de las entregas del proyecto para la modalidad autobús.
- N. El BCCR y las cámaras de autobuseros suscriptoras del presente convenio, consideran necesario darle un marco de mayor formalidad al equipo técnico de operadores del transporte, siendo que encuentran conducente que se haga dentro del Reglamento del Sistema de Pagos, cuya promulgación es competencia de la Junta Directiva del BCCR.
- O. Los representantes de la industria del transporte y los funcionarios del BCCR asignados al proyecto Sistema de Pago Electrónico, han cubierto las siguientes actividades durante sus reuniones de trabajo:
- i. Análisis de los sistemas de pagos abiertos (open-loop systems) y sistemas cerrados (closed-loop systems) con que se modela el pago electrónico en el transporte masivo de personas.
  - ii. Revisión de algunas experiencias nacionales de empresas de autobuses que han logrado implementar sistemas de pago electrónico en sus rutas.
  - iii. Valoración del aporte que podría ofrecer el ecosistema de pagos por proximidad basado en la tecnología EMV-Contactless, que viene desarrollando la industria bancaria nacional para el mecanismo de pago que se decida implementar en el sector del transporte público.
  - iv. Identificación de los requerimientos técnicos y operativos del sector del transporte público con respecto al funcionamiento de un sistema de pago electrónico en sus terminales y unidades de transporte, teniendo en cuenta tanto las necesidades de los operadores del transporte como las necesidades y la conveniencia de los usuarios finales.
  - v. Valoración de un modelo de diseño general para el Sistema de Pago Electrónico, considerando la realidad de la infraestructura del transporte público en el país, las necesidades de su sector y las facilidades que ofrece el sistema de pagos nacional como proveedor de soluciones de pago.
- P. La Junta Directiva del BCCR aprobó en agosto del 2017 el proyecto Pago Electrónico en el Transporte Público, para diseñar el Sistema de Pago Electrónico y construir el Sistema Central de Recaudo como un servicio integrado a la plataforma tecnológica del Sistema Nacional de Pagos Electrónicos (Sinpe), en el tanto en que el BCCR considera ese proyecto alineado con los objetivos de su estrategia para la modernización del sistema de pagos de bajo valor, a efectos de poder ofrecer a la sociedad costarricense nuevos mecanismos de pago electrónico más seguros y eficientes.

- Q. Los representantes de las cámaras reconocen el interés del Poder Ejecutivo de impulsar el reordenamiento y la modernización del transporte público en el país, con la inclusión en el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 de iniciativas que buscan implementar modelos de sectorización e intermodalidad, siendo dentro de esos esfuerzos el pago electrónico una pieza de infraestructura fundamental.
- R. Por todo lo expuesto, el BCCR y las cámaras de autobuseros estiman conveniente suscribir el presente CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO, LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS, EL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES, EL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA Y LOS REPRESENTANTES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE PUBLICO REMUNERADO DE PERSONAS (MODALIDAD AUTOBÚS), PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO, con el propósito de establecer un marco de formalidad para las condiciones que rijan entre las Partes, con ocasión del desarrollo del proyecto Pago Electrónico en el Transporte Público.

#### CONVIENEN EN LO SIGUIENTE:

#### CLÁUSULA PRIMERA – OBJETO DEL CONVENIO

La presente convenio tiene por objeto establecer las condiciones que rigen las relaciones entre el MOPT, CTP, Aresep, Incofer, BCCR y los operadores del transporte público remunerado de persona en la modalidad autobús, para el desarrollo del proyecto Sistema de Pago Electrónico, siguiendo buenas prácticas en administración de proyectos y conforme con los términos del Convenio de Cooperación Interinstitucional. Los siguientes son sus objetivos específicos:

- 1) Establecer un acuerdo de la industria del transporte público que coordine a las cámaras de operadores (modalidad autobús), en torno al desarrollo de la infraestructura del Sistema de Pago Electrónico.
- 2) Definir los “principios rectores” que guíen el diseño, la construcción y el funcionamiento del Sistema de Pago Electrónico.
- 3) Aceptar la dirección del BCCR para liderar el desarrollo de la regulación y las discusiones del Sistema de Pago Electrónico, en lo que respecta a sus competencias relacionadas con el desarrollo del sistema de pagos costarricense.
- 4) Crear el Comité de Pago en el Transporte Público, conforme con la propuesta de reforma que impulsa el BCCR para el Reglamento del Sistema de Pagos.
- 5) Acordar como industria del transporte público el diseño general del Sistema de Pago Electrónico y las Partes que lo integran (*definición del qué*): instrumento de pago basado en la cuenta, Sistema Central de Recaudo, tipo de validadores y reglamentación, entre otros.
- 6) Aceptar que la aprobación del diseño, construcción y puesta en funcionamiento del Sistema de Pago Electrónico, se conduzca dentro de lo dispuesto por el Reglamento del Sistema de Pagos que le corresponde aprobar a la Junta Directiva del BCCR, luego de someterlo a consulta pública.
- 7) Declarar que la industria del transporte desea ser parte del Sistema Nacional de Pagos Electrónicos (Sinpe), aceptando sus reglas de participación y procedimientos de funcionamiento para que el Sistema Central de Recaudo se construya como un servicio integrado a esa plataforma.
- 8) Asignar al proyecto del Sistema de Pago Electrónico los representantes, el personal técnico y los recursos que el BCCR requiera de los operadores del transporte para atender sus necesidades.

- 9) Otorgar potestades a los representantes nombrados en el Comité de Pago en el Transporte Público, para que con su participación en los equipos técnicos puedan tomar las decisiones requeridas para desarrollar y poner en funcionamiento el Sistema de Pago Electrónico (*ejecución del cómo*).
- 10) Establecer los lineamientos generales que deben regir los procesos de contratación de los proveedores de servicio para el funcionamiento del Sistema de Pago Electrónico (procesador de pasajes y adquirente, entre otros).

#### **CLÁUSULA SEGUNDA - PRINCIPIOS RECTORES DEL SISTEMA**

Las Partes aceptan y se comprometen a diseñar y construir el Sistema de Pago Electrónico con sujeción a los siguientes principios rectores:

- a) **Universal:** ser único en el país para el servicio del transporte público de personas en la modalidad autobús, de manera que el usuario pueda pagar su pasaje con el uso de un mismo instrumento de pago en las distintas rutas nacionales del transporte público.
- b) **Abierto:** su arquitectura debe estar basada en el uso de estándares internacionales abiertos, o al menos en tecnologías que no estén reservadas para un proveedor o un conjunto de proveedores particulares.
- c) **Interoperable:** su infraestructura deberá estar basada en el uso de protocolos de comunicación y dispositivos electrónicos interoperables, nacional e internacionalmente, de manera que las tecnologías admitidas no fragmenten la red de recaudación y el sistema en general.
- d) **Eficiente:** cumplir con condiciones de funcionamiento costo-eficiente, de manera que el sistema opere al menor costo para el usuario, con prestaciones de servicio dentro de adecuados estándares de calidad y conveniencia para los usuarios.
- e) **Seguro:** estar soportado por una infraestructura operativa y tecnológica fiable, que asegure su funcionamiento estable, la continuidad del negocio y la protección de datos, sí como el resguardo y buen manejo de los dineros relacionados con la recaudación tarifaria, manteniendo los derechos financieros de los operadores debidamente identificados e individualizados a lo largo de toda la cadena de pagos, así como el detalle preciso para los usuarios de las sumas que se les carguen por concepto del pago de pasajes.
- f) **Inclusivo:** proveer facilidades de acceso respecto al instrumento de pago, para los distintos segmentos de personas que demandan los servicios del transporte público, como por ejemplo: usuarios de bajo ingreso, estudiantes, adultos mayores, personas con alguna discapacidad, extranjeros residentes y turistas, entre otros.
- g) **Enfocado en el usuario:** el diseño y funcionamiento de la infraestructura debe responder con prioridad a satisfacer las necesidades del usuario final, procurando ofrecer una misma experiencia de cliente que facilite la adopción del sistema y el entrenamiento entre los usuarios finales.
- h) **Cómodo:** el mecanismo de pago deberá funcionar por proximidad y basado en la cuenta, para que los usuarios puedan pagar el pasaje con el uso de los fondos que tienen depositados y disponibles en sus cuentas abiertas en entidades financieras, sin necesidad de realizar traslados de dinero a otros mecanismos de pago.
- i) **Disponible:** estar disponible con un horario 24x7 (veinticuatro horas, los siete días de la semana), de forma tal que el usuario mantenga habilitada en todo momento la posibilidad de pagar el pasaje con el mecanismo electrónico.

- j) **Transparente:** proveer a los entes reguladores información oportuna, relevante, completa y confiable sobre la operación del servicio, para el ejercicio de sus competencias de regulación, control y fiscalización. Estas mismas condiciones de acceso a la información deberán estar disponibles para los operadores del transporte y los usuarios, con el detalle y la oportunidad con que sus necesidades lo demanden.

### **CLÁUSULA TERCERA – DISEÑO GENERAL DEL SISTEMA**

El modelo de funcionamiento del Sistema de Pago Electrónico requiere habilitar dispositivos de pago electrónico en las terminales y unidades de transporte, con la capacidad de interactuar con el instrumento de pago para autorizar el viaje, generar el registro de la transacción y garantizar que los datos del cliente se mantengan seguros en el dispositivo de pago y a lo largo de toda la cadena de valor del Sistema de Pago Electrónico.

Desde una perspectiva general de su diseño, la arquitectura del Sistema de Pago Electrónico deberá estar integrada por tres grandes componentes:

- 1) **Gestión del Instrumento de Pago:** considera la logística de emisión, distribución y mantenimiento de los dispositivos o elementos electrónicos que se utilizarán como instrumento de pago, así como la red de recarga en la que se apoya dicho instrumento para satisfacer sus necesidades de fondeo.

En términos generales, se refiere al proceso de preventa, venta y postventa del instrumento de pago, siendo que el desarrollo de este componente requiere de la activa participación de la industria bancaria nacional.

- 2) **Gestión de Pasajes:** registra, agrega y envía las transacciones (datos del acceso de pasajeros a las unidades de transporte) al Sistema Central de Recaudo, por lo cual incluye a los validadores y el procesador de pasajes, así como toda la lógica de negocio dedicada a capturar las transacciones y transportarlas hasta dicho sistema.

- 3) **Gestión del Recaudo:** se refiere al Sistema Central de Recaudo como el principal componente de infraestructura; aloja el portal web para los clientes (usuarios, operadores del transporte, reguladores e interesados), el módulo de reglas de negocio, los catálogos del servicio, el motor de compensación y liquidación de fondos, el motor de gestión de riesgos y el almacén de datos transaccionales, operando bajo condiciones de seguridad acordes con el manejo de información sensible.

Este Sistema Central de Recaudo debe administrar procesos de liquidación que consideren el cobro de tarifas simples, tarifas integradas y tarifas calculadas mediante técnicas de optimización de los costos de viaje de los pasajeros, conforme con las necesidades de la modernización y evolución del transporte público en el país. Además, el sistema deberá facilitar la integración tecnológica con las plataformas de apoyo a la gestión y el control de los operadores del transporte.

Los conceptos de estos componentes podrán ser ajustados o modificados por el Comité de Pago en el Transporte Público, de acuerdo con la evolución de las necesidades del pago electrónico y de su infraestructura.

### **CLÁUSULA CUARTA – CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE PAGO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO**

Las Partes acuerdan constituir un órgano denominado Comité de Pago en el Transporte Público, responsable de las siguientes funciones:

- a) Colaborar en el diseño de las soluciones técnicas, tecnológicas y operativas para gestionar las reglas de negocio, la estrategia de continuidad y los canales de manejo de información del pago electrónico en el transporte público.
- b) Proponer el diseño de la regulación requerida por el desarrollo y la modernización del pago electrónico en el transporte público.
- c) Conformar equipos técnicos integrados con especialistas que le asesoren en temas específicos o para que realicen estudios relacionados con el pago electrónico en el transporte público.
- d) Ejecutar cualquier otra función o actividad que esté dentro de sus competencias y se considere necesaria para cumplir con los fines del Comité.

Los resultados de su trabajo los debe presentar a la División Sistemas de Pago del BCCR.

El Comité de Pago en el Transporte Público estará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director de la División Sistemas de Pago o la persona que este designe, quien actúa como coordinador del Comité.
- b) Doce representantes de los operadores del transporte que representen a todos los sectores y regiones del país, quienes deben ser expertos en los procesos relacionados con la logística de la operación del transporte, preferiblemente con conocimientos en tecnologías de la información y comunicación e idealmente en el conjunto de dispositivos electrónicos con el que se equipan las unidades de transporte para habilitarlas con mecanismos de pago.

La designación de los representantes recaerá en dos miembros por cada cámara de autobuseros. Cada representante puede ser reelecto o reemplazado de acuerdo con la decisión que adopte la entidad que representa.

Los representantes de cada sector serán responsables de elevar al Comité las sugerencias y observaciones de las empresas de transporte que componen dicho sector, debiendo mantener a su sector permanentemente informado sobre la labor del Comité.

El Comité de Pago en el Transporte Público se reunirá cada vez que la Dirección de la División Sistemas de Pago del BCCR lo convoque.

El BCCR deberá realizar las gestiones necesarias para incluir dentro del Reglamento del Sistema de Pagos las disposiciones relacionadas con el comité constituido mediante la presente cláusula.

#### **CLÁUSULA QUINTA – LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA CONSTRUCCIÓN EL SISTEMA**

Las Partes establecen los siguientes lineamientos generales para guiar el diseño y la construcción del Sistema de Pago Electrónico:

##### **1. Sobre la Gestión del Instrumento de Pago:**

Utilizar como único instrumento de pago válido en el Sistema de Pago Electrónico, las tarjetas de débito, crédito y prepago de las entidades financieras locales y extranjeras, emitidas con un microporcesador criptográfico EMV (Europay-MasterCard-VISA) y la tecnología de pago por proximidad (contactless), además de sus accesorios vinculados (teléfonos, brazaletes, relojes, anillos y cualquier otro accesorio que cumpla con las mismas funciones de pago).

Lo anterior sujeto a las negociaciones que se lleven a cabo con la industria bancaria para definir y establecer las relaciones comerciales con esa industria.

##### **2. Sobre la Gestión de Pasajes:**

Utilizar en todas las rutas y unidades de transporte en las que se implemente el Sistema de Pago

Electrónico, validadores (dispositivos de lectura de pasajes) que cumplan con las especificaciones técnicas, físicas y operativas que defina el Comité de Pago en el Transporte Público, los cuales también deberán funcionar con un ambiente de producción totalmente electrónico (cero papeles) y ofrecer a los usuarios una misma experiencia de cliente.

### **3. Sobre la Gestión del Recaudo:**

Diseñar la infraestructura de pago electrónico con la participación de un único Sistema Central de Recaudo, mediante el cual se gestione en forma centralizada el 100% de las transacciones procesadas por medio del Sistema de Pago Electrónico, las reglas de negocio, los parámetros para la explotación del servicio de transporte, los flujos de la información transaccional, los procesos financieros de la recaudación tarifaria y las demás actividades necesarias para el buen funcionamiento del pago electrónico en el país.

Construir el Sistema Central de Recaudo como un servicio integrado a la plataforma tecnológica del Sistema Nacional de Pagos Electrónicos (Sinpe), con facilidades de acceso remoto para los usuarios, operadores y reguladores, así como para cualquier otra persona o ente competente con un interés legítimo de acceder a la información que administre dicho sistema, en todo momento dentro de un marco de absoluta transparencia y bajo un ambiente tecnológico y operativo que asegure la confidencialidad de la información sensible.

### **4. Sobre la regulación del sistema:**

Regular la infraestructura y el funcionamiento del Sistema de Pago Electrónico en el Reglamento del Sistema de Pagos del BCCR, así como con la normativa y estándares de operación que se derivan de dicho reglamento.

### **5. Sobre la contratación de los proveedores de servicios:**

Seleccionar a los proveedores de servicio que operen con los roles de procesador de pasajes y adquirente, mediante mecanismos de contratación que propicien la competencia entre los concursantes, todo de conformidad con los principios rectores y terminos establecidos en el presente convenio.

Estas mismas condiciones deberán aplicar para cualquier otro proveedor de servicio que se requiera para asegurar la consecución de los objetivos del proyecto Pago Electrónico en el Transporte Público.

## **CLÁUSULA SEXTA – RECONOCIMIENTO OFICIAL DEL SISTEMA**

El CTP y la Aresep reconocen que la infraestructura del pago electrónico que se desarrolle al amparo del presente convenio, será el sistema oficial que los operadores del transporte habiliten y utilicen en sus unidades de transporte y sistemas de boletería, para cumplir con las disposiciones de la Cláusula K de los contratos de concesión vigentes, sobre los sistemas de pago y el control del volumen de pasajeros en el Sistema de transporte remunerado de personas.

A partir del momento en que el Sistema de Pago Electrónico se ponga oficialmente en funcionamiento en una unidad de transporte, la unidad no podrá operar con otro tipo de mecanismo de pago alternativo, salvo el uso de efectivo durante el periodo de transición necesario para lograr su eliminación como medio de pago en el transporte público.

## **CLÁUSULA SÉTIMA – RECONOCIMIENTO DE COSTOS**

Los costos que los operadores del transporte inviertan en la modernización tecnológica, administrativa y operativa para la implementación (*inversión inicial*) y el funcionamiento

(*operación del negocio en marcha*) del Sistema de Pago Electrónico, deberán ser reconocidos en el modelo tarifario conforme con lo dispuesto por la Ley 7593 y el ordenamiento jurídico aplicable.

Para efectos de la aplicación de esta disposición, la Aresep deberá utilizar un mecanismo de reconocimiento de costos que responda satisfactoriamente a las necesidades de los concesionarios, así como a los requerimientos del Sistema de Pago Electrónico. Asimismo, para hacer efectivo el reconocimiento de los costos considerará el momento en que se ponga en funcionamiento el Sistema de Pago Electrónico en las diferentes rutas nacionales, conforme con el plan de puesta en marcha que se implemente al efecto y procurando el sano equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los operadores de los servicios de transporte público.

#### **CLÁUSULA OCTAVA – POTESTADES DE LOS REPRESENTANTES DE LAS CÁMARAS**

Las cámaras de autobuseros confieren a sus representantes debidamente nombrados ante los equipos técnicos del proyecto Sistema de Pago Electrónico, las potestades necesarias para que con su participación en los referidos equipos técnicos puedan tomar las decisiones que se necesiten para desarrollar las entregas del proyecto, así como para establecer los acuerdos comerciales con la industria bancaria y los demás proveedores de servicio que el sistema requiera para su normal funcionamiento, siempre dentro de los principios rectores y sujeto a los términos acordados en el presente convenio y aplicando las mejores prácticas internacionales en materia de administración de proyectos.

Las cámaras deberán proveer a sus representantes las facilidades y los recursos técnicos y legales que el BCCR les requiera para la ejecución de sus labores; esto en el entendido de que la atención de los requerimientos deberá considerar las posibilidades y capacidades de las respectivas cámaras y sus afiliados.

Cada una de las cámaras, actuando en forma independiente y conforme con lo que estime conveniente, podrá nombrar, remover y sustituir en cualquier momento a sus representantes, en el entendido de que en todo momento deberá cumplir con la representación mínima que le corresponda en el proyecto.

#### **CLÁUSULA NOVENA – DESIGNACIÓN DE PERSONAL TÉCNICO**

Las cámaras de autobuseros se comprometen a designar al personal técnico de sus representadas que el BCCR les solicite, con el propósito de que se integren a los equipos de trabajo que se conformen para la elaboración de las entregas requeridas por el diseño y la construcción del Sistema de Pago Electrónico.

Las cámaras deberán proveer a su personal técnico las facilidades y los recursos que el BCCR les requiera para la ejecución de sus labores; esto en el entendido de que la atención de los requerimientos deberá considerar las posibilidades y capacidades de las respectivas cámaras y sus afiliados.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA – ASPECTOS OPERATIVOS NO ESPECIFICADOS**

Los aspectos operativos de los asuntos acordados en el presente convenio que no se especifiquen en él, deberán ser resueltos por las Partes con arreglo a los principios rectores del sistema que se enumeran en su Cláusula Segunda, así como en observancia de los principios de eficiencia, seguridad, lógica, racionalidad e interés público, y con prioridad en las condiciones que más favorezcan a los usuarios finales de los servicios del transporte público remunerado de personas; ello sujeto al ordenamiento jurídico vigente.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA – DERECHO DE RESOLUCIÓN UNILATERAL**

Cualquiera de las Partes podrá poner fin a su participación en el presente convenio de forma unilateral

y con efectos solo para sí misma, cuando ocurra un incumplimiento de las obligaciones de cualquiera de las otras contrapartes, por caso fortuito o por razones de fuerza mayor, conforme con la oportunidad y conveniencia con que se aleguen. La terminación de la participación de una de las Partes no resuelve el presente convenio para el resto de las Partes, salvo manifestación expresa de todas ellas en ese sentido.

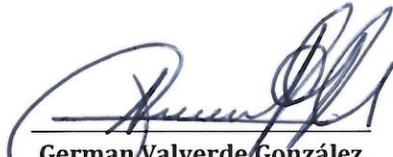
#### **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – CESIÓN DE DERECHOS**

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

#### **CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA – VIGENCIA**

El presente convenio rige a partir de su firma por las Partes y se mantendrá vigente hasta que finalice oficialmente la fase de implementación del proyecto Sistema de Pago Electrónico al cual se refiere el Convenio de Cooperación Interinstitucional. Dicha finalización deberá ser formalmente declarada por todas las Partes.

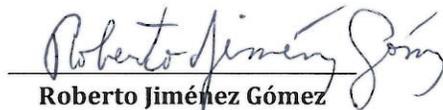
En de lo anterior, firmamos en la ciudad de San José, a las diez horas con treinta minutos del once de enero del dos mil dieciocho.



---

**German Valverde González**

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



---

**Roberto Jiménez Gómez**

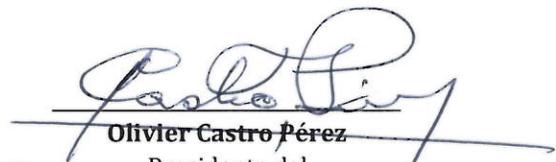
Regulador General y  
Presidente de la Junta Directiva de la  
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos



---

**Elizabeth Briceño Jiménez**

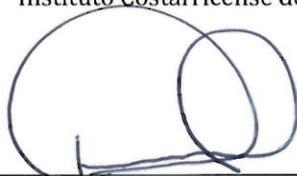
Presidenta del  
Instituto Costarricense de Ferrocarriles



---

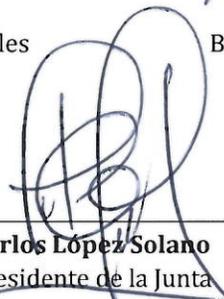
**Olivier Castro Pérez**

Presidente del  
Banco Central de Costa Rica



---

**David Cubero Bonilla**  
Vicepresidente de la Junta  
Directiva CANABUS



---

**Carlos López Solano**  
Presidente de la Junta  
Directiva CANATRANS



---

**Alex Álvarez Abrahams**  
Presidente de la Junta Directiva  
Cámara de San José



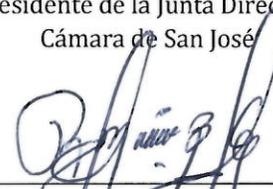
---

**Johanna Zárate Sánchez**  
Presidenta de la Junta  
Directiva Cámara de Heredia



---

**Miguel Badilla Castro**  
Presidente de la Junta  
Directiva CATLÁNTICO



---

**Roberto Muñoz Estrada**  
Presidente de la Junta Directiva  
Cámara de Guanacaste