

La suscrita Paola Beckford Navarro, mayor, casada una vez, Criminóloga, portadora de la cédula de identidad número 1-1212-0668 en mi condición de Secretaria de la Comisión para Promover la Competencia, según consta en el acta de la Sesión Ordinaria número 05-2021 celebrada a las catorce horas con veinticinco minutos, del cuatro de febrero de los dos mil veintiuno, procedo a comunicar el contenido **de la OPINIÓN N° 016-2021, aprobada en la Sesión Extraordinaria N.º 11-2021**, de las nueve y treinta horas, del día nueve de agosto del dos mil veintiuno.

“(…)

OPINIÓN COPROCOM-016-2021

COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA, SAN JOSÉ, A LAS DIEZ HORAS DEL NUEVE DE AGOSTO DEL DOS MIL VEINTIUNO.

I. ANTECEDENTES

En fecha 29 de julio del 2021, el señor Welmer Ramos González, diputado del Partido Acción Ciudadana (en adelante PAC), mediante oficio PAC-WRG-358-21, pone en conocimiento de este Órgano una situación entorno al instrumento emitido y puesto a consulta de partes interesadas por el Consejo de Transporte Público (en adelante CTP), denominado *“Lineamiento para la constitución y aplicación de consorcios operativos de acuerdo con el artículo 14 de la ley 3503”*.

La preocupación del diputado Ramos, se relaciona principalmente con el posible incentivo a la concentración en las renovaciones de las operaciones de transporte público, por medio de la ampliación de los criterios sobre fusiones de consorcios operativos. Específicamente, el lineamiento 19, el cual señala:

“El consorcio operativo conforme se establece en el párrafo último del artículo 14 de la Ley 3503, en principio debe ser utilizado por aquellas empresas que se les haya renovado la concesión y operan exclusivamente en los sectores/subsector como concesionarios del Área Metropolitana de San José. No obstante, esta denominación puede ser utilizada en cualquier zona del territorio nacional donde

las condiciones operativas permitan establecer un consorcio operativo, para lo cual deberán acatar los presentes lineamientos" (Lineamiento N°19, Lineamiento para la constitución y aplicación de consorcios operativos de acuerdo con el artículo 14 de la ley 3503).

Sobre lo anterior, el diputado manifiesta la existencia de una “*contrariedad a la lógica de la regionalización*”, por existir fuera del Gran Área Metropolitana (en adelante GAM) menor cantidad de empresas operando líneas de autobuses. Ante lo cual exhorta a este Órgano, en virtud de las funciones que de su marco normativo constitutivo emana y las capacidades constitucionales y legales, se apersona a la consulta del instrumento respectivo.

Por lo anterior, este Órgano procedió con la valoración del instrumento indicado, determinando que, efectivamente, existe una relación entre el tema objeto de los lineamientos emitidos y la normativa de competencia al estar involucrados agentes económicos bajo la eventual figura de una concentración (en este caso, las personas físicas y jurídicas que brindan servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, al amparo de una concesión estatal), razón por la cual se elabora el presente criterio.

II. SOBRE LA NORMATIVA APLICABLE Y POTESTADES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE LA COPROCOM

La normativa nacional en materia de competencia tiene su origen en la Ley N° 7472, Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, vigente desde enero de 1995, la cual exceptuaba de la aplicación de la legislación antimonopolio a los agentes prestadores de servicios públicos.

El interés de la COPROCOM por reducir el amplio número de excepciones establecidas en la normativa, la llevó a impulsar una reforma a dicha ley que se concretó en el año 2012, y que además de establecer el control previo de concentraciones como un instrumento para prevenir la conformación de estructuras monopólicas, redujo tales excepciones y, en el caso de los servicios públicos, lo restringió a los concesionarios en virtud de una ley, ante la

disposición de algunos diputados de que entidades como el Instituto Costarricense de Electricidad¹, continuaran siendo una excepción a la normativa de competencia.

Ahora bien, con la reciente emisión de la Ley N°9736, Ley de Fortalecimiento de las Autoridades de Competencia de Costa Rica, del 18 de noviembre de 2019, **todas las excepciones relacionadas con agentes económicos prestadores de servicios públicos fueron eliminadas**. Por lo que, consecuentemente, al amparo de esta normativa especial y posterior, no es dable hacer diferenciaciones entre agentes económicos en virtud del sector en cual realizan su actividad económica.

En este sentido, la supra citada norma, reformó el artículo 9 de la Ley N°7472, sobre el ámbito de aplicación, quedando estipulado de la siguiente manera:

“Artículo 9- Campo de aplicación

La normativa de este capítulo se aplica a todos los agentes económicos cuyos actos generen efectos en Costa Rica, independientemente de que se originen fuera del territorio nacional. Estarán exceptuados de su aplicación únicamente los actos expresamente autorizados en leyes especiales.

La Comisión para Promover la Competencia (Coprocom) en sus estudios de mercado y opiniones podrá evaluar dichos casos de excepción y formular las recomendaciones que estime pertinentes para promover mayor competencia en esos sectores.”

En línea con lo anterior y de especial interés para la situación que aquí se analiza, resulta pertinente indicar las potestades que la normativa le otorga a este Órgano. La COPROCOM está facultada para:

- Investigar y sancionar conductas anticompetitivas, tales conductas se encuentran establecidas en los artículos 11 y 12 de la Ley N° 7472, y corresponden

¹ La Sala Constitucional en Sentencia 04569 del 26 de marzo de 2008, estableció que conforme a la Ley N°49 que crea al Instituto Costarricense de Electricidad, este es un concesionario que resultó exclusivo, pero que no fue creado como monopolio de hecho, ni de derecho.

respectivamente a prácticas monopolísticas absolutas y prácticas monopolísticas relativas.

- Prevenir la concentración de mercados mediante la notificación previa obligatoria de dichas transacciones. Las transacciones entre empresas que cumplan los requisitos establecidos en la normativa deben ser notificadas a la COPROCOM de manera previa a su realización a fin de analizarlas y determinar si la operación presenta efectos anticompetitivos en el mercado. En caso de determinarse que puede tener tales efectos, la Autoridad de Competencia puede aprobarla con una serie de condiciones que contrarrestan los efectos desfavorables sobre el mercado y los consumidores, o bien, rechazarla, lo que impide su ejecución. En caso de que no presenten efectos anticompetitivos las transacciones serán aprobadas. **Este análisis es de carácter preventivo.**
- Abogar por la competencia a través de la emisión de opiniones y guías, la realización de estudios de mercado y actividades de asesoramiento, capacitación y difusión, con el fin de fomentar e impulsar mejoras en el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado; eliminar y evitar las distorsiones o barreras de entrada, así como aumentar el conocimiento y la conciencia pública sobre los beneficios de la competencia.

Ahora bien, en materia de lo que compete al CTP, el artículo 14 de la Ley N°3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, establece lo siguiente:

“Artículo 14.-Las concesiones que otorga esta ley son inembargables y, en principio, intransferible total o parcialmente; sin embargo, este derecho podrá cederse previa autorización del Ministerio de Obras públicas y Transportes, siempre y cuando el cesionario cumpla los requisitos para optar a la concesión. El órgano competente verificará el cumplimiento de estos requisitos.

Asimismo, podrán transferirse los derechos concedidos por muerte del concesionario, siempre que exista, ante la vía que corresponda, demostración fehaciente de que el órgano competente aprueba o considera a los herederos o representantes legales capaces de prestar el servicio eficaz y económicamente.

De comprobarse que estas previsiones han sido incumplidas o se trata de alguna forma directa o indirecta de actuar, el órgano competente deberá caducar los derechos concesionados.

El órgano competente podrá autorizar a la empresa operadora del servicio su agrupamiento bajo esquema de consorcios operativos o el de fusión de empresas o corporaciones de transportes, con el propósito de salvaguardar los intereses de los usuarios y mayor ordenamiento técnico del servicio, cuando por razones de interés público la operación del servicio lo requiera.

(Así reformado por el artículo 1º de la ley No. 5523 de 7 de mayo de 1974, y posteriormente reformado por Ley N° 7964 del 21 de diciembre de 1999). (El resaltado no corresponde al original)."

De tal forma que, al tratarse los lineamientos emitidos por el CTP de aspectos relacionados con la concentración de concesiones, específicamente, mediante la figura del consorcio operativo, y siendo el otorgamiento de concesiones una potestad de entidades públicas para garantizar la continuidad de los servicios de transporte a la ciudadanía, lo que corresponde a la COPROCOM es emitir recomendaciones que permitan promover la competencia en el otorgamiento y renovación de las concesiones y en la utilización de la competencia como un complemento a una regulación eficiente del sector, evitándose posibles prácticas que puedan a la postre configurarse como una forma de desplazamiento de la competencia, y que repercutan en perjuicio a los usuarios de estos servicios.

III. SOBRE EL CASO ANALIZADO

A. Competencias del Consejo de Transporte Público en materia de concesiones. De la figura del consorcio Operativo.

De previo a exponer los puntos relevantes del instrumento emitido por el CTP, cabe mencionar lo establecido en los numerales 11 y 14 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas, N°3503, específicamente en lo relativo al traspaso de las concesiones intervivos,² así como a la posibilidad de que el MOPT autorice la asociación de diversas empresas concesionarias bajo las figuras de la fusión, el consorcio operativo o la corporación de transporte.

² Donación, cesión o traspaso de bienes y/o derechos, que se realiza entre personas vivas.

Al efecto, la normativa en cuestión dispone lo siguiente:

"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, intermediarias o en cualquier otra 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 14. - Las concesiones que otorga esta ley son inembargables y en principio intransferibles total o parcialmente; Sin embargo, este derecho podrá cederse previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, siempre y cuando el concesionario cumpla los requisitos para optar a la concesión. El órgano competente verificará el cumplimiento de estos requisitos.

...

De comprobarse que estas previsiones han sido incumplidas o se trata de alguna forma directa o indirecta de actuar, el órgano competente deberá caducar los derechos concesionados.

El órgano competente podrá autorizar a la empresa operadora del servicio su agrupamiento bajo esquema de consorcios operativos o el de fusión de empresas o corporaciones de transportes, con el propósito de salvaguardar los intereses de los usuarios y mayor ordenamiento técnico del servicio, cuando por razones de interés público la operación del servicio lo requiera."

La simple lectura del artículo 11 refleja la voluntad expresa del legislador de evitar la concentración de las líneas en manos de pocas personas. En realidad, con la emisión de la Ley N°3503 existía la voluntad de evitar los monopolios en el campo del transporte público por vehículos automotores colectivos. Se trataba de garantizar la democratización del servicio al permitir que las concesiones estuvieran en manos de diferentes personas.

El artículo 14 de la Ley N°3503 en el texto vigente hoy en día, fue modificado mediante la Ley N°7964 del 21 de diciembre de 1999 que autorizó la transferencia de las concesiones intervivos, así como el agrupamiento de las empresas operadoras de los

servicios públicos bajo los esquemas de consorcios operativos, fusión de empresas o corporaciones de transporte.

En la discusión legislativa de la Ley N°7964, si bien se hizo referencia expresa a la autorización del traspaso de las concesiones intervivos como un mecanismo necesario para legalizar los traspasos a la "sombra" o ilegales que se realizaban entre permisionarios y concesionarios (folio 071 del expediente legislativo), no se mencionó de forma alguna los motivos que dieron origen a la autorización de fusiones o agrupamientos de empresas de transporte bajo esquemas de consorcios operativos o corporaciones de transporte.

No obstante, esta omisión en el debate legislativo, no impide que la voluntad del legislador en lo relativo a la asociación o agrupamiento de empresas de transporte, pueda extraerse claramente de la simple lectura del párrafo 4 del artículo 14. En efecto, el párrafo en cuestión faculta al MOPT a autorizar, por razones de interés público, el agrupamiento de las empresas de transporte público bajo "*esquema de consorcios operativos o el de fusión de empresas o corporaciones de transportes*".

Esta autorización realizada por el legislador es contraria al espíritu de la Ley N°3503, según fue emitida originalmente, ya que la autorización del agrupamiento de las empresas de transportes, lejos de fomentar que las concesiones del servicio se encuentren en manos del mayor número de personas, se orienta a permitir su concentración bajo diferentes esquemas organizativos, cuando razones de interés público así lo requieran.

Ahora bien, a fin de comprender el contenido exacto del párrafo final del artículo 14, la Procuraduría General de la República (PGR) en dictamen C-254-2001 del 21 de setiembre del 2001 procedió a clarificar los conceptos de los esquemas organizativos allí enumerados, de la siguiente manera:

"(...) Fusión de sociedades:

(...) se trata de 'una operación jurídica que afecta a dos o más sociedades, que conduce a la extinción de todas o de algunas de ellas y a la integración de sus respectivos patrimonios y socios en una sola sociedad ya preexistente o de nueva creación'" Uría, citado en Enciclopedia Jurídica Básica, Vol. I, Editorial Civitas, 1995, p. 3210.

"Consortio:

Forma de asociación en que dos o más empresas se reúnen para actuar unidas, bajo una misma dirección y reglas comunes, aunque conservando su personalidad e independencia jurídica" (G. Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual, T. I, 1974, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires, p. 484).

Como puede observarse, el concepto de fusión conlleva a la desaparición de la personalidad jurídica de cada una de las empresas para transformarse en una sola entidad. Bajo el manto de una sola empresa con personalidad jurídica propia se cobijan las empresas fusionadas las cuales, al entrar en este esquema organizativo, desaparecen como entidades jurídicas. De allí, precisamente, que, una vez efectuada la fusión, los socios y el patrimonio de las empresas fusionadas sean parte de la nueva persona jurídica.

A diferencia de la fusión, en la que las empresas fusionadas pierden su individualidad jurídica, el consorcio se constituye en una mera forma de asociación para la actuación conjunta de varias empresas que, no obstante, lo anterior, conservan su personalidad jurídica. Se trata de un agrupamiento organizado a fin de establecer reglas comunes en la orientación de las empresas integrantes. Y es éste, precisamente, el concepto al que el legislador recurrió al consagrar el concepto de "consorcio operativo". Se trata de consorcios destinados a la operación o puesta en marcha de los servicios públicos concesionados a diferentes empresas.

Por último, aun y cuando no existe una definición estricta del concepto de "corporación de transporte", la misma no puede más que entenderse referida a un agrupamiento de empresas. Ahora bien, si el agrupamiento se realiza en los mismos términos de la fusión, se estaría ante el fenómeno del surgimiento de una nueva entidad jurídica y de la desaparición de las empresas fusionadas. Por el contrario, si el agrupamiento se realiza con pleno respeto de la personalidad jurídica de cada una de las empresas, se estaría frente a una figura similar a la del consorcio, en la que la razón de ser de la asociación radica en el establecimiento de reglas comunes que guíen el accionar de las diferentes empresas. De esta forma, los efectos jurídicos de la constitución de una corporación de transporte dependerán de si la misma se configura como una nueva empresa o como una mera asociación de diferentes empresas.

Así, una vez determinada la autorización del legislador para la concentración de empresas concesionarias del servicio de transporte debe analizarse su relación con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley No. 3503.

El artículo 11 consagra dos hipótesis diferentes. La primera frase de la norma se refiere a la prohibición de que una persona sea dueña "de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas". El término "persona" en este caso se refiere tanto a las personas físicas como jurídicas pues, como se mencionó, el objetivo de la Ley era evitar la concentración de las concesiones en pocas manos –ya sean personas físicas o jurídicas-. Ahora bien, la segunda frase de la norma prohíbe al MOPT "... otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermediarias o en cualquier otra forma ligadas a otro concesionario...". Normativa ésta orientada en el mismo sentido de evitar o impedir la conformación de monopolios u oligopolios en el sector.

En la primera hipótesis del artículo 11, el legislador limitó el número de "empresas" que puede poseer una sola persona, sea física o jurídica, aun y cuando en ninguna parte de la ley No. 3503 se indicó qué se entiende por "empresa". Sin embargo, como se mencionó anteriormente, de la interpretación de la ley se deriva que el concepto de "empresa" se encuentra indisolublemente ligado al concepto de "línea". En efecto, la línea es el servicio de transporte que se presta sobre una ruta, y este servicio sólo puede ser brindado por una "empresa", ya sea que ésta se identifique con la persona física a quien se le otorgó la concesión o que pertenezca a una persona jurídica.

*Entonces, una vez determinado que la intención de esta norma es evitar la concentración de las concesiones, el artículo 14 se constituye en una excepción a la misma. Aun y cuando el artículo 14 no establece límite alguno sobre el número de empresas que pueden fusionarse, lo cierto es que la definición de fusión refiere a la "operación jurídica que afecta **a dos o más sociedades**, que conduce a la extinción de todas o de algunas de ellas y a la integración de sus respectivos patrimonios y socios en una sola sociedad", como se señaló anteriormente. Y en tanto el concepto de fusión, aplicado a la ley No. 3503, sólo se puede interpretar como la operación jurídica que afecta a dos o más **empresas concesionarias**, el párrafo 4 del artículo 14 se configura en una clara excepción al principio general*

del artículo 11, según el cual ninguna persona puede ser propietaria de más de dos empresas o socia mayoritaria de más de tres empresas que operen en diferentes rutas.

En el caso del consorcio operativo o de la corporación de transportes, cuando ésta última no implique el nacimiento de una nueva persona jurídica con la consecuente extinción de las sociedades que la conformaron, no se produce excepción alguna a la primera frase del artículo 11, puesto que en este caso no se estaría ante un "dueño" o "propietario". Como se mencionó, estos agrupamientos únicamente tienen por objetivo centralizar el control y la dirección de las empresas, sin que surja a la vida jurídica una nueva sociedad con patrimonio propio.

Ahora bien, la segunda hipótesis del artículo 11 prohíbe expresamente el otorgamiento de concesiones a personas o empresas "... afiliadas, subsidiarias, intermediarias o en cualquier otra forma ligadas a otro concesionario..." con lo que, al igual que en la hipótesis anterior, la intención inicial del legislador era "democratizar" la prestación del servicio, en el entendido de que las concesiones del servicio debían estar bajo un número amplio de personas. Sin embargo, con la promulgación de la Ley No. 7964, que modificó el artículo 14 de la Ley No. 3503, la prohibición anteriormente referida fue excepcionada por la expresa voluntad del legislador al autorizarse el agrupamiento de empresas operadoras del servicio bajo esquemas de consorcios operativos y corporaciones de transportes, por razones de interés público."

De acuerdo a lo anterior, con el establecimiento de un consorcio operativo o de una corporación de transportes **necesariamente se produce un vínculo entre las empresas que los conforman**. Ambas figuras jurídicas, buscan la centralización del control y la dirección de la prestación del servicio de las diferentes empresas, razón por la cual estas se encuentran vinculadas entre sí ya sea por afiliación o integración.

Por último, debe señalarse que la posibilidad con que cuenta la Administración para autorizar la fusión de empresas o la creación de corporaciones de transporte, en el entendido de que se crea una nueva persona jurídica, se constituye en una autorización legal para el traspaso de las concesiones del servicio de transporte.

Así, por ejemplo, al fusionarse una empresa concesionaria se produce su desaparición como entidad jurídica independiente. Entonces, la concesión pasa a pertenecer a la sociedad creada con la fusión, una empresa con personalidad jurídica propia, totalmente independiente de la desaparecida concesionaria. Y ello implica, simplemente, la cesión o traspaso de la concesión de una persona a otra.

De allí que, con la promulgación de la Ley N°7964, el legislador autorizó la cesión de las concesiones del servicio de transporte público mediante la conformación de las figuras jurídicas de la fusión, consorcio operativo o la corporación de transportes, previa autorización de la **autoridad administrativa competente**, cuando por razones de interés público la operación del servicio así lo requiera.

Ahora bien, la Ley N° 9736, señala expresamente en el artículo 88 lo siguiente:

“Artículo 88- Concentración

Se entiende por concentración la fusión, la adquisición, la compraventa del establecimiento mercantil, la alianza estratégica o cualquier otro acto o contrato, en virtud del cual se concentren las sociedades, las asociaciones, las acciones, el capital social, los fideicomisos, los poderes de dirección o los activos en general, que se realicen entre competidores, proveedores, clientes u otros agentes económicos, que han sido independientes entre sí y que resulten en la adquisición duradera del control económico por parte de uno de ellos sobre el otro u otros, o en la formación de un nuevo agente económico bajo el control conjunto de dos o más agentes económicos, así como cualquier transacción mediante la cual cualquier persona física o jurídica, pública o privada, adquiera el control de dos o más agentes económicos independientes entre sí”.

En consecuencia, se entiende que, las fusiones, consorcios operativos y las corporaciones de transportes, cuando se constituyen como agrupamientos entre las empresas para centralizar su control en la prestación del servicio público, en cumplimiento de los requisitos del párrafo 4 del artículo 14, se permiten como una excepción a la segunda frase del artículo 11 de la Ley N° 3503.

Ahora bien, que ese agrupamiento de las empresas concesionarias, requiere, tal y como lo señala la propia ley, de la previa autorización o criterio favorable de la administración

competente, en este caso, la autoridad encargada del tema del control de concentraciones económicas en Costa Rica³, es la COPROCOM, y así lo dispuso el legislador, según el procedimiento establecido en la Ley N°9736.

Lo anterior, en el tanto en que una concentración económica como la que establece el artículo 88 de la Ley N° 9736, implica las figuras de unión de personas jurídicas, activos, proveedores y activos de los agentes económicos, así como también que concurren los supuestos necesarios para ser conocidos por este Órgano, para que eventualmente pueda continuarse con el proceso de concesión, el cual si se encuentra dentro de las competencias del CTP.

Con base en lo indicado, de seguido se procede al análisis del contenido de los lineamientos emitidos por el CTP, para las consideraciones respectivas.

B. Aspectos relevantes en materia de competencia del instrumento “Lineamiento para la constitución y aplicación de consorcios operativos de acuerdo con el artículo 14 de la Ley 3503”.

El instrumento analizado obedece a lo resuelto por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), en la Sesión Ordinaria 56-2021, celebrada el día 22 de julio del 2021, el cual dispone, en lo conducente, poner en conocimiento de las señoras y señores directores de la Junta Directiva el documento denominado “LINEAMIENTO PARA LA CONSTITUCIÓN Y APLICACIÓN DE CONSORCIOS OPERATIVOS DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 14 DE LA LEY 3503”.

Entre las motivaciones que se indican para emitir dichos lineamientos, se menciona que, en las exposiciones de los “Diseños Operativos” que se hicieran como parte de una consultoría presentada a diferentes grupos empresariales que brindan el servicio público de transporte remunerado de personas, muchos de ellos se presentaron con sus respectivos asesores legales y entre las preguntas que hicieron resaltaron una serie de dudas sobre la constitución de los denominados “consorcios operativos”, motivo por el cual el CTP se dio a la tarea de elaborar los lineamientos para que, tanto los miembros de la Junta Directiva y personal

³ Con excepción de las operaciones que se realicen en el mercado de las telecomunicaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley N° 8642, Ley General de Telecomunicaciones, de 4 de junio de 2008 y sus reglamentos.

técnico y legal del CTP, así como el empresariado y sus asesores tengan una idea clara de cómo constituir un consorcio operativo.

El objeto del documento se estipula en el numeral 1, de la siguiente manera:

“1.-El objeto de los SIGUIENTES LINEAMIENTOS PARA LA CONSTITUCIÓN Y APLICACIÓN DE CONSORCIOS OPERATIVOS POR SECTOR DE ACUERDO CON EL PÁRRAFO CUARTO DEL ARTICULO 14 DE LA LEY 3503, es facilitar –sin perjuicio de la (sic) figuras de la fusión de empresas o corporaciones de transporte— las reglas básicas para la constitución de consorcios operativos a las empresas autorizadas por el CTP, que brindarán el servicio público de transporte público remunerado de personas modalidad autobuses, cuyo diseño técnico operativo sea por sectores o subsectores de acuerdo con los Decretos Ejecutivos N° 28337-MOPT, ratificado mediante el Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT y a la declaratoria de interés público, salvaguarda de los intereses de los usuarios y el mayor ordenamiento técnico contenidos en el Decreto Ejecutivo No. 40545-MOPT, de la Política Pública Sectorial para la Modernización del Transporte Público.”

El fundamento normativo para la elaboración de los citados lineamientos, subyace principalmente en la ley que regula el transporte público en Costa Rica, en particular lo que señala el artículo 14 de la Ley N°3503 y sus reformas, así como la jurisprudencia administrativa de la Procuraduría General de la República (PGR) y la Sala Constitucional, además de lo señalado en el Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT del 16 de diciembre de 1999, *"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 Afectan Directa o Indirectamente"*, ratificado en el Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT del 27 de enero de 2017, *"Consolidación y ejecución de las Políticas y Estrategias para la Modernización y Sectorización del Transporte Público Modalidad Autobús en el Área Metropolitana de San José y Zonas Aledañas"*.

En este sentido, el instrumento contempla 24 lineamientos específicos sobre la conformación de los consorcios operativos a los que hace mención el párrafo cuarto del artículo 14 de la Ley N°3503. A continuación, se exponen, de manera sintetizada, los aspectos más relevantes contemplados en el documento:

- Tal y como lo dispone el párrafo cuatro del artículo 14 de la Ley N°3503, se indica que es el CTP quien autorizará a las empresas operadoras del servicio de un mismo sector

o subsector, su agrupamiento bajo el esquema de consorcios operativos o el de fusión de empresas o corporaciones de transporte, con el propósito de salvaguardar los intereses de los usuarios y un mayor ordenamiento técnico del servicio, cuando por razones de interés público la operación del servicio público lo requiera.

- Sobre la definición de “consorcio operativo”, se establece como *“aquel que surge a la vida jurídica por el **acuerdo de voluntades de los representantes legales de dos o más empresas de transporte público remunerado de personas modalidad autobús, que operaron rutas individualizadas en un mismo sector autorizado por el CTP en el periodo de concesión inmediatamente anterior (2014-2021)**”*. (El resaltado no corresponde al original).
- Sobre el procedimiento para solicitar la autorización de conformarse en un consorcio operativo, el instrumento indica que, esta disposición aplica cuando en un mismo sector/subsector operen dos o más empresas de transporte público, una vez evaluada su capacidad empresarial y su calificación sea superior de 80 sobre 100.
- El lineamiento 5 señala que el consorcio operativo se constituye con la única finalidad de operar una concesión de transporte remunerado de personas modalidad autobús en un **sector/subsectores definidos en el Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT, ratificado por el Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT**.
- Se indica que, tanto la cesión de las concesiones, como el agrupamiento de las empresas concesionarias bajo la figura de la fusión, el consorcio o la corporación, **requieren de la previa autorización del CTP**.
- El consorcio operativo tendrá personalidad jurídica y de plena capacidad a partir de su constitución e inscripción en el Registro Público, sin que esta última inscripción implique presunción de comercialidad del consorcio operativo, pues su objeto será exclusivamente para lo indicado en el lineamiento 5.
- El consorcio operativo puede asumir obligaciones, en las condiciones generales de emisión de los títulos valores de las sociedades miembros del consorcio; si él, a su vez, está compuesto exclusivamente de sociedades que satisfacen las condiciones previstas por el Código de Comercio para las sociedades comerciales en la emisión de obligaciones.

- El consorcio operativo se constituirá con los concesionarios establecidos en el sector correspondiente.
- La asamblea de los miembros del consorcio operativo está capacitada para tomar cualquier decisión, comprendida la disolución anticipada o la prórroga, en las condiciones determinadas por el acto constitutivo del consorcio operativo.
- El lineamiento 19 estipula que, si bien, el consorcio operativo conforme se establece en el último párrafo del artículo 14 de la Ley N°3503, en principio debe ser utilizado por aquellas empresas que se les haya renovado la concesión y operan exclusivamente en los sectores/subsector como concesionarios del Área Metropolitana de San José, esta denominación puede ser utilizada en cualquier zona del territorio nacional donde las condiciones operativas permitan establecer un consorcio operativo.

En virtud de lo anterior, este Órgano considera que el instrumento en cuestión, incorpora una serie de elementos sobre asociaciones y agrupaciones empresariales entre agentes económicos que ofrecen el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, que son de la óptica del derecho de competencia, específicamente, de la esfera del control previo de concentraciones económicas, competencia exclusiva de la COPROCOM.

Los elementos que definen un consorcio operativo, según los lineamientos elaborados por el CTP, poseen ciertas características que los hacen sujetos al análisis de control previo de concentraciones económicas, dispuesto en los numerales 88 al 110 de la Ley N°9736.

Así, sin afán de desmeritar las competencias del CTP en materia de **otorgamiento de concesiones** de los servicios públicos de transporte en sus diferentes modalidades, se advierte que todas aquellas disposiciones referentes a la autorización de consorcios operativos, fusiones o corporaciones de empresas concesionarias, tienen relación con las disposiciones de la Ley N° 9736, según determinó el legislador al modificar el ámbito de aplicación de la legislación de competencia.

Estas actividades no son en sí mismas contrarias a la normativa de competencia; sin embargo, se encuentran sujetas al análisis de control previo de concentraciones económicas, el cual es de carácter preventivo y tiene como finalidad evaluar las operaciones que, constituyan concentraciones económicas de conformidad con lo estipulado en la Ley N°9736

y determinar si estas tienen el potencial de presentar efectos anticompetitivos en el mercado.

Es por esta razón, que en el siguiente apartado se desarrollan algunos aspectos de lo que la normativa en materia de competencia considera como concentraciones económicas sujetas a revisión por parte de la COPROCOM, con el fin de aclarar, por qué se estima oportuno incorporar en el instrumento aquí discutido, la participación de este Órgano.

C. Sobre el control de concentraciones económicas en la normativa de competencia

El artículo 88 de la Ley N°9736 define una concentración económica, considerando entre otros los siguientes elementos: *la concentración de **sociedades, asociaciones, acciones, el capital social, los fideicomisos, los poderes de dirección o los activos en general, que se realicen entre competidores, proveedores, clientes u otros agentes económicos, que han sido independientes entre sí y que resulten en la adquisición duradera del control económico por parte de uno de ellos sobre el otro u otros, o en la formación de un nuevo agente económico bajo el control conjunto de dos o más agentes económicos, así como cualquier transacción mediante la cual cualquier persona física o jurídica, pública o privada, adquiera el control de dos o más agentes económicos independientes entre sí.*** (El resaltado no corresponde al original).

Las concentraciones económicas pueden ser horizontales, verticales o de conglomerado. Esta clasificación obedece al nivel o segmento de mercado que se ve afectado por la operación. Las concentraciones horizontales involucran a competidores directos, actuales o potenciales, por lo que eliminan la competencia directa entre dos o más empresas.

Por otra parte, las concentraciones verticales involucran a empresas que operan en distintos niveles de la cadena de valor, y pueden producir dos principales efectos verticales nocivos: la obstaculización del acceso a insumos y la obstaculización del acceso a la clientela. Finalmente, las concentraciones de conglomerado involucran empresas que operan en diferentes mercados, por ello son en principio menos lesivas para el proceso de competencia, por esta razón se benefician de una presunción favorable al momento de ser analizadas.

En línea con lo anterior, el artículo 89 de la Ley N°9736 establece que deberán notificarse a la Comisión para Promover la Competencia para su examen, las concentraciones que satisfagan lo siguiente:

- Participen al menos dos agentes económicos que realicen o hayan realizado actividades con incidencia en Costa Rica en cualquier momento durante los dos períodos fiscales previos a la transacción.
- Que ya sea la suma de las ventas brutas o la suma de los activos productivos en Costa Rica, del conjunto de los agentes económicos involucrados en la transacción, hayan alcanzado, durante el periodo fiscal anterior, montos iguales o superiores al umbral establecido por la COPROCOM, dentro del rango de treinta mil a sesenta mil salarios base.
- Individualmente, al menos dos de los agentes económicos involucrados en la transacción, hayan generado ventas brutas o posean activos productivos en Costa Rica durante el ejercicio fiscal anterior, por montos iguales o superiores al umbral establecido por la Coprocom, dentro del rango de mil quinientos a nueve mil salarios base.

Es importante indicar, para lo que interesa al análisis efectuado en el presente criterio, lo estipulado en el artículo 90 de la citada Ley N°9736, en materia de concentraciones, el cual se transcribe a continuación para facilidad de lectura:

“ARTÍCULO 90- Necesidad e independencia del análisis de competencia

*La autoridad de competencia correspondiente analizará la transacción considerando las posibles consecuencias sobre la competencia y libre concurrencia en el mercado. El control de concentraciones en materia de competencia será independiente de las potestades que pueda tener otra entidad pública, en virtud de las leyes que sean aplicables a la transacción; **lo anterior, cuando los agentes económicos involucrados cumplan con los criterios establecidos en este capítulo.**” (El resaltado no corresponde al original).*

El análisis de concentraciones pretende regular los cambios en la estructura del mercado, con el propósito de que estos cambios no afecten el comportamiento de los agentes que participan en él, es decir, que como consecuencia de la concentración, no se adquiera o fortalezca el poder de mercado y como consecuencia de ello, se aumenten los precios, sin que los competidores puedan contrarrestar este aumento, o bien, que se facilite la coordinación entre ellos, generando una distorsión en el proceso competitivo.

Considerando lo anterior, el control previo de concentraciones, incorporado en el año 2012 resulta una herramienta indispensable para regular los cambios en la estructura del mercado

antes de que la operación se realice o cinco días después de efectuada, con ello se pretende analizar de previo los posibles efectos en la estructura del mercado; y, corresponde al Órgano Superior de la COPROCOM determinar si las deniega, autoriza o autoriza sujetas al cumplimiento de condiciones.

Es así que, de conformidad con el artículo 101 de la Ley N°9736 serán aprobadas por el Órgano Superior, las concentraciones que no tengan como objeto o efecto previsible obstaculizar de forma significativa la competencia en el mercado relevante afectado por la transacción, o en otros mercados similares o sustancialmente relacionados.

La valoración de la autoridad de competencia considerará la creación o el refuerzo del poder sustancial, si se posibilita la coordinación entre agentes económicos y si se generan resultados adversos para los consumidores. Si se determina que la concentración tiene el objeto o efecto anteriormente indicado, la Autoridad de Competencia correspondiente, para aprobarla, deberá valorar:

- Si la concentración es necesaria para desarrollar eficiencias, según se establece en el último párrafo del artículo 12 de la Ley N°7472, Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, de 20 de diciembre de 1994 y sus reglamentos, cuyos beneficios sean superiores a los efectos anticompetitivos.
- Si la concentración es necesaria para evitar la salida del mercado de activos productivos de uno de los agentes económicos participantes en la concentración, como sería el caso de una situación financiera insostenible.
- Si los efectos anticompetitivos pueden ser contrarrestados por las condiciones impuestas por el Órgano Superior correspondiente.
- Cualquier otra circunstancia que a juicio del Órgano Superior respectivo proteja los intereses de los consumidores nacionales.

D. Sobre la figura de los consorcios operativos desde la óptica del análisis de concentraciones económicas

Como se indicó líneas atrás, no todas las figuras que constituyan una concentración económica sujeta de ser notificada ante la COPROCOM, tendrían efectos anticompetitivos que ameriten su rechazo o aprobación condicionada. De manera que resulta indispensable ampliar sobre la definición de concentración económica y su relación con los consorcios operativos señalados en el párrafo cuarto del artículo 14, de la Ley N° 3503.

La definición de concentración económica que se toma como referencia para el presente criterio contempla una serie de condiciones bajo las cuales una operación podría considerarse como una concentración sujeta al control previo; sin embargo, se han definido dos grandes modalidades, según la naturaleza de la transacción, en las que podemos encontrar fusiones o asociaciones entre empresas que cumplan las condiciones antes señaladas, a saber, ***fusión de empresas independientes*** y/o ***adquisición de control***.

En el caso de las fusiones de empresas independientes, que normalmente suponen la formación de un nuevo agente económico, podemos encontrar como ejemplos los siguientes casos:

- Dos o más empresas que se concentran para formar una sola entidad, dejando de existir jurídicamente para formar una nueva.
- Una empresa es absorbida por otra, esta otra mantiene su personalidad jurídica mientras que la primera desaparece.
- **Dos o más empresas constituyen una empresa común, esta última asume las operaciones de las empresas contribuyentes, las cuales cesan totalmente sus actividades, pero sin extinguirse su personería jurídica.**
- **Dos o más empresas concentran sus operaciones y actividades sin afectar la personería jurídica de ninguna de ellas y sin crear una nueva persona jurídica (fusión de hecho).**

Por su parte, cuando el origen de la transacción es una adquisición de control, los ejemplos más comunes son:

- Una empresa adquiere una participación mayoritaria en el capital social de otra.
- Una empresa adquiere una participación minoritaria en otra, pero conserva el derecho a vetar decisiones estratégicas claves en la empresa.
- Una empresa adquiere un conjunto de activos claves (tangibles o intangibles) de otra, sin los cuales la empresa vendedora no puede operar en condiciones normales.
- Una empresa adquiere los activos que representan una unidad de negocios, establecimiento, rama de actividad, o parte de otra empresa. En este caso, se entiende que la adquisición de control se da sobre la parte o división adquirida.

Para el caso de la figura de los consorcios operativos, según los lineamientos expuestos en el instrumento en cuestión, podría estarse ante un esquema como el de las fusiones de empresas independientes. Sobre este, la Comisión Europea, en la Comunicación Consolidada sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia,⁴ establece lo siguiente:

*“(10) También puede darse el tipo de concentración contemplado en la letra a) antes citada cuando, a pesar de no producirse una fusión a nivel jurídico, **la combinación de las actividades de empresas anteriormente independientes supone la creación de una única entidad económica (9)**. Esto puede ocurrir especialmente cuando dos o más empresas, que conservan su personalidad jurídica propia, establecen mediante contrato una gestión económica conjunta (10) o la estructura de una compañía de doble cotización (11). Si conduce a una fusión de facto de las empresas participantes en una única entidad económica se considera que es una operación de concentración. La existencia de una gestión económica única y permanente es un requisito previo indispensable para determinar si existe tal concentración de facto. Entre otros factores importantes, cabe mencionar la compensación interna de pérdidas y ganancias o una distribución de los ingresos entre las distintas entidades del grupo, así como la responsabilidad solidaria o la división de riesgos externos. La fusión de facto puede estar basada únicamente en acuerdos contractuales (12), pero puede también reforzarse mediante la adquisición cruzada de participaciones por parte de las empresas que constituyen la entidad económica.” (El resaltado no corresponde al original).*

Bajo este panorama, en el caso de los consorcios operativos, según establece el lineamiento 3 del instrumento analizado, estos *surgen a la vida jurídica por el acuerdo de voluntades de los representantes legales de dos o más empresas de transporte público remunerado de personas modalidad autobús, que operaron rutas individualizadas en un mismo sector autorizado por el CTP en el periodo de concesión inmediatamente anterior (2014-2021).*

En este sentido, el lineamiento 5 establece que dicha figura se constituye con la única finalidad de operar una concesión de transporte remunerado de personas modalidad

⁴ Comisión Europea, (2008). “Comunicación consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia, realizada de conformidad con el Reglamento (CE) No. 139/2004 del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas”. Recuperado de: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0416\(08\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0416(08)&from=ES), el 04/08/2021.

autobús en un sector/subsectores definidos en el Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT, ratificado por el Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT.

De manera que, las empresas que conforman el consorcio, tienen un derecho de concesión (línea) de una ruta que brinda el servicio público de transporte remunerado de personas. Por ello, las asociaciones de este tipo podrían verse como concentraciones de carácter horizontal, dado que las empresas participan en el mismo mercado de transporte remunerado de personas y en el mismo sector, aún y cuando resultan evidentes las condiciones especiales de este mercado, por ser regulado y cuyas tarifas son fijadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

Considerando lo anterior, según lo establecido por la normativa de competencia (artículo 88 de la Ley N° 9736) una concentración económica involucra, entre otros elementos, los contratos en virtud de los cuales se concentren los activos en general, que se realicen entre competidores que han sido independientes entre sí.

En el caso bajo análisis las empresas que estarían conformando el citado consorcio operativo, adquieren el ejercicio del derecho de concesión sobre determinadas rutas, lo cual constituye uno de los principales activos productivos de estas empresas y que son aquellos utilizados por el agente económico para generar ingresos ordinarios.

IV. CONCLUSIONES

Por todo lo antes expuesto, estima este Órgano que las figuras citadas en el párrafo cuarto del artículo 14 de la Ley N°3503, específicamente, la formación de consorcios que se contempla autorizar en el instrumento analizado, pueden configurar una concentración, en los términos dispuestos en la Ley N°9736, por lo que, en consecuencia, su autorización y demás especificaciones, deben sujetarse a la normativa en materia de competencia y libre concurrencia y de ninguna forma puede autorizarse por parte del CTP utilizando criterios de índole distinta.

En razón de lo anterior, el instrumento que pretende emitir el CTP sobre los lineamientos para la conformación de consorcios operativos, contravienen lo establecido en la Ley N°9736, al no contemplar el procedimiento específico que debe seguirse para el trámite de aprobación de concentraciones económicas, de manera que, el instrumento en cuestión, no puede estar por encima de lo dispuesto en la Ley N°9736.

Aunado a esto, los lineamientos que pretende establecer el CTP, habilitan la realización de concentraciones económicas en **todo el territorio nacional**. Lo cual no solo es contrario a la legislación de competencia, sino que tampoco encuentra justificación desde el punto de vista de lo indicado en la propia Ley N°3503 y sus reformas, referente al interés público de ordenamiento sectorial de concesiones en áreas densamente pobladas como puede ser el Área Metropolitana de San José.

La justificación expresa que se ha mantenido para promover la agrupación de empresas en dicha figura, tiene que ver con el tema de la sectorización y ordenamiento en áreas específicas, definidas en el Decreto Ejecutivo N°28337-MOPT, ratificadas mediante el Decreto Ejecutivo N°40186-MOPT; sin embargo, el lineamiento 19 no considera ni el procedimiento establecido por la Ley N°9736 en materia de notificación de concentraciones económicas, ni la **necesidad de la debida fundamentación por interés público**, contemplada en el párrafo IV del artículo 14 de la Ley N°3503 y sus reformas.

La COPROCOM, como autoridad nacional de competencia, tiene facultades exclusivas para aplicar la normativa en materia de concentraciones económicas, de manera que, el CTP no tiene facultad para emitir lineamientos u otros instrumentos para normar temas específicos de competencia económica.

En los términos anteriores cualquier consorcio o figura asociativa en los términos expuestos a lo largo de este documento, que no sean autorizados por la autoridad de competencia serían ilegales y sujetos a una sanción administrativa, de conformidad con lo estipulado en los incisos c) del artículo 117 y f) del artículo 118, de la Ley N°9736.

En este sentido, cualquier autorización que otorgue el CTP en materia de formación de consorcios de ninguna manera prejuzga sobre la evaluación que emita la COPROCOM en materia de control de concentraciones económicas.

La competencia es el principio rector de toda economía de mercado y representa un elemento central para el desarrollo económico, por ello, atañe a todas las autoridades públicas del país, especialmente a aquellas con facultades de afectar los diversos mercados, a través de la regulación o bien del otorgamiento de permisos, concesiones y otros, promover mercados competitivos para beneficio del país y especialmente de los consumidores costarricenses.

Por ello, esta Comisión tiene la responsabilidad de velar porque en todos los sectores económicos, incluyendo en el caso que nos ocupa, se implementen sanas prácticas de

competencia a fin de evitar desplazamientos indebidos de otros agentes económicos, o convergencia de agentes económicos en perjuicio de sus competidores y de los usuarios del servicio en general.

Es precisamente por el interés que subyace en la misma normativa de transporte remunerado de personas modalidad autobús, que la Ley N°9736, establece en el transitorio XII sobre la coordinación con diversas entidades que regulan aspectos relacionados con la materia de competencia:

“TRANSITORIO XII - De conformidad con el artículo 22 de esta ley, las autoridades de competencia contarán con un plazo hasta de doce meses a partir de la conformación del Órgano Superior de la Comisión para Promover la Competencia (Coprocom), para dictar, de manera conjunta o separada, las siguientes guías

técnicas: análisis de prácticas anticompetitivas, análisis de concentraciones, los procedimientos sancionatorios ante la autoridad de competencia correspondiente y programas de cumplimiento. Adicionalmente, dentro de dicho plazo, la Coprocom deberá establecer los mecanismos de coordinación con los siguientes reguladores sectoriales: Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (Conassif) y Consejo de Transporte Público (CTP).” (El resaltado no corresponde al original)

Así las cosas, la COPROCOM se encuentra en el proceso de elaboración de los mecanismos de coordinación pertinentes con el CTP, guiado por las mejores prácticas en la materia y conforme al plazo establecido en el cuerpo normativo citado.

Por último, se advierte que esta Comisión emite el presente criterio sobre el tema de la concentración de concesiones de transporte público, modalidad autobús, atendiendo su función de emitir opiniones y recomendaciones en materia de competencia y libre concurrencia, de oficio o a solicitud del Poder Ejecutivo, de la Asamblea Legislativa, demás entidades públicas o de cualquier administrado.

V. RECOMENDACIONES

De lo señalado en el apartado anterior, considera este Órgano que, dado que el instrumento emitido por el CTP, define las condiciones para operar y constituir consorcios operativos, figuras jurídicas que, por todo lo expresado en este criterio, pueden reunir todos los elementos de una concentración económica, de conformidad

con lo establecido en la Ley N°9736, por ende, se encuentran sujetas al procedimiento contemplado en dicha ley. En ese sentido, se emiten las siguientes consideraciones:

- Al CTP, desistir en la emisión del instrumento denominado *“Lineamiento para la constitución y aplicación de consorcios operativos de acuerdo con el artículo 14 de la ley 3503”*, por cuanto la autoridad nacional facultada para aprobar, rechazar o condicionar concentraciones económicas y todo lo concerniente a estas, es la COPROCOM, según Ley N°9736.
- Considerar las respectivas sanciones administrativas, a las que se exponen los agentes económicos que omitan la notificación de una concentración cuando tal notificación sea exigida por ley o realizar actos de ejecución de esta sin autorización del Órgano Superior correspondiente, estipuladas en la Ley N°9736.
- Tomar en cuenta el CTP, que ante la ante la eventual aplicación de este instrumento, no solo se estarían arrogando competencias propias de la COPROCOM, sino que, además estarían soslayando la soberanía de los agentes económicos (personas físicas o jurídicas), al incidir directamente en la decisión de fusionarse o formar consorcios operativos, comprometiendo en este sentido la buena fe de los negocios.
- Dado que esta opinión se emite dentro de las competencias otorgadas a la COPROCOM en el artículo 21 de la Ley N°9736, se les solicita a las autoridades del Consejo de Transporte Público (CTP) y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en caso de apartarse de lo solicitado en la presente opinión, rendir informe a este Órgano Superior sobre sus motivaciones, en un plazo no mayor a treinta días naturales.
- Remitir la presente opinión al diputado del Partido Acción Ciudadana (PAC), señor Welmer Ramos González, a los diputados que integran la *“Comisión Especial que se encargará de conocer y dictaminar los proyectos de ley requeridos, para lograr la adhesión de Costa Rica a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)”*, a la Defensoría de los Habitantes, en atención a las consultas realizadas a esta Comisión sobre la materia analizada, así como a las asociaciones de consumidores respectivas. **ACUERDO FIRME. Notifíquese.**

(...)”

Paola Beckford Navarro
Secretaria Coprocom