

UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA

**TESINA PARA OPTAR EL GRADO DE
BACHILLERATO EN CONTADURÍA PÚBLICA**

PROPUESTA PARA EL DISEÑO DE LA
ESTRUCTURA CONTABLE BASADA EN LAS
NORMAS INTERNACIONALES DE
CONTABILIDAD (NIC'S) PARA LA EMPRESA
“UNIV – TRANS” S.A., IDEADA PARA EL
TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DESDE LOS
PRINCIPALES CENTROS UNIVERSITARIOS DEL
CANTÓN CENTRAL DE LA PROVINCIA DE
HEREDIA

Alumna:

María Celeste Esquivel Chaves

Tutor:

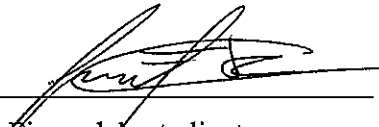
Lic. Yhorgo Porras Vega, MAP

Marzo 2018

DECLARACIÓN JURADA

Yo **María Celeste Esquivel Chaves**, mayor de edad, portadora de la cédula de identidad número **4-0224-0888** egresada de la carrera de **Contaduría Pública** de la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de éste acto y debidamente apercibido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar por el título de **Bachiller en Contaduría Pública**, juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: **“Propuesta para el diseño de la estructura contable basada en las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC’s) para la empresa “UNIV – TRANS” S.A., ideada para el transporte de estudiantes desde los principales centros universitarios del cantón central de la provincia de Heredia”**, es una obra original que ha respetado todo lo preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que puedan considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público.

En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de Heredia, a los **seis días** del mes de **Marzo** del año dos mil **dieciocho**.



Firma del estudiante
Cédula 4-0224-0888

CARTA DEL TUTOR

Heredia, 08 de Enero de 2018

Señores
Contaduría Pública
Universidad Hispanoamericana

Estimados señores:

La estudiante María Celeste Esquivel Chaves, cédula de identidad número 4-0224-0888 me ha presentado para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado **“Propuesta para el diseño de la estructura contable basada en las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC’s) para la empresa “UNIV – TRANS S.A.”, ideada para el transporte de estudiantes desde los principales centros universitarios del cantón central de la provincia de Heredia”**, el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Bachillerato en Contaduría Pública.

En mi calidad de tutor, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10%
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20%
c)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	30%
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	20%
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20%
	TOTAL		100%

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,



Lic. Yhorgo Porras Vega, MAP
Cédula identidad N° 1-1065-0862
Carné Colegio Profesional N° 015913

CARTA DE LECTOR

San José, 06 de febrero del 2018

Universidad Hispanoamericana
Sede Heredia
Carrera de Contaduría Pública

Estimado señor

La estudiante Maria Celeste Chaves, cédula de identidad 4-0224-0888, me ha presentado para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado "PROPUESTA PARA EL DISEÑO DE LA ESTRUCTURA CONTABLE BASADA EN LAS NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD (NIC'S) PARA LA EMPRESA "UNIV - TRANS" S.A., IDEADA PARA EL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DESDE LOS PRINCIPALES CENTROS UNIVERSITARIOS DEL CANTÓN CENTRAL DE LA PROVINCIA DE HEREDIA", el cual ha elaborado para obtener su grado de Bachillerato.

He revisado y he hecho las observaciones relativas al contenido analizado, particularmente lo relativo a la coherencia entre el marco teórico y análisis de datos, la consistencia de los datos recopilados y la coherencia entre éstos y las conclusiones; asimismo, la aplicabilidad y originalidad de las recomendaciones, en términos de aporte de la investigación. He verificado que se han hecho las modificaciones correspondientes a las observaciones indicadas.

Por consiguiente, este trabajo cuenta con mi aval para ser presentado en la defensa pública.

Atte.



Firma

MBA. Alexander Cordero Céspedes, lic.

Cédula 1-732-096

Carné 5813

CARTA DE REVISIÓN FILOLÓGICA

San José, 13 de febrero del 2018.

SEÑORES

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS
UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA

Estimados señores:

Por este medio, yo, Bolívar Bolaños Calvo, mayor, casado, filólogo, incorporado al Colegio de Licenciados y Profesores en Letras, Filosofía, Ciencias y Artes, con el número de carné 2 949, vecino de Turrúcares de Alajuela, portador de la cédula de identidad 0202790320, hago constar:

1. Que he revisado el **PROYECTO DE GRADUACIÓN (TESINA)** para optar por el grado académico de **BACHILLERATO EN CONTADURÍA PÚBLICA**, denominado **PROPUESTA PARA EL DISEÑO DE LA ESTRUCTURA CONTABLE BASADA EN LAS NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD (NIC'S) PARA LA EMPRESA "UNIV-TRANS", S.A., IDEADA PARA EL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DESDE LOS PRINCIPALES CENTROS UNIVERSITARIOS DEL CANTÓN CENTRAL DE LA PROVINCIA DE HEREDIA** de la estudiante **MARÍA CELESTE ESQUIVEL CHAVES**.
2. Que se le han hecho las correcciones pertinentes en acentuación, ortografía, puntuación, concordancia gramatical y otras del campo filológico.

En espera de que mi participación satisfaga los requerimientos de la Universidad.

Se suscribe, atentamente,

Dr. Bolívar Bolaños Calvo

No. 2 949

202790320

solymisa@racsa.co.cr

INDICE DE CONTENIDOS

INDICE DE FIGURAS	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTOS	vii
CAPÍTULO I EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
1.1 Planteamiento del Problema	7
1.1.1 Antecedentes del problema	7
1.1.2 Problematización	8
1.1.3 Justificación del problema	11
1.2 Formulación del Problema	13
1.3 Delimitación del problema	14
1.4 Objetivos	15
1.4.1 Objetivo general	16
1.4.2 Objetivos Específicos	17
1.5 Alcances y Limitaciones	19
1.5.1 Alcances	19
1.5.2 Limitaciones	20
CAPITULO II MARCO TEÓRICO	21
2.1 EL CONTEXTO HISTÓRICO	22
2.1.1 La educación superior privada en Costa Rica	22
2.1.2 El transporte público y el privado de estudiantes en Costa Rica	24
2.1.3 Normas Internacionales de Contabilidad	27
2.2 EL CONTEXTO TEÓRICO	34
2.2.1 Sobre la administración de una empresa (Factor A)	34
2.2.1.5 Toma de decisiones	38
2.2.1.6 Planificación	39
2.2.1.7 Presupuesto	40
2.2.1.8 Control	41
2.2.1.8 Evaluación del desempeño	42
2.2.1.8 Estimación de costos	42

2.2.2 Diseño de la estructura contable (Factor B)	44
2.3 HIPÓTESIS	58
2.4 VARIABLES	59
2.4.1 Variable Independiente (Estructura contable)	59
2.4.2 Variable Dependiente (Pre factibilidad empresa UNIV – TRANS)	60
2.4.3 Operacionalización de la hipótesis	61
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO	63
3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	64
3.1.1 Finalidad	64
3.1.2 Dimensión temporal	65
3.1.3 Marco	66
3.1.4 Naturaleza	68
3.1.5 Carácter	69
3.2 SUJETOS Y FUENTES DE INVESTIGACIÓN	70
3.2.1 Primera mano	70
3.2.2 Segunda mano	71
3.3 SELECCIÓN DEL MUESTREO	72
3.3.1 La población	73
3.3.2 La muestra	74
3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA RECOLECTAR INFORMACIÓN	76
3.5 DEFINICIÓN CONCEPTUAL, OPERATIVA E INSTRUMENTAL DE VARIABLES	82
CAPITULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS	85
4.1 ESTRUCTURA DE LA EMPRESA UNIV – TRANS	86
4.1.1 Resultados del instrumento aplicado	86
4.1.2 Sobre la inversión inicial de la empresa UNIV – TRANS	96
4.2 ESTADOS FINANCIEROS EMPRESA UNIV – TRANS	100
4.2.1 Estado de Pérdidas y Ganancias proyectado	100
4.2.2 Estado de Situación Financiera proyectado	101
4.2.3 Notas a los Estados Financieros	102
CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	104
5.1 CONCLUSIONES	105

5.2 RECOMENDACIONES	106
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	107
ANEXOS	110

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Muestra según Centro Educativo	87
Figura 2: Rango de edades de la muestra	88
Figura 3: Género de la muestra.....	88
Figura 4: Cantidad de días de clases semanales	89
Figura 5: Horarios habituales de clases	90
Figura 6: Manera de viajar desde y hacia recinto estudiantil.....	90
Figura 7: Víctimas de atraco o intento de atraco	91
Figura 8: Conocimiento sobre el transporte privado de estudiantes.....	92
Figura 9: Opinión sobre el servicio para utilizarse a nivel universitario	92
Figura 10: Intención de utilización eventual del servicio.....	93
Figura 11: Regularidad de utilización del servicio.....	94
Figura 12: Disposición de monto promedio a cancelar.....	94

DEDICATORIA

Dedico mi tesina a mi hermana, mi mamá y mi papá por su apoyo incondicional en todo momento.

AGRADECIMIENTOS

A mi hermana, Gaudy Esquivel Chaves, por ser mi ejemplo a seguir.

CAPÍTULO I EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Antecedentes del problema

A continuación se detallaran los antecedentes del problema que se tratará en la presente investigación:

La educación universitaria en Costa Rica, como en todo país del mundo, representa la culminación de una larga carrera educativa que inicia prácticamente desde la edad pre escolar.

Nadie niega el valor fundamental de obtener una carrera universitaria de calidad que pueda continuar con el funcionamiento de la nación, en favorecimiento de nuevas alternativas de desarrollo, que puedan colocar a nuestro país en una posición más favorable, de cara a los nuevos retos que arrastra la historia y que depara el futuro, para un país “en vías de desarrollo”, que pretende surgir en ramas que hasta la fecha han sido exclusivas de los países “desarrollados” o “de primer mundo”.

Derivada de una más que sobrada obligación de cursar y culminar una carrera universitaria, se encuentran una serie de necesidades del estudiante promedio, que día con día, lucha con las inclemencias laborales, al obtener un empleo que no puede cubrir muchas veces sus necesidades en su totalidad, por no tener la experiencia suficiente o por carecer aún de una carrera universitaria completa.

1.1.2 Problematización

En este apartado se delimitará lo correspondiente a la problematización del problema como tal:

Según la teoría en administración general, la *"Pirámide de Maslow"* o escala de las necesidades se describe como una pirámide de cinco niveles: los cuatro primeros niveles pueden ser agrupados como *"necesidades de déficit"* y al quinto nivel se denominó como *"autorrealización"*, *"motivación de crecimiento"* o *"necesidad de ser"*. (Koontz, 2012, pág. 391)

La idea básica es: sólo se atienden necesidades superiores cuando se han satisfecho las necesidades inferiores, es decir, todos aspiramos a satisfacer necesidades superiores. Las fuerzas de crecimiento dan lugar a un movimiento ascendente en la jerarquía, mientras que las fuerzas regresivas empujan las necesidades prepotentes hacia abajo en la jerarquía.

Según la *"Pirámide de Maslow"*, el ser humano dispone de:

a. Necesidades básicas: Son necesidades fisiológicas básicas para mantener la homeostasis (referentes a la supervivencia), entre ellas se pueden mencionar algunas como: respirar, beber agua (hidratarse), alimentarse, dormir (descansar), eliminar los

desechos corporales, evitar el dolor, mantener la temperatura corporal, en un ambiente cálido o con vestimenta adecuada, etc.

b. Necesidades de seguridad y protección: Surgen cuando las necesidades fisiológicas están satisfechas. Se refieren a sentirse seguro y protegido, entre estas necesidades podemos mencionar: la seguridad física (asegurar la integridad del propio cuerpo) y de salud (asegurar el buen funcionamiento del cuerpo).

c. Necesidades sociales (afiliación): Son las relacionadas con nuestra naturaleza social, tales como: función de relación (amistad, pareja, colegas, familia), aceptación social, etc.

d. Necesidades de estima (reconocimiento): Aquí se describen dos tipos de necesidades de estima, una alta (la que concierne a la necesidad de respeto a uno mismo e incluye sentimientos como confianza, competencia, maestría, logros, independencia, libertad, etc.) y una baja (que concierne al respeto de las demás personas: la necesidad de atención, aprecio, reconocimiento, reputación, estatus, dignidad, fama, gloria e incluso dominio).

e. Autorrealización: Es la necesidad más psicológica del ser humano, se halla en la cima de las jerarquías, y es a través de su satisfacción que se encuentra una justificación o un sentido válido a la vida mediante el desarrollo potencial de una actividad. Se llega a ésta cuando todos los niveles anteriores han sido alcanzados y completados, o al menos hasta cierto punto.

Según las estadísticas, el 85 por ciento de los estudiantes que asisten a un centro educativo superior en Costa Rica, cree que la educación superior costarricense es de calidad, sin importar su carácter estatal o privado y el 63 por ciento piensa que los planes de estudio corresponden a las demandas del sector laboral.

Para los universitarios, las características ideales de un centro de educación superior son la calidad académica, visión social, vanguardismo en conocimiento y tecnología, la accesibilidad, adaptación a los cambios del mercado laboral y la realización de investigaciones de calidad.

Es sobre la variable de la accesibilidad, en la que se basa parte de la presente investigación, ya que es muy importante para el estudiante, asistir a un centro educativo con las condiciones aptas (aunque fuesen mínimas), para recibir las lecciones necesarias para llevar a cabo el curso de una carrera universitaria o cualquier nivel que se transite

Según el punto b. de la escala de necesidades anteriormente mencionada, las “necesidades de seguridad y protección” surgen una vez que las necesidades fisiológicas están satisfechas, estas necesidades van más allá, y se refieren a sentirse seguro y protegido, incluyendo la seguridad física, que se ha definido como asegurar la integridad del propio cuerpo y asegurar el buen funcionamiento del mismo.

1.1.3 Justificación del problema

Seguidamente se planteará la justificación del problema, que será base de estudio de la presente investigación:

El problema de la presente investigación se basa propiamente en la necesidad de asegurar propiamente la seguridad e integridad física de los estudiantes universitarios que asisten a los principales centros educativos universitarios del Cantón Central de la provincia de Heredia, suministrando un transporte seguro, confiable, puntual y al alcance económico de la población que no posee vehículo o no desea utilizar su propio medio de transporte, y que se desplaza a lugares relativamente lejanos, del recinto universitario al cual asisten.

Para la población estudiantil, no es secreto que los niveles de delincuencia en el mundo y concretamente en nuestro país han aumentado considerablemente, lo cual trae consigo que los sujetos que pueden ser objeto de altercados no deseados, como asaltos y accidentes, entre otros, también siguen aumentando en proporción de este índice de delincuencia.

También es consabido que para una mente criminal no existe la discriminación, en el sentido de que una víctima es solamente eso, indiferentemente de si esta persona, ha ejecutado su jornada laboral y completa su día con educación universitaria, de la cual su horario finaliza generalmente entre las veintiuna y veintidós horas en la mayoría de estos centros educativos.

A esto debemos añadir el hecho de que por encontrarnos en un país de tipología climática tropical, topamos con dos estaciones muy bien establecidas, en las que en la época invernal, nos aprovisiona de precipitaciones en cualquier hora del día, lo cual provoca, para los estudiantes que no poseen vehículo propio, el sufrir de incidentes propios de este fenómeno natural, provocando muchas veces, condiciones de salud poco favorables, lo cual contraviene con alguna de las premisas de las necesidades de seguridad y protección del ser humano de la “Pirámide de Maslow” que indica que no solamente debemos asegurar la integridad de propio cuerpo sino también el buen funcionamiento del mismo.

Con la creación de la empresa “UNIV – TRANS”, se pretende cubrir hasta donde sea posible esta necesidad, minimizando el riesgo que existe para el estudiante, el sufrir un altercado como asaltos o accidentes, así como protegerse de las inclemencias del tiempo que puedan sufrir al terminar la jornada educativa.

Por otra parte, a la creación como tal de toda empresa, debemos aplicar los conceptos administrativos retenidos en la carrera, para lo cual, en el caso de esta investigación, pretende realizar el diseño de un modelo contable que permita administrar la empresa planificada, con todos los detalles que se deben incorporar para el formal y eficiente funcionamiento de la misma.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Se podría basar el problema de investigación tomando en cuenta que los horarios nocturnos de las principales sedes universitarias, el aumento en el índice de delincuencia y las inclemencias propias del clima en el país, provocan una cantidad considerable de altercados, asaltos y accidentes a los estudiantes que frecuentan los centros educativos de las principales sedes universitarias de la provincia de Heredia, por lo que se propuso la creación de una empresa de transporte estudiantil y docente denominada “UNIV – TRANS” que pueda solventar esta necesidad, integrando el respectivo diseño de su estructura contable y financiera, de acuerdo con lo establecido en las principales Normas Internacionales de Contabilidad (NIC’S).

La pregunta del problema se ha definido bajo la siguiente premisa:

¿Es factible el desarrollo de una propuesta para la estructura contable de la empresa UNIV- TRANS para el transporte de estudiantes, basada en las Normas Internacionales de Contabilidad, de manera que la anterior sea la base para su creación como empresa constituida?

1.3 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

La provincia de Heredia, cuenta con varios centros educativos a nivel universitario, que son bastante concurridos por la población universitaria nacional, tal es el caso de la Universidad Nacional de Costa Rica, Universidad Latina de Costa Rica, Universidad Hispanoamericana y Universidad Fidélitas.

El propósito de la presente investigación es ahondar en la necesidad de transporte de los estudiantes de estos cuatro centros universitarios con el fin de proveer de dicho servicio, por medio de la empresa familiar “UNIV – TRANS” y de esta manera reducir el riesgo de incidentes en los que puedan verse involucrados dichos estudiantes, como accidentes, asaltos y demás.

Asimismo se propone el diseño de la estructura contable de la empresa antes mencionada, de acuerdo con lo establecido en las principales Normas Internacionales de Contabilidad (NIC'S).

1.4 OBJETIVOS

A continuación se presenta el objetivo general de la presente investigación.

En primer lugar, es necesario establecer qué pretende la investigación, es decir, cuáles son sus objetivos. Con unas investigaciones se busca, ante todo, contribuir a resolver un problema en especial; en tal caso debe mencionarse cuál es y de qué manera se piensa que el estudio ayudará a resolverlo. Otras tienen como objetivo principal probar una teoría o aportar evidencia empírica en favor de ella. (Hernández, 2014, P. 37.)

1.4.1 Objetivo general

“El objetivo general forzosamente lleva a la conclusión principal de la investigación; debe ser alcanzable en el tiempo establecido y debe llevar a resultados concretos” (Chinchilla, 2017, p. 15).

El objetivo general de la presente investigación se ha definido de la siguiente forma:

Proponer la estructura contable basada en lo establecido por las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC'S) para la empresa “UNIV – TRANS” ideada para el transporte de estudiantes universitarios de las sedes de la Universidad Nacional de Costa Rica, Universidad Latina de Costa Rica, Universidad Hispanoamericana, Universidad Fidélitas y Universidad Internacional de la Américas, en el Cantón Central de la provincia de Heredia hacia los lugares más próximos de transbordo o residencia, según lo indicado en el artículo 17 inciso d) de la Ley reguladora del transporte remunerado de personas en vehículos automotores No. 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas.

1.4.2 Objetivos Específicos

Los objetivos específicos se desprenden del general y deben ser formulados de forma que estén orientados al logro del objetivo general, es decir, que cada objetivo específico está diseñado para lograr un aspecto de aquel, y todos en conjunto, la totalidad del objetivo general. Los objetivos específicos son los pasos que se realizan para lograr el objetivo general. (Sampieri, 2012, p. 95).

“Los objetivos específicos Se desprenden del general y deben formularse de forma que estén orientados al logro del objetivo general, es decir, que cada objetivo específico esté diseñado para lograr un aspecto de aquél...” (Bernal, 2013, P. 99).

Para la presente investigación, los objetivos específicos se han definido como siguen a continuación:

- ✓ Revisar los aspectos que influyen en la operación de la empresa “UNIV – TRANS” ideada para el transporte de estudiantes universitarios de las principales sedes de sus centros educativos a su lugar de transbordo o residencia.

- ✓ Proponer el diseño de la estructura contable para la empresa mencionada, acorde con lo establecido en las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC’S).

- ✓ Diseñar notas a los estados financieros que sustenten los estados financieros propuestos y procuren evaluar concreciones económicas a futuro y la posibilidad de futura implementación a mediano plazo de la empresa.

1.5 ALCANCES Y LIMITACIONES

1.5.1 Alcances

- ✓ Proveer a los estudiantes de las principales sedes universitarias del Cantón Central de la provincia de Heredia, de un servicio de transporte, seguro, cómodo, puntual y económicamente accesible, que minimice el riesgo de sufrir accidentes y altercados provocados por la delincuencia.

- ✓ Dotar a la oportunidad de negocio denominada “UNIV – TRANS” con una estructura contable acorde con lo establecido en las principales Normas Internacionales de Contabilidad (NIC’S).

1.5.2 Limitaciones

Al final de la investigación, no se determinaron factores que pudieran provocar limitaciones al presente proyecto de investigación, por lo que no se evidenciaron las mismas.

CAPITULO II MARCO TEÓRICO

2.1 EL CONTEXTO HISTÓRICO

2.1.1 La educación superior privada en Costa Rica

Según lo indicado en el Editorial de la Universidad de Costa Rica “La Educación Superior en Costa Rica, tendencias y retos en un nuevo escenario histórico” elaborado por el autor Ángel Ruíz Zúñiga, Catedrático y Profesor de este centro educativo:

“La evolución histórica de las universidades privadas en Costa Rica, hasta nuestros días, se puede dividir en tres etapas: 1975-1985, 1985-1992, 1992-2000. En la primera etapa se fundó la UACA y funcionó sola durante 10 años.

Una segunda etapa se estableció cuando la UACA dejó de ser la única universidad privada en 1985. Entre 1985 y 1991 se crearon 7 universidades; se creó al menos una universidad privada por año (salvo en 1991 en que no se registra la creación de ninguna universidad con el detalle de las universidades privadas que existen hasta el momento y sus fechas de creación). De las 48 universidades privadas que funcionan a derecho en setiembre del 2000, 39 fueron creadas durante la década de los 90, y 40 en el periodo 1992–2000.

Una tercera etapa se puede señalar a partir de 1992, con una aceleración drástica en la creación de nuevas universidades privadas. Todas las instituciones universitarias privadas, salvo una, un 97,91%, fueron creadas entre 1985 y el 2000: 47 en apenas 15 años. Mientras que el número de las universidades estatales llegó a un tope en 1977, lo

significativo del periodo 1985-2000 fue la multiplicación de las universidades privada. Sin embargo, el crecimiento se intensificó cualitativamente a partir de 1992, y es muy probable que éste siga en los próximos años, si no se dan cambios substanciales en las reglas para la aprobación de nuevas instituciones privadas. Si en el periodo 2001–2009 se llegaron a crear igual número de universidades privadas que entre 1992 y el 2000, tendríamos 85 universidades privadas a final de ese periodo.

Lo mejor para evaluar el impacto de la educación superior privada sería estudiar variables como matrícula, graduados, número y calidad del claustro, etc. Desafortunadamente, por razones que no vamos a analizar aquí, muchos de estos datos no se pueden obtener. En el CONESUP se lleva registro solo de los diplomas y graduados. Sobre la matrícula: desde hace 5 años no es posible determinarla. Los datos de 1995 dan un número cercano a los 21.358 estudiantes en 24 instituciones privadas. Entre 1985 y 1995 se pasó de 8.360 a 21.358, lo que representa un aumento del 155,5%. Si se considera la tasa anualmente, en el 2000 debería haber alrededor de 40.000 estudiantes. Sin embargo, en el 2000 ya había 48 instituciones, 24 creadas después de 1995. Es decir, lo más pertinente es pensar –de entrada– en números mucho mayores que éstos.

Así las cosas y tal como puede visualizarse, la educación privada en Costa Rica, continuará con su auge creciente, material estadístico que se ha tomado como base teórica para el desarrollo del presente proyecto”.

2.1.2 El transporte público y el privado de estudiantes en Costa Rica

Según el Informe realizado para la revista de la Fundación Alemana “Friedrich Ebert Stiftung” denominado 2016 “Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana. Hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones” (González Jiménez Estiven. 2013).

“Con la llegada de la colonia española a Costa Rica, esta nación se enfrentó a una serie de cambios impuestos por los conquistadores, en esas épocas los españoles se transportaban con mulas, dicha herencia quedo en la identidad del costarricense a partir de esa época y hasta la actualidad.

En 1843 cuando Costa Rica se fortalece a base del café como su principal actividad económica, la necesidad de la carreta surgió por la gran demanda del transporte de este monocultivo, la cual en dicho año esta nación inicio su historia en el mercado internacional, y la carreta fue fundamental para esta actividad económica.

En 1890 se dio la inauguración del ferrocarril al atlántico luego de 30 años de construcción. Pero fue hasta 1910 que se comunicaron las dos costas por medio del ferrocarril. Los josefinos que circularon por San José entre 1899 y 1950 no sufrieron la tortura diaria de las presas y contaban con un medio de transporte rápido, seguro, eficiente y respetuoso del ambiente para desplazarse en una ciudad que abría sus ojos al desarrollo. Contaba con una extensión de 17.890 m² de alcance en la capital.

La llegada del primer vehículo se llevó a cabo a los inicios de los años 1900, la cual vino a revolucionar los medios de transporte de la clase alta en la capital.

La importación de combustibles se inició con la importación de la gasolina cuando se importa el primer automóvil, Costa Rica importaba 55.652 Kg., correspondientes a gasolina (la gasolina era importada y transportada en recipientes metálicos, de ahí la posibilidad de establecer el peso en kilogramos) los cuales tenían un equivalente en colones de ₡ 6 944,00 en ese entonces.

En 1907 se da la llegada del asfalto a Costa Rica, pero fue en 1927 donde se da el despegue de las importaciones de este producto, debido en parte a la puesta en marcha de proyectos para construcción de calles y caminos asfaltados, por parte de los gobiernos costarricenses.

Posteriormente de grandes conquistas para Costa Rica en el tema de transportes, luego del 1930 estos sistemas se mejoran, llegan nuevas unidades de vehículos, maquinaria, camiones y buses para incrementar el transporte público más allá de San José, a como también el aumento de la cobertura vial en todo el territorio nacional, ya en 1960 existía sistema de bus hasta la zona de Tilarán por ejemplo.

El transporte público en Costa Rica nace gracias a las necesidades esenciales de movilización de nuestros luchadores antecesores, quienes colaboraron con la construcción del Costa Rica que actualmente conocemos, siendo estos costarricense de

ocupaciones como recolectores de café, comerciantes, maestros, estudiantes, y por ende los primeros profesionales que surgieron de las academias de nuestro país, además de peones agrícolas en búsqueda de nuevas oportunidades de superación y así una inmensa cantidad de personas con diversas ocupaciones que buscaban una nueva oportunidad de trabajo y mejorar sus vidas.

Una variable del transporte público común, es la de transporte privado, utilizando unidades del primero, contratado previamente para la utilización en rutas que no están prediseñadas. Una vez que las empresas de transporte público, se dan cuenta que pueden alcanzar un nicho de negocio distinto al que operan normalmente, realizan esfuerzos para adquirir unidades que se dedicarían al transporte en rutas privadas, contratadas por particulares, lo cual se empezó a dar a conocer como “*ESPECIALES*”.

A su vez, muchas empresas empezaron a dar a conocer sus servicios con unidades de transporte de menor capacidad, para dar servicios privados a empleados de empresas privadas y también para el transporte de estudiantes de todos los niveles académicos.”

Es así como evoluciona hasta el momento este tipo de nicho de mercado, mismo que será tratado como oportunidad de negocio en uno de los ejes desarrollados en la presente investigación.

2.1.3 Normas Internacionales de Contabilidad

Las Normas Internacionales de Contabilidad son “un conjunto de estándares que establecen la información que deben presentar los estados financieros y la forma en que esa información debe aparecer en dichos estados”. (Illescas y Pillajo, 2013, p.30)

Las normas internacionales de contabilidad han sido desarrolladas principalmente para llevar congruencia a la presentación de informes financieros de las organizaciones, con el fin de que puedan comparar los resultados financieros de una organización con los de otra. Esto ofrece una mayor seguridad de que se han aplicado los mismos métodos y principios contables para revelación de la información financiera de las organizaciones.

2.1.3.1 Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)

Según el Colegio De Contadores Públicos De Costa Rica (2014) define que las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), son las Normas e Interpretaciones adoptadas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB).

Las Normas Internacionales Financieras nacen para, satisfacer las necesidades en una economía globalizada para el crecimiento de los mercados, las organizaciones o entidades debe presentar la información financiera de forma comparable y comprensible para terceras personas.

Las NIIF son creadas para hacer aplicadas a los estados financieros con el propósito de revelar adecuadamente la información financiera de la organización antes los accionistas, acreedores, empleados y público en general.

2.1.3.2 Normas en Costa Rica

Según el Colegio de Contadores Públicos (2001), en la sesión No 27-2001 del 27 de Junta Directiva de agosto del 2001, publicado en la Gaceta No. 167 del 31 de agosto del 2001, adoptó en forma total las Normas Internacionales de Contabilidad, hoy conocidas como Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), con el propósito de fomentar la calidad, comparabilidad, claridad y la transparencia en la preparación de los estados financieros de las empresas.

El Colegio de Contadores Públicos, ha adoptado el conjunto de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y sus respectivas interpretaciones, como principios de contabilidad generalmente aceptados en el país, al reconocerse que esas normas contables establecen los requisitos de reconocimiento, medición, presentación e información a revelar que se refieren a las transacciones y eventos económicos que son importante en los estados financieros con propósitos generales y sectores específicos. Esta ratificación mediante esta circular de conformidad con la observancia de la Declaración sobre las Obligaciones de los miembros aprobadas por la Federación Internacional de Contadores (*IFAC*, por sus siglas en inglés).

Normas Internacionales de Información Financiera que esta vigentes actualmente en nuestro país son las siguientes:

- ✓ NIIF 1 Adopción, por Primera Vez, de las Normas Internacionales de Información Financiera
- ✓ NIIF 2 Pagos Basados en Acciones
- ✓ NIIF 3 Combinaciones de Negocios
- ✓ NIIF 4 Contratos de Seguro
- ✓ NIIF 5 Activos No Corrientes Mantenidos para la Venta y Operaciones Discontinuas
- ✓ NIIF 6 Exploración y evaluación de recursos minerales
- ✓ NIIF 7 Instrumentos Financieros – Revelaciones
- ✓ NIIF 8 Segmentos de Operación
- ✓ NIIF 9 Instrumentos Financieros
- ✓ NIIF 10 Estados Financieros Consolidados
- ✓ NIIF 11 Acuerdos Conjuntos
- ✓ NIIF 12 Información a Revelar sobre Participaciones en otras Entidades
- ✓ NIIF 13 Medición del Valor Razonable
- ✓ NIIF 14 Cuentas regulatorias diferidas
- ✓ NIIF 15 Ingreso de contratos con clientes* (vigente a partir año 2018)
- ✓ NIIF 16 Arrendamiento emitido enero 2016

Normas Internacionales de Contabilidad que esta vigentes actualmente en nuestro país son las siguientes:

- ✓ NIC 1 Presentación de Estados Financieros
- ✓ NIC 2 Inventarios
- ✓ NIC 7 Estados de Flujo de Efectivo
- ✓ NIC 8 Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores
- ✓ NIC 10 Hechos Ocurridos Después del Periodo sobre el que se informa
- ✓ NIC 11 Contratos de Construcción* (sustituirá por NIIF 15)
- ✓ NIC 12 Impuesto a las Ganancias
- ✓ NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo
- ✓ NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarios* (la sustituirá NIIF 15)
- ✓ NIC 19 Beneficios a los Empleados
- ✓ NIC 20 Contabilización de las Subvenciones del Gobierno e Información a Revelar sobre Ayudas Gubernamentales
- ✓ NIC 21 Efectos de las Variaciones en las Tasas de Cambio de la Moneda Extranjera
- ✓ NIC 23 Costos por Préstamos
- ✓ NIC 24 Informaciones a Revelar sobre Partes Relacionadas
- ✓ NIC 26 Contabilización e Información Financiera sobre Planes de Beneficio por Retiro
- ✓ NIC 27 Estados Financieros Separados
- ✓ NIC 28 Inversiones en Asociadas y Negocios Conjuntos
- ✓ NIC 29 Información Financiera en Economías Hiperinflacionarias

- ✓ NIC 32 Instrumentos Financieros: Presentación
- ✓ NIC 33 Ganancias por Acción
- ✓ NIC 34 Información Financiera Intermedia
- ✓ NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos
- ✓ NIC 37 Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes
- ✓ NIC 38 Activos Intangibles
- ✓ NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición
- ✓ NIC 40 Propiedades de Inversión
- ✓ NIC 41 Agricultura

2.1.3.2 Interpretaciones

De acuerdo con el Colegio de Contadores (2014) establece las siguientes interpretaciones de las NIC y NIF:

- ✓ CINIIF-1 Cambios en pasivos existentes por retiro del servicio, restauración y similares
- ✓ CINIIF-2 Aportaciones de socios de entidades cooperativas e instrumentos similares
- ✓ CINIIF-4 Determinación de si un acuerdo contiene arrendamiento.
- ✓ CINIIF-5 Derechos por la participación en fondos para el retiro del servicio, la restauración y rehabilitación del Medioambiental.
- ✓ CINIIF-6 Obligaciones surgidas de la participación de mercados específicos-residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

- ✓ CINIIF-7 Aplicación del procedimiento de re expresión según las NIC 29 Información Financiera en Economías Hiperinflacionarias.
- ✓ CINIIF-10 Información Financiera Intermedia y Deterioro del Valor
- ✓ CINIIF-12 Acuerdo de Concesión de Servicios
- ✓ CINIIF-13 Programa de Fidelización de Clientes* (la sustituirá NIIF 15)
- ✓ CINIIF-14 NIC19- El límite de un activo por beneficios definidos, obligación de mantener un nivel mínimo de financiación y su interacción
- ✓ CINIIF-15 Acuerdos para la Construcción de Inmuebles* (la sustituirá NIIF 15)
- ✓ CINIIF-16 Coberturas de una inversión neta en un negocio del extranjero
- ✓ CINIIF-17 Distribuciones, a los propietarios, de activos distintos al efectivo
- ✓ CINIIF-18 Transferencias de activos procedentes de clientes*(la sustituirá NIIF 15)
- ✓ CINIIF-19 Cancelación de pasivos financieros con instrumentos de patrimonio
- ✓ CINIIF-20 Costos de desmonte en la fase de producción de una mina a cielo abierto
- ✓ CINIIF-21 Gravámenes
- ✓ SIC 7 Introducción del Euro
- ✓ SIC 10 Ayudas Gubernamentales-Sin relación específica con Actividades de Operación
- ✓ SIC 15 Arrendamientos Operativos-Incentivos
- ✓ SIC 25 Impuestos a las Ganancias-Cambios en la Situación Fiscal de la Empresa o de sus Accionistas
- ✓ SIC27 Evaluación de la Esencia de las Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento
- ✓ SIC 29 Acuerdos de Concesión de Servicios: Información a Revelar

- ✓ SIC 31 Ingresos Ordinarios-Permutas de Servicios de Publicidad* (la sustituirá NIIF 15)
- ✓ SIC 32 Activos Intangibles-Costos de Sitios Web

2.2 EL CONTEXTO TEÓRICO

El marco teórico es integrar el tema de la investigación con las teorías, enfoques teóricos, estudios y antecedentes en general que se refieren al problema de investigación. En tal sentido el marco teórico según Tamayo (2012) nos amplía la descripción del problema. Integra la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas.

2.2.1 Sobre la administración de una empresa (Factor A)

La presente investigación incluye además de la propuesta de la estructura contable para la empresa de transportes a la cual se ha denominado “UNIV – TRANS”, (misma que tendría como finalidad, la de proveer el servicio de transporte de estudiantes universitarios, desde los principales centros educativos del Cantón Central de la provincia de Heredia y hasta ubicaciones geográficas centrales donde puedan desplazarse con más facilidad y menos riesgo hasta su domicilio) un desarrollo teórico básico de conceptos administrativos para las operaciones existentes de dicha empresa, misma que inicia como negocio familiar.

2.2.1.1 La administración de los activos

La administración o gestión de activos tiene dos acepciones, una en el mundo empresarial y otra en la banca.

En el mundo empresarial, consiste en obtener el máximo rendimiento de los bienes o recursos, es decir de todo aquello que tenga valor para una organización (sus activos). Cuando el alcance de la gestión de activos se ciñe solo a los activos físicos de la organización, está relacionada con la ingeniería del mantenimiento, la fiabilidad y la eficiencia en general.

En el sector bancario es una actividad que consiste en la gestión responsable del capital y las garantías de las empresas como bonos y acciones por parte de instituciones administradoras (como bancos), para alcanzar los mayores beneficios a los inversores.

A diferencia del asesoramiento financiero, la gestión de activos no es sólo una forma de tener asesoramiento en materia de inversiones, sino también es una actividad pertinente por parte de las instituciones administradoras de activos, que deben tomar decisiones sobre la gestión de las inversiones.

El centro de este tipo de negocio de la banca comercial radica en la gestión de los activos provenientes de las empresas privadas y las empresas nacionales y extranjeras; cuyos activos pueden presentarse en forma de acciones, fondos de pensiones, bienes raíces y activos líquidos.

El objetivo de la administración o gestión de activos está presente en el manejo de la cartera de inversiones de los clientes teniendo la consideración de su situación de riesgo.

2.2.1.2 Logística de la operación

La logística permite que el producto adquiera su valor cuando el cliente lo recibe en el tiempo y en la forma adecuada al menor coste posible, resolviendo así el clásico desajuste en el ciclo productivo entre la producción y el consumo, como consecuencia de la separación espacial y temporal de ambas fases, tema especialmente relevante en estos tiempos en que la separación es cada vez mayor debido a la globalización de los consumidores y a los procesos de deslocalización.

La gestión de la cadena de suministro es el conjunto de estrategias a través de las cuales se gestionan las actividades y empresas que la integran. Esto nos lleva a la colaboración para la mejora de procesos, viendo a las empresas como una sola para alcanzar un beneficio global. Además, la gestión de la cadena de suministro incorpora otras actividades como la gestión de recursos humanos, infraestructuras, administración, mantenimiento, así como la consideración del aporte imprescindible de las nuevas tecnologías y los sistemas de información.

2.2.1.3 Operaciones de la empresa

El Plan de Operaciones resume todos los aspectos técnicos y organizativos que conciernen a la elaboración de los productos o a la prestación de los servicios. Contiene cuatro partes: productos o servicios, procesos, programa de producción y aprovisionamiento y gestión de existencias.

Para realizar el plan de operaciones de una empresa hay que tener en cuenta las siguientes descripciones técnicas:

- ✓ Características técnicas
- ✓ Comparaciones con productos o servicios competitivos
- ✓ Organización y gestión de los productos o servicios
- ✓ Aspectos legales de los productos: modelos industriales, modelos de utilidad y patentes. Certificaciones y homologaciones
- ✓ Diseño de producto

2.2.1.4 Resultados proyectados

Del latín “*utilitas*”, la utilidad es el interés, provecho o fruto que se obtiene de algo. El término también permite nombrar a la cualidad de útil (que puede servir o ser aprovechado en algún sentido).

Es posible distinguir entre la utilidad total (la utilidad que brinda la cantidad consumida de un bien) y la utilidad marginal (el incremento en la utilidad total que produce la última unidad consumida de dicho bien). La utilidad marginal es decreciente: al aumentar el consumo de un bien, la satisfacción que produce cada nueva unidad es menor que la producida por el bien anterior.

La utilidad proyectada de un negocio será el beneficio que se espera o supone en un futuro, se obtengan por las operaciones realizadas, sin pasar a determinar la movilización de las variables que se vean francamente involucradas.

Las medidas y estimaciones son muy importantes en una empresa, ya que nos permiten conocer con la mayor certeza posible, lo que vamos a gastar con el fin de lograr las ganancias deseadas. Tener medidas y estimaciones constantes nos facilita la comparación de diferentes periodos.

La comunicación y el alineamiento correcto entre los mandos altos y medios de una empresa, son muy importantes para que las medidas y estimaciones surtan el efecto deseado y nos ayuden a alcanzar los objetivos.

En resumen las medidas y estimaciones son las encargadas de llevar los objetivos de una perspectiva general, a una específica de cada unidad de negocio, lo que finalmente nos va a ayudar a saber cuánto tenemos que gastar para ganar lo deseado.

2.2.1.5 Toma de decisiones

La toma de decisiones es vital para toda empresa y para esto lo más adecuado es procesar los datos económicos.

Para una toma de decisiones informada es necesaria la información contable, que nos puede facilitar una de las tareas más importantes de los administradores.

En resumen podemos definir la toma de decisiones como el rumbo que decidan los gerentes para sus comercios, es algo de suma importancia y una de las tareas principales de los administradores, para facilitar esto la información contable es la base de información que nos va a ayudar a escoger el rumbo adecuado.

2.2.1.6 Planificación

La planificación es definir el rumbo del negocio y los pasos a seguir para llegar al objetivo que se pretende, para una correcta planificación se tienen que tomar en cuenta muchos factores que la afectan.

Los métodos analíticos resultan una herramienta para resolver los problemas de planificación.

Para una adecuada planificación es muy útil crear estados financieros proyectados, y ver los diferentes panoramas, con el objetivo de elegir el rumbo correcto para un establecimiento.

En resumen la planificación consiste en decidir el camino que el administrador desea que tome el negocio, para planificar correctamente es muy importante hacer uso

adecuado de las herramientas contables y financieras, proyectando y presupuestando los estados financieros, con el fin de anticipar los resultados y hacer las mejores elecciones.

2.2.1.7 Presupuesto

El presupuesto consiste en determinar en qué se van a gastar los recursos monetarios con el fin de lograr el objetivo definido o realizar las actividades acostumbradas por el establecimiento.

Los presupuestos nos permiten tener visibilidad de las actividades y que se le asigna a cada una, además nos permite evaluar lo presupuestado con lo real, con el fin de evaluar el accionar de los administradores.

Los presupuestos son herramientas muy importantes para los comercios, ya que nos permiten definir el camino que debemos seguir con el fin de alcanzar las ganancias esperadas y ver qué tan rentable va a resultar el negocio.

En resumen podemos ver que el presupuesto se basa en asignar que cantidad de recursos va a consumir cada actividad del comercio, lo cual nos ayuda a determinar antes de llevar a cabo la actividad económica, cuanto vamos a ganar con ella aproximadamente, además luego de cumplido el periodo presupuestado podemos

comparar los datos con los resultados, con el fin de evaluar las decisiones administrativas.

2.2.1.8 Control

Tener control sobre una actividad consiste en saber que se espera de la misma, con el fin de luego comparar lo esperado con el resultado final, y hacer una evaluación basada en sus objetivos.

Los controles cumplen la función de darnos visibilidad del cumplimiento o no de los objetivos, estas medidas cambian dependiendo de lo que se esté analizando. Los controles finalmente evalúan lo planeado con los resultados finales y ve si se logró lo esperado o se deben tomar medidas alternas.

Para poder crear un sistema de control acorde y que funcione es muy importante saber que se va a controlar, y cuáles van a ser los objetivos de esa actividad, así como tener presente las posibles áreas de mejora y la respuesta adecuada a estas.

En resumen el control se lleva acabo primero que todo, conociendo la actividad a evaluar y estableciendo los objetivos de la misma, para luego asignar los recursos monetarios a cada parte, con el fin de conocer cuánto va a gastar cada segmento, y teniendo en cuenta las áreas con debilidades y su posible fortalecimiento. Finalmente el

control tiene como fin analizar lo pre establecido con los resultados reales, para poder evaluar a los administradores y ver si se alcanzaron las metas.

2.2.1.8 Evaluación del desempeño

La evaluación del desempeño consiste en comprar los objetivos con los resultados, con el fin de ver que se cumplió y en qué medida, esto en todas las áreas de la empresa.

La evaluación debe ser continua y basada en objetivos comparables en el tiempo.

En resumen la evaluación del desempeño consiste en comprar lo logrado con lo establecido previamente, para que esto nos permita evaluar el cumplimiento de los objetivos. La evaluación debe ser continua y preferiblemente comparable entre periodos.

2.2.1.8 Estimación de costos

La estimación de costos es muy importante para poder conocer la inversión necesaria para producir, y basados en esto tomar la decisión del precio que van a tener los productos o servicios comercializados.

El costo de un bien fabricado está constituido por todos los pequeños gastos que se generan para su constitución.

De estos términos podemos definir que la estimación de costos nos indica el precio de realizar una actividad productiva, este costo lo constituyen todos los esfuerzos por la realización del bien o el servicio.

2.2.2 Diseño de la estructura contable (Factor B)

La estructura contable de una empresa se constituye de los recursos de que dispone para la realización de sus fines, los cuales se definen como activo y las fuentes de dichos recursos, las cuales pueden ser externas, las que denominamos pasivo, o internas llamadas capital social. (Solorio, 2012, P.22)

Para definir el concepto de estructura contable, primero tenemos que conocer el significado de sus partes: como nos indica la Real Academia Española (2014), estructura es la “Disposición o modo de estar relacionadas las distintas partes de un conjunto.”, por otro lado “Contabilidad se define como el proceso de identificar, medir y comunicar la información económica de una entidad para todos los usuarios. (Juma’h, 2015, P.16).

En el mundo actual, la empresa es la unidad constitutiva del sistema económico. El código de comercio la define como “Toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, administración o custodia de bienes o para la prestación de servicios. Dicha actividad se realizará a través de uno o más establecimientos de comercio”.

En Costa Rica la estructura contable o la apertura del Plan de Cuentas Contable para el Sector Público Costarricense no empresarial y no financiero, diseñado por el Ministerio de Hacienda a través de la Contabilidad Nacional, resulta compatible con la presentación de información consolidada –en el marco de lo establecido en la NICSP N°

6 “*Estados Financieros Consolidados y Separados*”, al tiempo que viabiliza y facilita el proceso de consolidación, toda vez que:

a) permite la identificación en forma precisa de componentes significativos de los estados financieros según el nivel de la institución pública de que se trate;

b) permite la identificación en forma precisa de las partidas de créditos y deudas pagar intergubernamentales;

c) permite la apertura a octavo nivel de mayores niveles de desagregación, siendo a tales efectos indispensable a los fines de consolidación, con el catalogación de las partidas de créditos y deudas, y resultados por transacciones intergubernamentales, según los clasificadores que identifiquen en forma precisa cada institución.

Por otra parte, y a efectos de facilitar la utilización del Plan de Cuentas Contable y su vinculación con la información presupuestaria, se ha procurado utilizar, toda vez que fuera posible, terminologías contables similares o análogas a las de las partidas presupuestarias.

La estructura de cuentas en Costa Rica ha sido organizada sobre la base de una apertura a siete (7) niveles, alcanzando un total de diez (10) dígitos.

Los niveles para el Plan de Cuentas Contable responden a la siguiente estructura:

A. B. C. DD. EE. FF. G,

Siendo:

A: Clase

B: Grupo

C: Rubro

DD: Cuenta

EE: Subcuenta

FF: Subcuenta anexa

G: Detalle de subcuenta anexa

Las clases previstas en el Plan de Cuentas Contables son las siguientes:

Activo: La ecuación contable nos muestra que los activos están compuestos por las deudas que se adquieren, más el aporte de los accionistas, que finalmente componen lo que se posee para operar.

Podemos definir los activos como lo que se tiene para operar un negocio, que resulta de la sumatorio de los pasivos y el patrimonio, y a su vez se subdivide en diferentes categorías para su mejor entendimiento y uso.

Pasivos: son las deudas de la empresa, las cuales son de vital importancia para financiar las actividades del comercio. Los pasivos son las deudas que un comercio contrae con el objetivo de hacer crecer su comercio y generar las ganancias, las cuales se dividen dependiendo del origen que tengan.

Patrimonio: se puede dividir en bruto y neto, el patrimonio bruto es igual a la sumatoria de los activos más los pasivos, mientras que el patrimonio neto es equivalente a los activos menos los pasivos.

Analizando más a fondo el patrimonio neto, este es lo que realmente han aportado los socios, ya que es igual a restarle a los activos lo adeudado, que se conoce contablemente como pasivos, por su parte el patrimonio bruto, suma los pasivos para ver su composición, y de forma neta, donde se pretende observar lo que le pertenece a los socios, que está compuesto por el capital y su superávit, las reservas, la revalorización y su superávit, dividendos o participaciones, y el resultado de los diferentes periodos.

Ingresos: son el producto de todas las actividades comerciales de la empresa que le generen ganancias, es decir, son las ganancias del establecimiento, que pueden ser operacionales, producto de la actividad directa, o no operacionales, por actividades diferentes a la principal.

Gastos: son el consumo de activos con el fin de pagar las obligaciones del comercio, los diferentes bienes y servicios, que le permiten seguir operando, son el pago de los bienes y servicios necesarios para mantener en pie el comercio, que se dividen dependiendo del sector que los genere.

2.2.1.1 Los estados financieros

Los estados financieros, también denominados estados contables, informes financieros o cuentas anuales, son informes que utilizan las instituciones para dar a conocer la situación económica y financiera y los cambios que experimenta la misma a una fecha o periodo determinado. Esta información resulta útil para la administración, gestores, reguladores y otros tipos de interesados como los accionistas, acreedores o propietarios.

La mayoría de estos informes constituyen el producto final de la contabilidad y son elaborados de acuerdo a principios de contabilidad generalmente aceptados, normas contables o normas de información financiera. La contabilidad es llevada adelante por contadores públicos que, en la mayoría de los países del mundo, deben registrarse en organismos de control públicos o privados para poder ejercer la profesión.

Los Estados financieros obligatorios dependen de cada país, siendo los componentes más habituales los siguientes:

- ✓ Estado de situación patrimonial (también denominado Estado de Situación Financiera, Balance General o Balance de Situación)
- ✓ Estado de resultados (también denominado Estado de Pérdidas y Ganancias o cuenta de pérdidas y ganancias)
- ✓ Estado de evolución de patrimonio neto (también denominado Estado de Cambios en el Patrimonio Neto)

Los Estados Financieros resultan útiles para los usuarios ya que contienen datos que complementados con otras informaciones como por ejemplo; las condiciones del mercado en que se opera, permiten diagnosticar las políticas a seguir considerando nuevas tendencias (limitaciones de los estados financieros). Así mismo, se dice que para la presentación de los estados financieros se deberá considerar información real para ser más exactos con los resultados.

La información financiera debe reunir determinadas características cualitativas con el fin de proporcionar el cumplimiento de sus objetivos y, en consecuencia garantizar la eficacia en su utilización por parte de sus diferentes destinatarios (usuarios).

Las características que deben reunir los estados financieros son:

- ✓ **Comprensibilidad:** la información debe ser de fácil comprensión para todos los usuarios, no obstante también se deben agregar notas que permitan el entendimiento de temas complejos, para la toma de decisiones.
- ✓ **Relevancia / sistematización:** la información será de importancia relativa, cuando al presentarse dicha información y omitirse por error, puede perjudicar e influir en las decisiones tomadas.
- ✓ **Confiablez:** la información debe estar libre de errores materiales, debe ser neutral y prudente, para que pueda ser útil y transmita la confianza necesaria a los usuarios.

- ✓ Comparabilidad: esta información se debe presentar siguiendo las normas y políticas contables, de manera que permita la fácil comparación con periodos anteriores para conocer la tendencia, y también permitirá la comparación con otras empresas.
- ✓ Pertinencia: Debe satisfacer las necesidades de los usuarios.

2.2.1.2 Las notas pie de los estados financieros

Las notas a los Estados Financieros representan aclaraciones o explicaciones de hechos o situaciones cuantificables o no que se presentan en el movimiento de las cuentas, las mismas que deben leerse conjuntamente a los Estados Financieros para una correcta interpretación.

Asimismo representan información importante para los inversores que deseen comprar acciones de una compañía a través del Mercado Bursátil, ya que por lo general muestran información relevante a considerar que determinará el comportamiento del valor de las acciones.

Las notas a los estados financieros representan la difusión de cierta información que no está directamente reflejada en dichos estados y que es de utilidad para que los usuarios tomen decisiones con una base clara y objetiva. Esto no implica que estas notas explicativas sean un estado financiero, ya que según la normatividad vigente no lo son, más bien forman parte integral de ellos como parte del análisis, siendo obligatoria su

presentación. Por otro lado estas notas representan revelaciones aplicables a saldos de transacciones u otros eventos significativos, que deben observarse para preparar y presentar los estados financieros cuando correspondan.

Cada nota debe ser identificada claramente y presentada dentro de una secuencia lógica, guardando en lo posible el orden de los rubros de los estados financieros con la finalidad de poder relacionarlos, el detalle de algunas notas se presenta a continuación:

- ✓ La nota inicial de identificación de la empresa y su actividad económica.
- ✓ Declaración sobre el cumplimiento de las NIC oficializadas en el país donde se confeccionen los Estados Financieros.
- ✓ Notas sobre las políticas contables importantes utilizadas por la empresa para la preparación de los estados financieros.
- ✓ Notas de carácter específico por las partidas presentadas en los estados financieros.
- ✓ Otras notas de carácter financiero o no financiero requeridas por las normas, y aquellas que a juicio del directorio y de la gerencia de la empresa se consideren necesarias para un adecuado entendimiento de la situación financiera y el resultado económico.

Esta información constituye lo indispensable que deberá proporcionar la empresa adjunto a los Estados Financieros y constituyen notas de carácter general, sin embargo, en caso de existir revelaciones importantes estas deberán presentarse de acuerdo a los

criterios establecidos en la NIC 10 “Hechos Ocurridos Después del Periodo sobre el que se informa” y NIC 24 “Informaciones a Revelar sobre Partes Relacionadas”.

Adicionalmente existen notas explicativas que se refieren tanto a las cifras del ejercicio actual como a las cifras comparativas presentadas respecto del ejercicio anterior.

Es necesario que la entidad revele en las notas, además, información importante relacionada con el importe de los dividendos propuestos o acordados antes de que los Estados Financieros hayan sido autorizados para su publicación; importes que en su momento no hayan sido reconocidos como distribución a los poseedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto durante el periodo, así como los importes correspondientes por acción. Debe también revelarse el importe de cualquier dividendo preferente de carácter acumulativo que no haya sido reconocido.

Asimismo si fuera el caso, el ente económico informará de otros datos relativos a ella, si estos no ha sido objeto de revelación en otra parte de la información publicada con los estados financieros; datos como el domicilio y forma legal de la entidad, así como el país en que se ha constituido y la dirección de su sede social (o el domicilio principal donde desarrolle sus actividades, si fuese diferente de la sede social), la descripción de la naturaleza de la operación de la entidad, así como de sus principales actividades, el nombre de la entidad controladora directa y de la controladora última del grupo; son de vital importancia para conocer la actividad y sector en el cual se desempeña la empresa.

2.2.1.3 Estado de Flujos de Efectivo

Es un estado financiero básico que informa sobre las variaciones y movimientos de efectivo y sus equivalentes en un período determinado. El estado de flujo de efectivo es un estado que muestra las fuentes y aplicaciones del efectivo de la entidad durante un periodo, las cuales se clasifican en actividades de operación, inversión y de financiamiento.

Suministrar a los usuarios de los estados financieros las bases para evaluar la capacidad que tiene la empresa para generar efectivo y el equivalente a éste, así como sus necesidades de liquidez, toma de decisiones económicas. Las fechas en que se producen y el grado de certidumbre relativa de su aparición.

La importancia del flujo de efectivo, radica no sólo en el hecho de dar a conocer el impacto de las operaciones de la entidad en su efectivo, sino también señalar el origen de los flujos de efectivo generados y el destino de los flujos aplicados.

2.2.1.4 Estado de Origen y Aplicación de Fondos

El estado de origen y aplicación de fondos, también conocido como el estado de fuentes y aplicación de fondos o el estado de fuentes y uso de fondos, es un estado financiero auxiliar o complementario, elaborado y utilizado con el objetivo de conocer de dónde provinieron los recursos de la organización en un periodo determinado (origen de fondos) y que destino se dio a tales recursos (aplicación de fondos). El estado de origen

y aplicación de fondos expone cuales fueron las fuentes de recursos que tuvo la empresa en su actividad y la aplicación y distribución que se hizo de estos recursos en el mismo periodo.

Se considera un fondo todo recurso económico, que la empresa tiene disponible para llevar a cabo las actividades de explotación. Las principales fuentes de recursos o fondos de una empresa suelen ser:

- ✓ Aportaciones de capital.
- ✓ Beneficios de periodos anteriores.
- ✓ Beneficio del periodo analizado.
- ✓ La amortización de activos inmovilizados y otros cargos que no implican salida de efectivo como las reservas.
- ✓ Adquisición de deudas.
- ✓ La desinversión.

Por lo que respecta a los usos de recursos más frecuentes son:

- ✓ Compra de activos e inversiones.
- ✓ Pago de dividendos.
- ✓ Pago de deudas.
- ✓ Re-adquisición de acciones.
- ✓ Beneficios negativos.

Es frecuente confundir el movimiento de recursos con el movimiento de efectivo. El efectivo es uno de los fondos con los que puede contar una organización pero no es el único, por lo cual un movimiento de fondos puede o no implicar un movimiento de efectivo. Para la clasificación de un movimiento de recursos como origen de fondos o como aplicación de fondos se proponen los siguientes criterios:

- ✓ Siempre que haya un incremento en una cuenta del activo, implica una aplicación de fondos.
- ✓ Siempre que haya una reducción de una cuenta del activo, implica un origen de fondos.
- ✓ Siempre que haya un incremento en una cuenta del pasivo, implica un origen de fondos.
- ✓ Siempre que haya una reducción de una cuenta del pasivo, implica una aplicación de fondos.
- ✓ Las cuentas del patrimonio como capital, provisiones y subvenciones se comportan como las cuentas del pasivo.

Tanto las fuentes u orígenes de fondos como las aplicaciones o usos de fondos, pueden clasificarse como de largo o corto plazo, para su análisis.

2.2.1.5 Declaraciones fiscales e impuestos

Al momento de poner en operación un negocio, se adquieren una serie de obligaciones que se deben de llevar a cabo sin excepción alguna, una de ellas son las declaraciones

fiscales de los contribuyentes. Estos movimientos sirven para mantener informado al personal del Ministerio de Hacienda y sobre lo que realiza el contribuyente.

Los documentos que conforman las declaraciones fiscales son de carácter oficial y deben de realizarse ya sea de forma física o moral. Normalmente, se realiza un pago anual, sin embargo, para saber qué tipo de declaraciones existen se dividen en diferentes tipos:

- ✓ Normales: Las que son presentadas por primera vez en el periodo.
- ✓ Complementarias: Se refiere a las que se presentan para corregir una omisión o equivocación en las declaraciones normales.
- ✓ Extemporáneas: Se presentan fuera de un plazo establecido.
- ✓ Corrección fiscal: Se inician una vez que se comprobaron las facultades de comprobación, ya sea por medio de visitas domiciliarias o en revisiones de gabinete.

Al presentar este tipo de declaraciones fiscales se dan dos fechas diferentes para realizar el pago. Una fecha corresponderá a las personas físicas (persona que tiene obligaciones y derecho), personas jurídicas (agrupación de personas que se unen con un fin determinado).

Esto se hace a través de diversos conceptos:

- ✓ Prestación de servicios profesionales

- ✓ Renta de bienes inmuebles
- ✓ Actividad empresarial
- ✓ Adquirir bienes
- ✓ Enajenar bienes
- ✓ Penas convencionales
- ✓ Prestamos, premios y donativos
- ✓ Herencias o legados
- ✓ Percibir salarios bajos ciertas condiciones especiales
- ✓ Inversiones en el extranjero

Cuando se está dentro de un régimen fiscal, se obtienen ciertos beneficios que son los de contribuir con ingresos en sectores como la educación, salud, seguridad e infraestructura, infraestructura nacional, por lo tanto, la persona se vuelve un sujeto de derecho que tiene igualdad.

También se realizan las deducciones en cuanto a los gastos personales de una persona, para en su caso dar paso a la devolución de saldos a favor (honorarios médicos y dentales, intereses pagados y otros).

2.3 HIPÓTESIS

“Hipótesis de investigación: como proposiciones tentativas acerca de las posibles relaciones entre dos o más variables (Sampieri R., et al, (2014), p.107).

“Las hipótesis son proposiciones tentativas acerca de las relaciones entre dos o más variables y se apoyan en conocimientos organizados y sistematizados.” (Hernández, 2014, P. 105)

En el caso del presente proyecto, el mismo propone desarrollar la estructura contable de una empresa que está en la fase inicial de operación, por lo cual no cuenta con una hipótesis, es decir, no contamos con una explicación provisional, una suposición o una predicción de lo que las variables vayan a desarrollar como consecuencia, ya que las mismas son exploratorias.

2.4 VARIABLES

2.4.1 Variable Independiente (Estructura contable)

La información de contabilidad se utiliza tanto para fines internos y externos. Los usuarios internos incluyen los supervisores de línea, gerentes de las divisiones y de la alta dirección. Los usuarios externos incluyen agencias gubernamentales, clientes, acreedores, proveedores, inversores, etc. La necesidad y requerimientos de estos dos grupos varían debido a su interés de utilizar la información financiera. Por lo tanto, la preparación de los estados financieros difiere de la preparación de informes diseñados para usos internos. (Juma'h, 2015, p.17)

En el caso de la presente investigación, la definición que más se adapta a lo que se estará desarrollando se encuentra en la siguiente cita bibliográfica:

La estructura contable de una empresa se constituye de los recursos de que dispone para la realización de sus fines, los cuales se definen como activo y las fuentes de dichos recursos, las cuales pueden ser externas, las que denominamos pasivo, o internas llamadas capital social. (Solorio, 2012, p.22)

2.4.2 Variable Dependiente (Operaciones de la empresa UNIV – TRANS)

La toma de decisiones se refiere al proceso cuando los gerentes comparan entre alternativas, como producir o comprar, arrendar o adquirir, abandonar o suspender segmento, la producción en la empresa o la subcontratación, participar en el negocio local o global, elegir entre diferentes métodos para asignar los costos entre las divisiones, etc. (Juma'h, 2015, P.19, 20)

Una de las funciones administrativas más importantes y a la que con mayor frecuencia se enfrenta el administrador de una organización es la de implementación de los estados financieros en una empresa.

Con el fin de disminuir la incertidumbre y garantizar una adecuada toma de decisiones, la persona responsable debe contar con información pertinente.

La contabilidad se ha constituido en la fuente básica de información para el proceso de toma de decisiones en las empresas. (Siniestra, 2011, p.7)

2.4.3 Operacionalización de la hipótesis

Es un proceso metodológico que consiste en descomponer deductivamente las variables que componen el problema de investigación, partiendo desde lo más general a lo más específico; es decir que estas variables se dividen (si son complejas) en dimensiones, áreas, aspectos, indicadores, índices, subíndices, ítems; mientras si son concretas solamente en indicadores, índices e ítems. (Sampieri, 2013, p.217)

Pese a que la presente investigación no cuenta con hipótesis al pertenecer al de tipo descriptivo, la cual desarrollará una temática sin la necesidad de comprobar un hecho o suposición previamente planteada.

CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPOTESIS

Hipótesis	Conceptos	Variables	Indicadores
<p>¿Es factible el desarrollo de una propuesta para la estructura contable de la empresa UNIV-TRANS para el transporte de estudiantes, basada en las Normas Internacionales de Contabilidad, de manera que la anterior sea la base para su creación como empresa constituida?</p>	<p>La estructura contable de una empresa se constituye de los recursos de que dispone para la realización de sus fines, los cuales se definen como activo y las fuentes de dichos recursos, las cuales pueden ser externas, las que denominamos pasivo, o internas llamadas capital social. (Solorio, 2012, p.22)</p>	<p>Estructura contable</p>	<p>Estado de Situación Financiera</p> <p>Estado de Pérdidas y Ganancias</p> <p>Notas al pie de los Estados Financieros</p>
	<p>“Toda entidad privada, desde una pequeña empresa a una multinacional, o pública, desde un ayuntamiento a la Unión Europea, necesita procesar y elaborar información contable que sea oportuna, veraz y confiable.” (Alcarria, 2012, p.13)</p>	<p>Operaciones de la empresa UNIV – TRANS</p>	<p>Logística de la operación</p> <p>Operaciones de la empresa</p>

CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

3.1.1 Finalidad

La finalidad de la investigación hace referencia a los aportes que dará; ya sea, en cuanto a la producción y generación de conocimiento sobre el tema estudiado en, por ejemplo, administración, educación, derecho, publicidad, psicología, y/o lo relativo a las recomendaciones, manuales, acciones y planes tangibles y útiles que se elaborará producto de la información recabada, con el fin de contribuir a resolver el problema investigado. (Chinchilla, 2017, P.24)

La finalidad del presente proyecto es la que se denomina como aplicada, ya que se pretenden utilizar los conocimientos contables aprendidos durante la carrera y la elaboración de la estructura contable como herramienta para llevar a cabo en un periodo de tiempo perentorio un eventual estudio de las operaciones de la empresa UNIV – TRANS dedicada al transporte de estudiantes desde las principales sede universitarias del Cantón Central de la provincia de Heredia hacia sus lugares de residencia o trasbordo, de manera que se pueda optimizar su seguridad y contribuir con los mismos.

3.1.2 Dimensión temporal

“En cuanto a la delimitación o alcance temporal, existen básicamente dos tipos de investigaciones, a saber: la transversal y la longitudinal.” (Chinchilla, 2017, P.25)

“Para la investigación transversal lo más importante es poder analizar y comprender el tema de estudio en profundidad, es decir, en detalle, más que el analizar el comportamiento del tema a lo largo del tiempo.” (Chinchilla, 2017, P.25)

La presente investigación es transversal, ya que pretende aplicar los conocimientos contables, adquiridos a lo largo de la carrera, con el fin de ponerlos en franca práctica para la elaboración de la estructura contable de la empresa UNIV – TRANS, así como fortalecer un plan de operación para continuarla en función en el mercado.

3.1.3 Marco

El marco de la investigación se refiere al tamaño o amplitud la investigación; es decir, a la magnitud y extensión de la organización, las áreas, el lugar o la temática que se pretende investigar. Refiere, entonces, a qué tanta abarca la investigación; lo cual depende, entre otras cosas, de la existencia o no de recursos económicos, de tiempo, de cantidad de investigadores y del grado conocimiento de la temática.

Cuando, entonces, se pretende estudiar un gran espacio o temática, se dice que la investigación tiene un marco mega; a saber, una investigación es mega cuando se realiza un estudio nacional sobre condiciones socioeconómicos y para ello se aplica una censo en todo el país, o cuando se plantea realizar un análisis administrativo, que incluya a recursos humanos, finanzas y mercadeo, entre otras áreas, de toda la empresa o, cuando se plantea analizar una temática amplia y compleja en el campo del derecho laboral.

Lo macro, en cambio, refiere al estudio que se realiza en una parte o fragmento de lo mega, por ejemplo, un estudio de mercado en una provincia, una evaluación del desempeño laboral en un departamento de una empresa o una evaluación de la didáctica que utilizan los docentes de toda una escuela, o, un análisis jurídico en un campo específico del derecho laboral, por ejemplo, sobre el salario mínimo. Finalmente, el marco o espacio micro de la investigación refiere a una parte, un elemento, un

subtema o un micro-espacio, sobre el cual o en donde el investigador hará su investigación. (Chinchilla, 2017, P.26)

La presente investigación tendrá entonces un marco mega, ya que se pretende analizar toda una temática relacionada con la elaboración, constitución e interpretación de los estados financieros y su estructura contable.

3.1.4 Naturaleza

Una investigación con un enfoque cuantitativo recaba, sobre todo, datos, cifras, cantidades, valores numéricos que respalden la prueba de hipótesis. Los datos se recopilan por medio de; encuestas con preguntas cerradas, matrices, software, bases de datos, modelos estadísticos y más. Para el enfoque investigativo de corte cuantitativo lo importante y necesario, es poder recolectar datos que permitan realizar mediciones, cálculos, formulas y todo tipo de operaciones matemáticas y estadísticas.

“Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la mediciones numéricas y el análisis estadístico, a fin de establecer pautas de comportamiento y probar hipótesis” (Hernández, et al, 2014, p. 4)

El presente trabajo presenta una naturaleza cuantitativa, ya que pretende analizar las características de los registros contables y estados financieros, con el fin de realizar su diseño, asimismo, llevar a cabo posteriormente el análisis de la pre factibilidad para la creación de una empresa de transporte.

3.1.5 Carácter

En cuanto a la investigación descriptiva, la misma corresponde a los estudios cuyo fin es presentar detalladamente el fenómeno que está ocurriendo, es decir, describir el hecho lo más minuciosamente posible, con lujo de detalle, para que los lectores se formen una idea sobre lo que está ocurriendo. Por ejemplo, describir en detalle cómo una docente da su clase, o cómo una empresa recluta y selecciona trabajadores o cómo se maneja la contabilidad en una empresa. (Chinchilla, 2017, P.31)

El objetivo de esta investigación es realizar el diseño de la estructura contable para la empresa UNIV – TRANS, con el fin de determinar la posibilidad mediante un estudio de pre factibilidad de utilizar dichas herramientas para la creación e implementación de la misma como empresa constituida. Por lo anterior la investigación es exploratoria.

3.2 SUJETOS Y FUENTES DE INVESTIGACIÓN

3.2.1 Primera mano

“Todos los documentos como tesis de las Universidades que se encuentran en línea y trabajos de investigación de Organizaciones reconocidas.” (Chinchilla, 2017, P.35)

En el caso de la presente investigación, los documentos de primera mano, serán documentos de investigación anteriores al presente, que contengan información similar.

3.2.2 Segunda mano

“Artículos científicos de revistas reconocidas e indexadas, artículos de expertos.”

(Chinchilla, 2017, P.35)

3.3 SELECCIÓN DEL MUESTREO

“En esta parte de la investigación, el interés consiste en definir quiénes y qué características deberán tener los sujetos (personas, organizaciones o situaciones y factores) objeto de estudio.” (Bernal, 2012, P. 160)

3.3.1 La población

El presente trabajo no cuenta con una población, ya que su Universo sería, la totalidad de la estructura contable a desarrollar.

3.3.2 La muestra

Constituye un subgrupo representativo de la población, idéntico en todos sus extremos, su tamaño no implica que una investigación sea mejor, porque se lleve a cabo con grupos grandes; sino que la calidad radica en que se describan claramente las características de la muestra, para evitar ambigüedades o confusiones. Puede ser de dos tipos: probabilística y no probabilística. El nivel de confianza de la muestra debe de ser de un 95%. Para el caso académico y por su elevado costo se sugiere un nivel de confianza del 90. (Chinchilla, 2017, P.36)

Sapag, N. (2013) define la muestra como “un subgrupo de la población de interés (sobre el cual se habrán de recolectar los datos y definir o delimitar de antemano con precisión) que tiene que ser representativo de esta, puesto que al investigador le interesa que los resultados encontrados en la muestra logren generalizarse o extrapolarse a la población, para lo cual debe ser elegida por el procedimiento de muestreo” (p. 61).

Para obtener la muestra se aplicó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

Donde,

N: Total de la población

Z: 1,96 al cuadrado

p: proporción esperada

q: $1 - p$ (en este caso $1 - 0,05 = 0,95$)

d: precisión (generalmente un 5%)

El tamaño de la muestra se calculó tomando en consideración que según el “Informe Nacional para la Educación Superior” elaborado por la Coalición Costarricense de Iniciativas del Desarrollo (CINDE) en el 2016 (última versión realizada), actualmente existen aproximadamente un total de 34.295 estudiantes, en los centros universitarios que son la base del estudio, lo cual sería el tamaño de la población, la constante de confianza es de 95% ($z = 1,96$) y el límite de error aceptable será del 5% ($100\% - 95\%$), por lo que según la fórmula correspondiente, dicha muestra se determina en un total de 409,92 personas, es decir: 410 estudiantes.

3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA RECOLECTAR INFORMACIÓN

“Toda medición o instrumento de recolección de datos debe reunir tres requisitos esenciales: confiabilidad, validez y objetividad.” (Hernández, 2014, p. 200)

Las técnicas e instrumentos para recolectar los datos son los siguientes:

Entrevista:

La entrevista es una técnica que consiste en recoger información mediante un proceso directo de comunicación entre entrevistador(es) y entrevistado(s), en el cual el entrevistado responde a cuestiones, previamente diseñadas en función de las dimensiones que se pretenden estudiar, planteadas por el entrevistador. (Bernal, 2012, P. 250)

La entrevista es una técnica que nos permite recopilar la información con el previo establecimiento de lo que se desea conocer, este es un método directo entre el investigador y la persona a la que se le efectúa.

Los instrumentos de la entrevista son los siguientes:

Encuesta:

“La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas.” (Bernal, 2012, P. 194)

Como nos indica la cita, la encuesta es básicamente un grupo de preguntas, con el objetivo de sacar los datos de las respuestas dadas por las diferentes personas.

Cuestionario:

El cuestionario es un conjunto de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios, con el propósito de alcanzar los objetivos del proyecto de investigación. Se trata de un plan formal para recabar información de la unidad de análisis objeto de estudio y centro del problema de investigación. (Bernal, 2012, P. 250)

Como podemos ver el cuestionario es un instrumento que está formado de un grupo de preguntas que nos van a permitir conseguir la información necesaria para llevar a cabo nuestros objetivos.

Otra técnica es la observación:

“La observación, como técnica de investigación científica, es un proceso riguroso que permite conocer, de forma directa, el objeto de estudio para luego describir y analizar situaciones sobre la realidad estudiada.” (Bernal, 2012, P. 257)

La observación consiste en ver detalladamente lo que se desea conocer con el fin de analizar la situación.

El instrumento usado en la observación es la lista de cotejo:

“La lista de cotejo es la presentación ordenada de acciones o de características deseadas o no en la actuación que debe observarse” (Busto, 2015, P. 32)

La lista de cotejo es la observación de lo que se requiere con el objetivo de identificar su comportamiento.

La escala para medir las actitudes es otra técnica que se puede utilizar:

“Los métodos más conocidos para medir por escalas las variables que constituyen actitudes son: el método de escalamiento de Likert, el diferencial semántico y la escala de Guttman.” (Hernández, 2014, P. 238)

Escalamiento de Likert:

Consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios, antes los cuales se pide la reacción de los participantes. Es decir, se presenta cada afirmación y se solicita al sujeto que externé su reacción eligiendo uno de los 5 puntos o categorías de la escala. A cada punto se le asigna un valor numérico. Así, el participante obtiene una puntuación respecto de la afirmación y al final su puntuación total, sumando

las puntuaciones obtenidas en relación con todas las afirmaciones. (Hernández, 2014, P. 238)

Diferencial semántico:

Consiste en una serie de adjetivos extremos que califican al objeto de actitud, antes los cuales se solicita la reacción del participante. Es decir, este debe calificar al objeto de actitud a partir de un conjunto de adjetivos bipolares; entre cada par de estos, se presentan varias opciones y la persona selecciona aquella que en mayor medida refleje su actitud. (Hernández, 2014, P. 247)

Escalograma de Guttman:

El escalograma de Guttman es otra técnica para medir las actitudes y al igual que la escala de Likert, se fundamenta en afirmaciones o juicios respecto del concepto u objeto de actitud, ante los cuales los participantes deben externar su opinión seleccionando uno de los puntos o categorías de la escala respectiva. Una vez más, a cada categoría se le otorga un valor numérico. Así, el participante obtiene una puntuación respecto de la afirmación y al final su puntuación total, sumando las puntuaciones obtenidas en relación con todas las afirmaciones. (Hernández, 2014, P. 251)

Como podemos ver en los conceptos indicados otra técnica de medición es mediante las escalas para medir las actitudes, hay tres instrumentos para hacer esto; el objetivo de las mismas es determinar la reacción de los participantes ante los diferentes ítems.

También podemos usar como técnica el análisis de contenido cuantitativo:

“Es una técnica para estudiar cualquier tipo de comunicación de manera “objetiva” y sistemática, que cuantifica los mensajes o contenidos en categorías y subcategorías, y los somete a análisis estadístico.” (Hernández, 2014, P. 251)

En esta técnica se dividen en grupos los diferentes datos con el fin de realizar el análisis de forma objetiva.

Pruebas estandarizadas e inventarios:

Estas pruebas o inventarios miden variables específicas, como la inteligencia, la personalidad en general, la personalidad autoritaria, el razonamiento matemático, el sentido de la vida, la satisfacción laboral, el tipo de cultura organizacional, el estrés preoperatorio, la depresión posparto, la adaptación al colegio, intereses vocacionales, la jerarquía de valores, el amor romántico, la calidad de vida, la lealtad a una marca de algún producto, etc. (Hernández, 2014, P. 252)

Datos secundarios:

“Implica la revisión de documentos, registros públicos y archivos físicos o electrónicos”
(Hernández, 2014, P. 252)

Instrumentos mecánicos o electrónicos:

“Sistemas de medición por aparatos, como el detector de mentiras o polígrafo, que considera la respuesta galvánica de la piel (en investigaciones sobre crímenes); la pistola láser, que mide la velocidad a la que circula un automóvil...” (Hernández, 2014, P. 253)

Instrumentos y procedimientos propios de cada disciplina:

“En todas las áreas de estudio se han generado valiosos métodos para recolectar datos sobre variables específicas.” (Hernández, 2014, P. 253)

Para el presente trabajo de investigación se va a utilizar la observación como técnica de recolección de datos, y como instrumento la lista de cotejo, con el fin de llevar a cabo un control de los datos que han sido confeccionados según lo pretendido.

3.5 DEFINICIÓN CONCEPTUAL, OPERATIVA E INSTRUMENTAL DE VARIABLES

Se lleva la variable de un nivel abstracto a un plano de concreción. A esto se le denomina “operacionalización”, para precisar al máximo el significado que se le otorga a la variable en ese estudio. Se elaboran conceptos, definiciones e indicadores para explicar la manera como se van a contrastar las variables. (Chinchilla, 2017, P.39)

Definición conceptual, operativa e instrumental (Factor A)

Objetivo Especifico	Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Definición Instrumental
Revisar los aspectos que influyen en la operación de la empresa "UNIV – TRANS" ideada para el transporte de estudiantes universitarios de las principales sedes de sus centros educativos a su lugar de transbordo o residencia.	Estudio de interés	"Toda entidad privada, desde una pequeña empresa a una multinacional, o pública, desde un ayuntamiento a la Unión Europea, necesita procesar y elaborar información contable que sea oportuna, veraz y confiable"	Se llevará una recolección y análisis de datos que muestren la administración de una empresa como UNIV – TRANS, integrando los estados financieros de la empresa para su operación	Permite definir la administración y una estructura de negocio ideal para la empresa en estudio

Definición conceptual, operativa e instrumental (Factor B)

Objetivo Especifico	Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Definición Instrumental
Proponer el diseño de la estructura contable para la empresa mencionada, acorde con lo establecido en las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC'S).	Estructura contable	La estructura contable de una empresa se constituye de los recursos de que dispone para la realización de sus fines, los cuales se definen como activo y las fuentes de dichos recursos, las cuales pueden ser externas, las que denominamos pasivo, o internas llamadas capital social. (Solorio, 2012, p.22)	Se llevará a cabo el diseño de los estados financieros de la eventual empresa, con el fin de determinar su implementación formal e un tiempo prudencial Estado de Situación Financiera Estado de Pérdidas y Ganancias	Permite definir cuáles serán los estados financieros sobre los que la empresa operaría
Diseñar notas a los estados financieros que sustenten los estados financieros propuestos y procuren evaluar concreciones económicas a futuro y la posibilidad de futura implementación a mediano plazo de la empresa.	Estructura contable	La estructura contable de una empresa se constituye de los recursos de que dispone para la realización de sus fines, los cuales se definen como activo y las fuentes de dichos recursos, las cuales pueden ser externas, las que denominamos pasivo, o internas llamadas capital social. (Solorio, 2012, p.22)	Se llevará a cabo el diseño de las notas a los estados financieros de la eventual empresa, con el fin de completar su estructura contable Notas al pie de los Estados Financieros	Permite definir cuáles serán las notas a los estados financieros requeridos para su interpretación debida

El transporte remunerado de personas es un servicio público; si hay una transacción económica de por medio, se necesita de una concesión o permiso del Consejo de Transporte Público (CTP).

El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado.

Es por eso que es necesario referirse y basar esta investigación en base a lo dictado por la Ley No. 7593, “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos” (9 de agosto de 1996), misma que será parte de los anexos de la presente investigación.

CAPITULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS

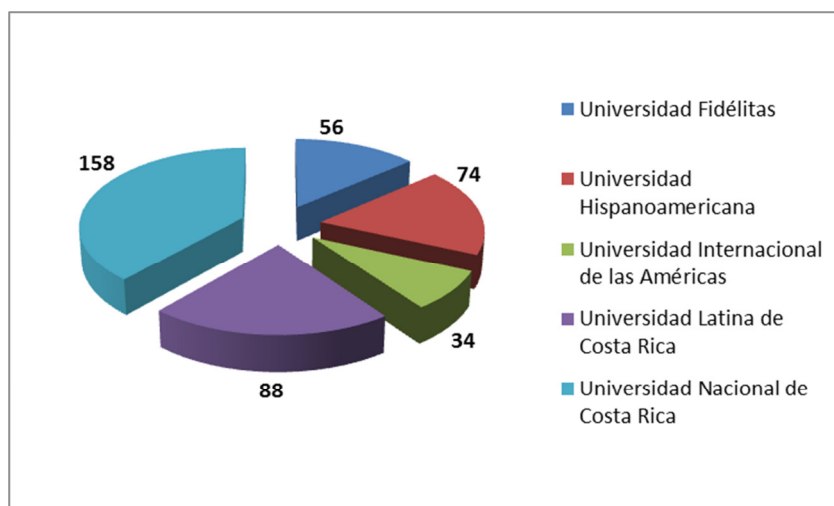
4.1 ESTRUCTURA DE LA EMPRESA UNIV – TRANS

4.1.1 Resultados del instrumento aplicado

A continuación se detalla el instrumento de opinión diseñado en su momento, con el fin de evaluar el interés de los estudiantes de cinco universidades principales ubicadas en el cantón central de la provincia de Heredia, para utilizar los servicios prestados por la empresa UNIV – TRANS S.A. para el transporte de estudiantes hacia lugares estratégicos donde puedan facilitar su llegada a su domicilio.

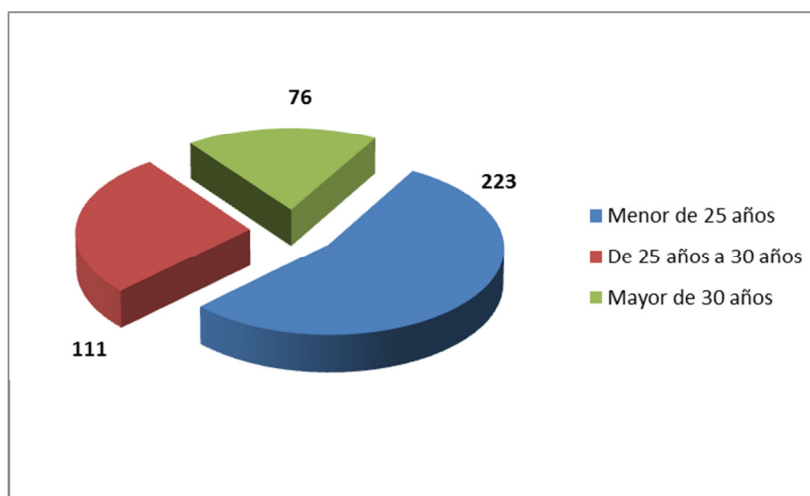
Dicho instrumento fue aplicado a una muestra de 410 estudiantes activos en los centros educativos universitarios: Universidad Fidélitas, Universidad Hispanoamericana, Universidad Internacional de las Américas, Universidad Latina de Costa Rica y Universidad Nacional de Costa Rica, en los tres diferentes horarios acostumbrados (matutino, vespertino y nocturno).

Dicho trabajo arrojó los siguientes resultados en los principales focos de clasificación relativos con el tema de la investigación, lo que hizo posible la apertura de la empresa en estudio:

Figura 1: Muestra según Centro Educativo

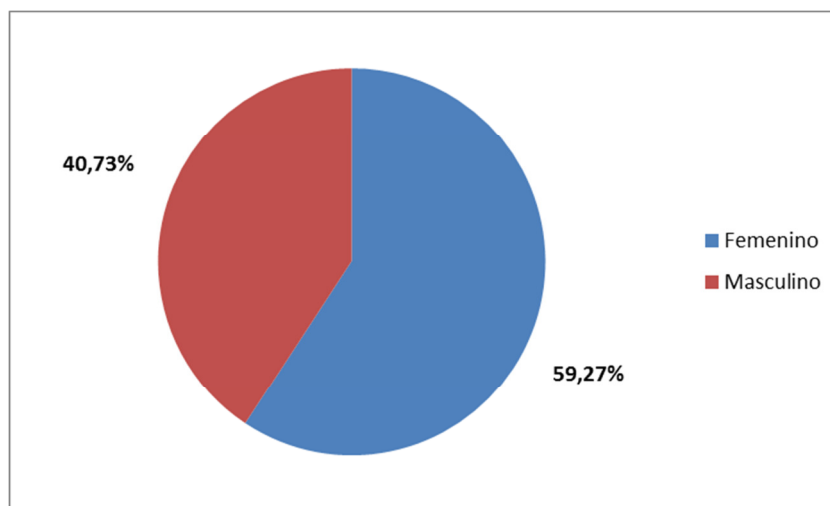
Fuente: Elaboración propia.

En el gráfico anterior se puede visualizar la distribución de la muestra según los centros de estudio que fueron tomados como base para realizar el estudio de interés sobre los eventuales servicios prestados por la empresa UNIV – TRANS S.A., mismos que están ubicados en las cercanías del cantón central de la provincia de Heredia. En el mismo se detallan un total de 410 personas en total, de los cuales un 38,5% son estudiantes regulares de la Universidad Nacional, 21,5% de la Universidad Latina de Costa Rica, un 18,0% son estudiantes de la Universidad Hispanoamericana, 13,7% estudiantes de la Universidad Fidélitas y un 8,3% de la Universidad Internacional de las Américas.

Figura 2: Rango de edades de la muestra

Fuente: Elaboración propia.

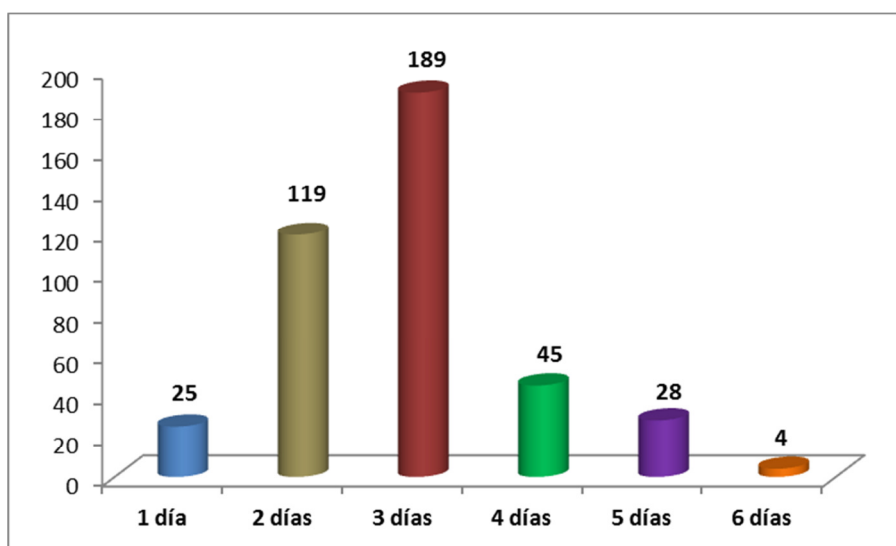
Como se puede observar, más del 50% de la muestra, pertenece a un rango de edad menor a 25 años, lo que indica que la población estudiantil podría rondar dicho segmento de edades, donde las condiciones para adquirir un vehículo propio pueden no ser las más favorables aún, por la inestabilidad laboral, falta de madurez y otros aspectos propios de estas edades.

Figura 3: Género de la muestra

Fuente: Elaboración propia.

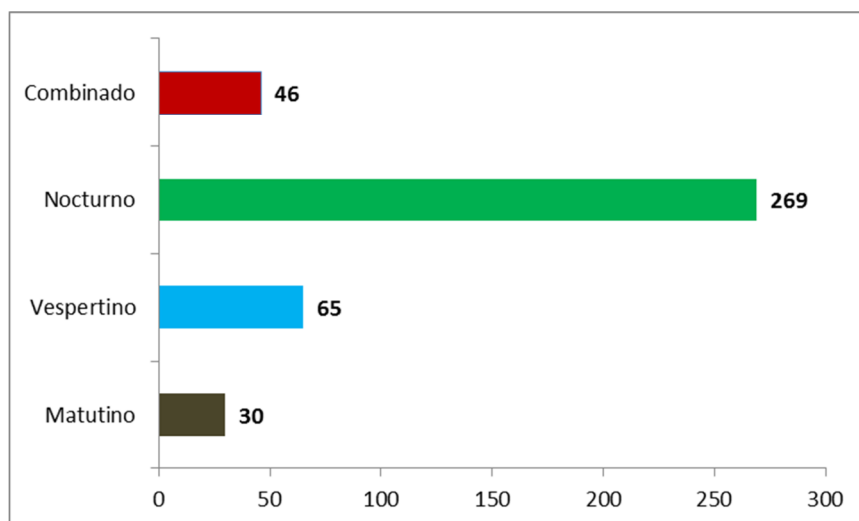
En el gráfico anterior se observa que el género predominante de la muestra es el “Femenino”, prácticamente superándolo en un 20%, situación que se ha vuelto común, en donde en los centros educativos universitarios se puede distinguir una población femenina ampliamente superior a la masculina.

Figura 4: Cantidad de días de clases semanales



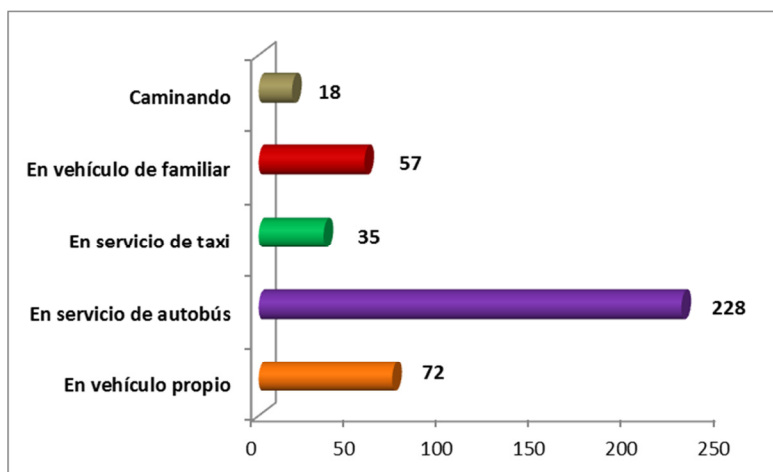
Fuente: Elaboración propia.

Según los datos recabados, la mayor cantidad de la muestra tomada, indica que la vida estudiantil universitaria ronda entre los dos y tres días a la semana, con más de un 75% en conjunto, siendo estos los rangos más representativos de la muestra obtenida.

Figura 5: Horarios habituales de clases

Fuente: Elaboración propia.

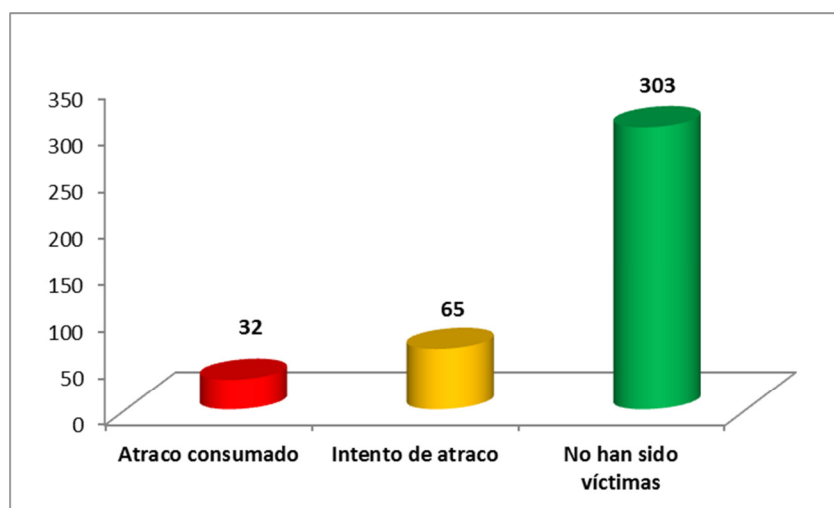
Tal y como podía presuponerse al iniciar con la presente investigación, existía una gran posibilidad (basado en los centros educativos tomados como muestra) de que predominara el horario de clases denominado como “nocturno”, el cual abarca horarios desde las 5:00 p.m. y hasta las 10:00 p.m. siendo el rango más significativo con más de un 65% de los estudiantes encuestados.

Figura 6: Manera de viajar desde y hacia recinto estudiantil

Fuente: Elaboración propia.

En el gráfico anterior se detalla la manera en que la población estudiantil se desplaza desde y hacia su recinto de estudio “en servicio de autobús” generalmente, con un 55% de la muestra, seguida por un 17% que se desplaza en “vehículo propio”, y un 14% en “vehículo de familiar”, es decir son dejados y recogidos en su lugar de estudio.

Figura 7: Víctimas de atraco o intento de atraco

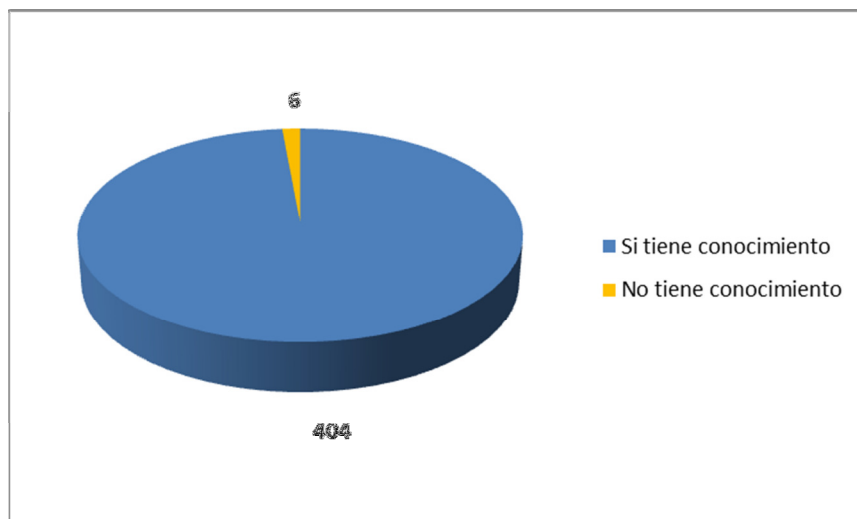


Fuente: Elaboración propia.

Ante la pregunta de la encuesta realizada: ¿Alguna vez ha sido víctima de un atraco o intento del mismo, en el trayecto que va desde o hacia su lugar de estudio?, se recabaron preocupantes datos en el que más de un 7% han sido víctimas de atraco, robo, hurto, agresiones, etc.

Asimismo casi un 16%, ha sufrido alguna de vez de un intento del mismo si haberse llegado a consumir y el restante 77% afortunadamente no ha pasado por dichas situaciones.

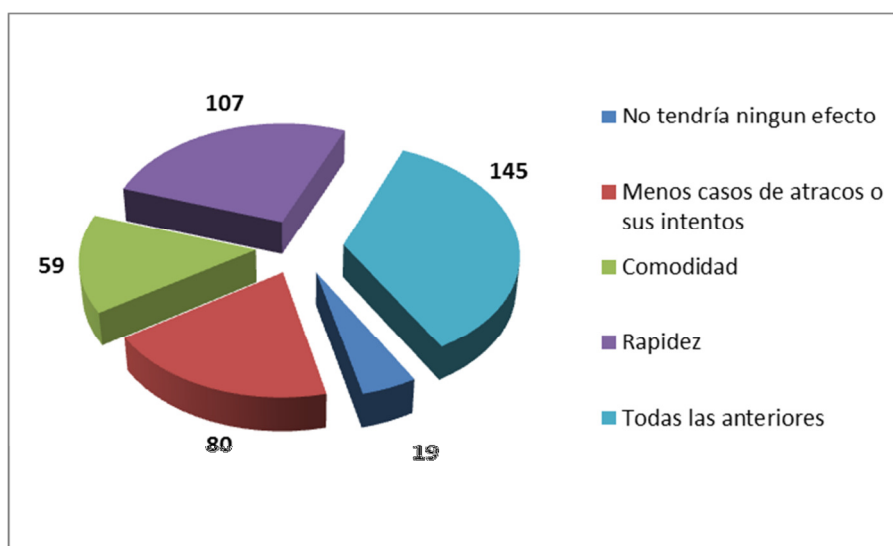
Figura 8: Conocimiento sobre el transporte privado de estudiantes



Fuente: Elaboración propia.

De la muestra encuestada, un 98,5% tiene conocimiento sobre los servicios de transporte privado de estudiantes, generalmente de primaria o secundaria, debido a que la mayoría tiene contacto con este o han escuchado sobre el mismo.

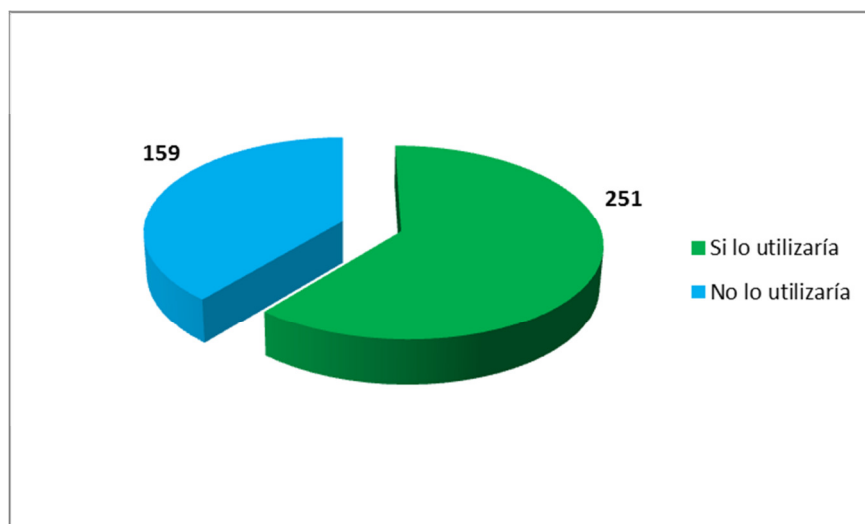
Figura 9: Opinión sobre el servicio para utilizarse a nivel universitario



Fuente: Elaboración propia.

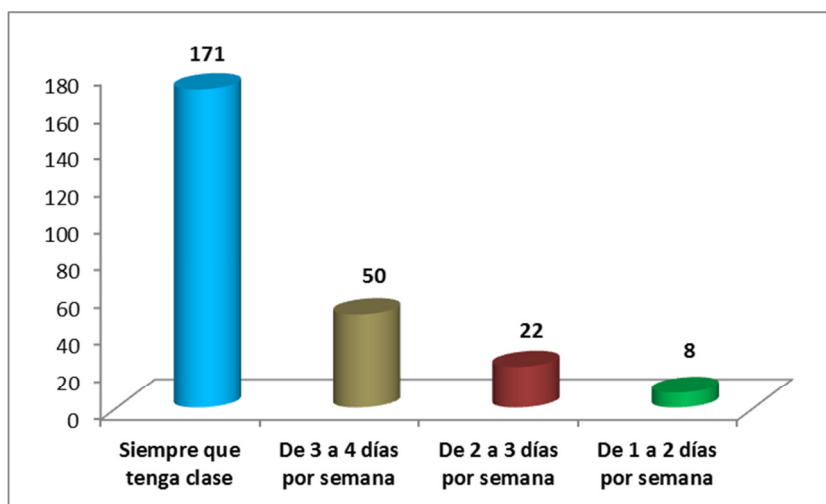
Se realizó un sondeo sobre la opinión de los encuestados a utilizar el servicio de transporte privado de estudiantes a nivel universitario, para lo cual se obtuvieron reacciones positivas de más de un 95%, indicando que sería buena opción en cuanto a rapidez de viaje, comodidad en el transporte, disminución de casos de atracos o sus intentos o incluso una combinación de todas.

Figura 10: Intención de utilización eventual del servicio



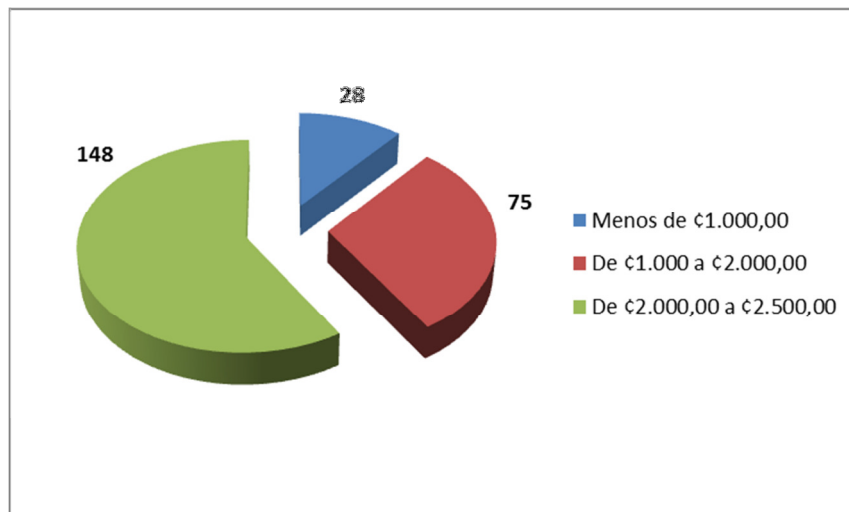
Fuente: Elaboración propia.

Sobre la intención de utilizar un eventual servicio de transporte privado de estudiantes universitarios, un 61% manifestó su anuencia o interés en utilizarlo, lo cual arroja resultados positivos de oportunidad de negocio.

Figura 11: Regularidad de utilización del servicio

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la regularidad con que eventualmente se utilizaría dicho servicio, un 68% de los 251 estudiantes que mostró interés en utilizarlo indicó que lo haría siempre que tuviera clases, un 20% lo utilizaría de 3 a 4 días por semana, un 9% lo haría de 2 a 3 días por semana y el restante 3% de 1 a 2 días por semana.

Figura 12: Disposición de monto promedio a cancelar

Fuente: Elaboración propia.

Sobre la disposición de monto promedio a cancelar, un 11% de la muestra estaría dispuesta a cancelar un monto de ¢ 1.000,00 o menos, un 30% cancelaría un monto entre ¢ 1.000,00 a ¢2.000,00 como máximo y el restante 59% estaría dispuesto a cancelar un monto entre ¢2.000,00 y ¢2.500,00 o más según el servicio requerido.

4.1.2 Sobre la inversión inicial de la empresa UNIV – TRANS

Para la puesta en marcha del negocio, se realizó una inversión en los siguientes vehículos para su inicio de operación:

Imagen 1: Microbús Toyota “Coaster” B4-18 40 pasajeros



Motor y Transmisión	
Motor	Diesel, 12 Válvulas, OHC, HAC, 1HZ
Cilindros	6
C.C.	4,164
Caballos	130
Caja	Caja Mecánica de 5 velocidades y retroceso
Tracción	4 x 2
Puertas	2
Seguridad	
Tipo de frenos	Freno de escape y frenos de tambor.
Sistemas de Frenos	Frenos con ABS
Bolsas de Aire	Bolsa de aire para piloto
Sistemas suplementarios de seguridad	Cinturón de seguridad para piloto y copiloto
Exterior	
Espejos retrovisores	Espejos retrovisores exteriores
Iluminación	Estándar
Tipo de Llantas	Llantas radiales 215/70 R17.5
Otros	Limpia parabrisas delantero intermitente de 2 velocidades, salpicaderas, parrilla, filtro de aire tipo Snorkel.

Suspensión Interior	
Timón	Timón de uretano hidráulico
Aire Acondicionado	No
Cerradura	No
Ventanas	Ventana manual
Equipo de sonido	Radio AM/FM, CD MP3, 4 bocinas
Bluetooth	No
Tapicería	Tapicería de vinil
Otros	Ventilación en el techo, calorífero y ventilador, asiento de piloto y copiloto con apoya cabeza, asientos doblables en pasillo, visera de piloto y copiloto, espejo retrovisor interior, encendedor de cigarrillos, luz interior.
Dimensiones y Capacidades	
Largo	6,990 mm.
Ancho	2,080 mm.
Alto	2,635 mm.
Distancia entre ejes	3,935
Depósito de Combustible	25 galones
Pasajeros	40

Fuente: <https://www.toyotacr.com/autos>

Imagen 2: Microbús Toyota “Hiace” Techo Alto 22 pasajeros

Motor y Transmisión	
Motor	Diesel, 12 Válvulas, OHC, HAC, 1HZ
Cilindros	4
C.C.	2,494
Caballos	80
Caja	Caja Mecánica de 5 velocidades y retroceso
Tracción	4 x 2
Puertas	2
Seguridad	
Tipo de frenos	Freno de escape y frenos de tambor.
Sistemas de Frenos	Frenos con ABS
Bolsas de Aire	Bolsa de aire para piloto
Sistemas suplementarios de seguridad	Cinturón de seguridad para piloto y copiloto
Exterior	
Espejos retrovisores	Espejos retrovisores exteriores
Iluminación	Estándar
Tipo de Llantas	Llantas radiales 195 R15
Otros	Limpia parabrisas delantero intermitente de 2 velocidades, salpicaderas, parrilla, filtro de aire tipo Snorkel.
Suspensión Interior	
Timón	Timón de uretano hidráulico
Aire Acondicionado	No
Cerradura	No
Ventanas	Ventana manual
Equipo de sonido	Radio AM/FM, CD MP3, 4 bocinas
Bluetooth	No
Tapicería	Tapicería de vinil
Otros	Ventilación en el techo, calorífero y ventilador, asiento de piloto y copiloto con apoya cabeza, asientos dobles en pasillo, visera de piloto y copiloto, espejo retrovisor interior, encendedor de cigarrillos, luz interior.

Dimensiones y Capacidades	
Largo	4,695 mm.
Ancho	1,695 mm.
Alto	1,980 mm.
Distancia entre ejes	2,570
Depósito de Combustible	16 galones
Pasajeros	22

Fuente: <https://www.toyotacr.com/autos>

Solo a manera de ejemplo, a continuación se detalla la inversión inicial que se realizó en a los vehículos automotores indicados anteriormente.

Cuadro 1: Inversión inicial en vehículos

Cantidad	Detalle	Costo unitario	Costo total
10	Microbús Toyota “Coaster” B4-18 40 pasajeros	\$45.750*	\$457.500,00
20	Microbús Toyota “Hiace” Techo Alto 22 pasajeros	\$19.950*	\$399.000,00
30			¢488.205.000**

Fuente: Elaboración propia.

Notas: * Precio por unidad menos el 50% de descuento por la cantidad adquirida.

** Precio total en colones a ¢570,00 tipo de cambio del dólar según BCCR al 22 de diciembre de 2017.

4.2 ESTADOS FINANCIEROS EMPRESA UNIV – TRANS

4.2.1 Estado de Pérdidas y Ganancias proyectado

UNIV - TRANS S.A.
Estado de pérdidas y ganancias proyectado
Al 31 de Enero de 2018
 En colones

NOTAS	Partida Contable	Enero 2018
	INGRESOS	
Nota 1	Ingresos por pasajes	144.144.000,00
Nota 2	Ingresos por venta de bebidas y snacks	10.483.200,00
	Total de ingresos	154.627.200,00
Nota 3	Costo de productos vendidos	4.586.400,00
	Utilidad o pérdida bruta	150.040.800,00
	GASTOS	
Nota 4	Gastos de operación	6.879.600,00
Nota 5	Depreciación mensual de activos	3.661.537,50
Nota 6	Gastos de combustibles	797.737,77
	Total de Gastos	10.541.137,50
	Utilidad Operativa	139.499.662,50
	OTROS GASTOS E INGRESOS	
Nota 7	Marchamos (diferido mensual)	780.187,50
Nota 8	Revisiones de agencia y RTV	399.840,00
	Utilidad antes de impuestos	138.319.635,00
	Impuesto de renta (30%)	34.579.908,75
	Utilidad neta del periodo	103.739.726,25

4.2.2 Estado de Situación Financiera proyectado

UNIV - TRANS S.A.
Balanza de situación financiera proyectado
Al 31 de Enero de 2018
 En colones

NOTAS	Partida Contable	Enero 2018
	Activos	
	Activos corrientes	
	Caja y bancos	103.739.726,25
Nota 4	Inventario	6.879.600,00
	Total de activos líquidos	110.619.326,25
	Activos fijos:	
Nota 5	Microbuses Toyota "Coaster" B4-18 40 pasajeros	260.775.000,00
Nota 5	Microbuses Toyota "Hiace" 22 pasajeros	227.430.000,00
	Activos fijos netos	488.205.000,00
	Total de activos	598.824.326,25
	Pasivos	
	Pasivos corrientes	
Nota 4	Salarios por pagar	9.000.000,00
Nota 4	Cargas sociales por pagar	930.600,00
Nota 4	Impuesto de ventas por pagar	815.618,62
a)	Impuesto a las ganancias por pagar diferido	34.579.908,75
	Total de pasivos corrientes	45.326.127,37
	Pasivos no corrientes	
b)	Préstamos bancarios por pagar	439.384.500,00
	Total de pasivos no corrientes	439.384.500,00
	Patrimonio	
c)	Reserva de las ganancias	10.373.972,63
	Utilidades o pérdidas del periodo	103.739.726,25
	Total de patrimonio	114.113.698,88
	Total de Pasivos y Patrimonio	598.824.326,25

a) Se declara un 25% sobre las ganancias según <http://www.hacienda.go.cr/impuesto-sobre-la-renta-regimen-tradicional>

b) Se financia un 90% del valor de los vehículos

c) Se acordó reservar un 10% de las utilidades mensualmente

4.2.3 Notas a los Estados Financieros

Nota 1

Ingresos por pasajes (Mensual)							
Turno	Lunes	Martes	Miercoles	Jueves	Viernes	Sábado	TOTAL
Matutino	₡ 9.240.000,00	9.240.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	48.048.000,00
Vespertino	9.240.000,00	9.240.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	48.048.000,00
Nocturno	9.240.000,00	9.240.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	7.392.000,00	48.048.000,00
TOTAL	27.720.000,00	27.720.000,00	22.176.000,00	22.176.000,00	22.176.000,00	22.176.000,00	144.144.000,00

Notas El precio se fijó en ₡2.200,00 por pasaje basado en un promedio del monto al que está dispuesta a pagar la muestra
La cobertura está basada en la capacidad máxima por vehículo (10 x 40) + (20 x 22) = 840 pasajeros sentados
La cantidad de usuarios está basada en el porcentaje de los interesados en utilizar el servicio (34.295 * 61,22%) = 20.995

Nota 2

Ingresos por bebidas y snacks (Mensual)							
Turno	Lunes	Martes	Miercoles	Jueves	Viernes	Sábado	TOTAL
Matutino	₡ 672.000,00	672.000,00	537.600,00	537.600,00	537.600,00	537.600,00	3.494.400,00
Vespertino	672.000,00	672.000,00	537.600,00	537.600,00	537.600,00	537.600,00	3.494.400,00
Nocturno	672.000,00	672.000,00	537.600,00	537.600,00	537.600,00	537.600,00	3.494.400,00
TOTAL	2.016.000,00	2.016.000,00	1.612.800,00	1.612.800,00	1.612.800,00	1.612.800,00	10.483.200,00

Notas El precio se fijó en un promedio del valor de venta por artículo
La venta se fijó en un 10% de pasajeros que adquieran productos (1 bebida y 1 snack)
El costo de ventas de fijó en el promedio de costo de venta por la cantidad de ventas realizadas según el punto anterior

Nota 3

Inventario							
Artículo	Cantidad vendida	Valor de venta	Costo unitario	Ganancia bruta	Costo de ventas	Impuesto de ventas	Ganancia neta
Papas	1	₡ 350,00	100,00	350,00	100,00	45,50	204,50
Platanos	1	350,00	100,00	350,00	100,00	45,50	204,50
Gaseosas	1	800,00	400,00	800,00	400,00	104,00	296,00
Tropical	1	800,00	400,00	800,00	400,00	104,00	296,00
Gatorade	1	1.000,00	500,00	1.000,00	500,00	130,00	370,00
Energéticas	1	1.500,00	600,00	1.500,00	600,00	195,00	705,00
TOTAL				4.800,00	2.100,00	624,00	2.076,00

Nota 4

Detalle de gastos de operación			
Detalle	Costo Unitario	Cantidad	Total
Salarios	₡ 300.000,00	30,00	9.000.000,00
CCSS	31.020,00	30,00	930.600,00
Inventario	700,00	9.828,00	6.879.600,00
TOTAL			16.810.200,00

Notas La compra de inventario se fijó basado en un promedio de costo unitario por 1,5 de las ventas proyectadas

Nota 5

Gastos por depreciación de activos								
Activo	Valor unitario en dólares	Valor unitario en colones	Valor de rescate	Valor neto	Años de vida útil	Cantidad	Depreciación anual	Depreciación mensual
Microbuses Toyota "Coaster" B4-18 40 pasajeros	\$45.750,00	₡26.077.500,00	2.607.750,00	23.469.750,00	10	10	23.469.750,00	1.955.812,50
Microbuses Toyota "Hiace" 22 pasajeros	\$19.950,00	₡11.371.500,00	1.137.150,00	10.234.350,00	10	20	20.468.700,00	1.705.725,00
TOTAL								3.661.537,50

Nota 6

Cálculo de combustibles					
Activo	Depósito (en litros)	Precio de diesel por litro	Gasto por tanque	Llenas por mes	Gasto mensual
Microbuses Toyota "Coaster" B4-18 40 pasajeros	94,6353	₡ 514,00	₡ 48.642,54	10	486.425,44
Microbuses Toyota "Hiace" 22 pasajeros	60,5666	₡ 514,00	₡ 31.131,23	10	311.312,32
TOTAL					797.737,77

Notas Precio de diesel al 22 de diciembre de 2017 según <https://www.recope.go.cr/productos/precios-nacionales/tabla-precios/>
Cantidad de llenas de tanque en promedio cada tres días según la utilización y el millaje por litro

Nota 7

Cálculo de marchamos							
Activo	Valor unitario en dólares	Valor unitario en colones	Factor	Valor neto	Cantidad	Marchamo	Diferido mensual
Microbuses Toyota "Coaster" B4-18 40 pasajeros	\$45.750,00	₡26.077.500,00	2,50%	651.937,50	10	6.519.375,00	543.281,25
Microbuses Toyota "Hiace" 22 pasajeros	\$19.950,00	₡11.371.500,00	2,50%	284.287,50	10	2.842.875,00	236.906,25
TOTAL							780.187,50

Nota 8

Revisiones de agencia y RTV								
Activo	Valor de revisión	Periodicidad	Valor de RTV	Periodicidad	Cantidad	Revisiones	RTV	Total
Microbuses Toyota "Coaster" B4-18 40 pasajeros	₡ 150.000,00	0,3333	₡ 10.000,00	0,0833	10	124.950,00	8.330,00	133.280,00
Microbuses Toyota "Hiace" 22 pasajeros	₡ 150.000,00	0,3333	₡ 10.000,00	0,0833	20	249.900,00	16.660,00	266.560,00
TOTAL								399.840,00

Notas Periodicidad basada en revisiones de agencia cada 3 meses y RTV 1 una vez al año

CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- ✓ Al aplicar los instrumentos diseñados para la presente investigación, se determinó que existía un nicho de mercado basado en la aceptación de la posible población usuaria, al determinar la misma en un 61% aproximadamente, lo cual culminó con la decisión de poner en funcionamiento la empresa.
- ✓ De la población eventualmente usuaria, se inició el negocio con alrededor de un 5% del total, dotando de transporte diario a más de 800 personas que generarían en promedio 2.200,00 colones cada uno, lo cual podría repercutir en una ampliación de servicio en un futuro a mediano plazo, una vez que se haya cubierto un porcentaje del financiamiento por la adquisición de los vehículos automotores adquiridos.
- ✓ Los estados financieros iniciales, arrojan resultados favorables en función de la utilidad, lo cual representa una oportunidad de negocio, confirmando el hecho de que los mismos son esenciales para la toma de decisiones de esta naturaleza.
- ✓ El diseño de notas a los estados financieros, favorecen el entendimiento de los mismos, proveyendo los cálculos requeridos para sus datos más representativos, tales como depreciaciones, gastos operativos, cálculo de utilidades proyectadas, etc.

5.2 RECOMENDACIONES

- ✓ Realizar un proceso de continuidad de los estados financieros del negocio UNIV – TRANS S.A., ya que los datos preliminares indicaron un posible nicho de mercado, que termina concretándose con la puesta en marcha de la empresa.

- ✓ Realizar el diseño de indicadores financieros complementarios a la presente investigación, con el fin de evaluar posibles rendimientos futuros, en vista de la implementación de la empresa en cuestión.

- ✓ Se recomienda proseguir con el diseño de estados financieros consecuentes y sus respectivas notas a dichos estados financieros, que puedan dar seguimiento a los que se presentan en la presente investigación, a lo largo del tiempo.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Aguilar Alfaro, N. (2012). *Desarrollar una propuesta de mejoramiento de la estructura contable del Sistema de Información Gerencial de Fundación Neotrópica, utilizando un esquema de Contabilidad por Manejo de Fondos con Centros de Responsabilidad, a partir del período contable 2013*. (Tesis inédita de Licenciatura). Universidad Hispanoamericana, San José, Costa Rica.

Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación, administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. 3ª ed. Colombia: Pearson Educación.

Bonilla Rodríguez, A.; Zúñiga Vargas, A. (2008). *Propuesta de Contabilidad financiera para una empresa agrícola, basada en la Norma Internacional de Contabilidad número cuarenta y uno*. (Tesis inédita de Licenciatura). Universidad Hispanoamericana, San José, Costa Rica.

Calvopiña Nuñez, L. (2010). *Implementación de un sistema contable computarizado en la Fábrica Alfarera ubicada en el Valle de Tumbaco provincia de Pichincha para el periodo del 01 al 31 de enero del 2008*. (Tesis inédita de Licenciatura). Universidad Técnica de Cotopaxi, Cotopaxi, Ecuador.

Chinchilla Jimenez, A.; Guerra Vargas, G. y Corrales Padilla, L.; (2017). *Guía, trabajos finales de graduación, tesinas y tesis en ciencias sociales*. Costa Rica: Universidad Hispanoamericana.

Elizondo, A. (2002). *Metodología de la investigación contable*. 3ª ed. España: Ediciones Paraninfo, S.A.

Farfán Liévano, M. (2016). *Diseño de un sistema contable de direccionamiento estratégico aplicable a las pequeñas y medianas empresas latinoamericanas*. (Tesis inédita de Doctorado). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

Hernández Sampieri R.; Fernández Collado C. y Batista Lucio P.; (2014). *Metodología de la Investigación*. 6ª ed. México: McGraw Hill.

León Orozco, C. (2008). *Análisis y propuesta para el manejo contable de los activos biológicos y productos agrícolas de la empresa Sun Ferns, S.A., según la Norma Internacional de Contabilidad 41 de agricultura*. (Tesis inédita de Licenciatura). Universidad Hispanoamericana, San José, Costa Rica.

Tello Puicón, J. (2015). *Propuesta de estructura organizacional contable para la empresa Negocios del Sur del Perú S.A.C – Piura*. (Tesis inédita de Licenciatura). Universidad César Vallejo, Piura, Perú.

ANEXOS

Universidad Hispanoamericana
Encuesta para Trabajo Final de Graduación
María Celeste Esquivel Chaves

INSTRUCCIONES

Emplee bolígrafo de tinta azul o negra para responder el cuestionario.
No hay respuestas correctas o incorrectas. Simplemente reflejan su opinión personal.
Todas las preguntas deben ser contestadas. Elija la que mejor describa lo que usted piensa.
Marque solamente una opción en las preguntas cerradas.
Marque con claridad sobre opción elegida con una "X"

1. Edad: R/ _____
2. Género: (Femenino) (Masculino)
3. Estado Civil: R/ _____
4. ¿En qué Universidad estudia? R/ _____
5. ¿Cuántos días a la semana recibe lecciones? R/ _____
6. ¿Cuál es su horario habitual de clase? R/ _____
7. ¿Posee vehículo propio? (Sí) (No) (Si su respuesta es "No", pase a la pregunta N° 9.)
8. ¿Lo utiliza regularmente para ir a clases? (Sí) (No) (Si su respuesta es "Sí", pase a la pregunta N° 10.)
9. ¿De qué manera viaja hacia y desde su lugar de estudio regularmente?
10. ¿Alguna vez ha sido víctima de un atraco o intento del mismo, en el trayecto que va desde o hacia su lugar de estudio? (Sí) (No)
11. ¿Conoce algo sobre el transporte privado de estudiantes común? Explique.
R/ _____
12. ¿Cree usted que sería una buena opción para disminuir la cantidad de casos de atraco o asaltos en el trayecto de ida o venida a su lugar de estudio? (Sí) (No)
13. ¿Si existiera una empresa que prestara este servicio, lo utilizaría? (Sí) (No)
14. ¿Con cuánta regularidad lo haría?
R/ _____
15. ¿Cuánto pasaje estaría dispuesto a cancelar para utilizar el servicio? R/ _____

**Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores
N° 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas**

**CAPITULO I
Definiciones y disposiciones generales**

Artículo 1.- El transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los automóviles de servicio de taxi regulado en otra ley, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional, es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La prestación es delegada en particulares a quienes autoriza expresamente, de acuerdo con las normas aquí establecidas. Para los efectos de esta ley, los términos siguientes se definen así:

Ruta: Trayecto que recorren, entre dos puntos llamados terminales, los vehículos de transporte remunerado de personas.

Línea: Servicio de transporte que se presta en determinada ruta.

Concesión: Derecho que el Estado otorga, previo trámite de licitación pública, para explotar comercialmente una línea por medio de uno o varios vehículos colectivos, tales como autobuses, busetas, microbuses o similares.

Tarifa: Retribución económica fijada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como contraprestación por el servicio de transporte.

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593 del 9 de agosto de 1996).

**CAPITULO II
Facultades de los organismos públicos**

Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes. A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.

b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.

c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.

d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.

Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

**CAPITULO III
Requisitos para la explotación del servicio de transporte remunerado de personas en
vehículos automotores**

Artículo 3.- Para la prestación del servicio público a que esta ley se refiere, se requerirá la autorización previa del Ministerio de Transportes, sea cual fuere el tipo de vehículo a emplear y su sistema de propulsión. (En relación ver el art. 9 Ley 7593).

La referida autorización podrá consistir en una concesión o en un permiso, el otorgamiento de los cuales estará sujeto a las necesidades de planeamiento del tránsito y de los transportes en el territorio de la República, de acuerdo con los estudios que al efecto lleven a cabo los departamentos de Planificación y de Transporte Público del Ministerio de Transportes. Será necesaria concesión:

- a) Para explotar las líneas que se establezcan en nuevas rutas de tránsito en el territorio de la República;
- b) Para explotar nuevas líneas en las rutas existentes y;
- c) Para continuar explotando las líneas de transporte en operación.

Se requerirá permiso:

- d) Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado con vehículos de transporte colectivo que no tengan itinerario fijo y cuyos servicios se contraten por viaje, por tiempo o en ambas formas y;
- e) Para operar automóviles de servicio público.

CAPITULO IV Licitación de las concesiones

Artículo 4.- La concesión para explotar una línea se adquirirá por licitación, a la cual los interesados concurrirán libremente. Sólo se licitará la explotación de una línea cuando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes haya establecido la necesidad de prestar el servicio, de acuerdo con los estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos además, deberán probar que no se está creando una competencia ruinosa en contra de los concesionarios establecidos. Los interesados en la licitación deberán demostrar, entre otras cosas, capacidad financiera, técnica y administrativa; experiencia; honorabilidad y cumplimiento de las obligaciones contraídas anteriormente con el Estado, si fuera del caso, como concesionario o permisionario de transporte. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

Artículo 5.- Las licitaciones se publicarán en el diario oficial y señalarán un plazo no menor de treinta días hábiles a partir de esa publicación, para la recepción de ofertas.

CAPITULO V Adjudicación de las concesiones

Artículo 6.- Cuando haya varias ofertas sobre la misma línea, se adjudicará la licitación a la persona que, además de ofrecer cumplir con todos los requisitos contenidos en el cartel, demuestre en forma más efectiva su capacidad para cumplir las obligaciones que se derivan del otorgamiento de la concesión. En igualdad de condiciones se preferirá a quienes en el período inmediato anterior aparezcan registrados como concesionarios de la línea que se licita y hubieren cumplido cabalmente con los términos y prescripciones de la concesión, y en segundo lugar, a las cooperativas de usuarios que existan o se constituyan con ese fin y al costarricense antes que al extranjero, trátase de personas físicas o jurídicas.

Artículo 7.- Cooperativa de Servicio Público de Transportes de Personas es toda sociedad de duración indefinida y de personal y capital variables e ilimitados, en que los asociados organizan en común sus actividades e intereses individuales, con el objeto determinado de prestar el servicio público de transportes como concesionarios del Estado, a fin de realizar el progreso económico y social propio y de los saldos o excedentes a los usuarios asociados, a prorrata de la utilización que cada uno de ellos haga de la función social. Las cooperativas constituidas para la explotación de esta actividad serán calificadas como cooperativas de servicio público y gozarán de los beneficios que otorga el Código de Trabajo a esas entidades, en los renglones

que el Ministerio de Transporte determine, previa consulta al Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.

CAPITULO VI

Señalamiento, variación, establecimiento y adjudicación de líneas, rutas y estaciones terminales de cada concesión

Artículo 8.- Corresponderá al Ministro de Transportes el señalamiento, para cada concesión, de las rutas, estaciones terminales y sitios de parada intermedios, lo mismo que la determinación de los sitios de parada de vehículos de servicio público. Por causa de utilidad pública podrá el Ministerio de Transportes modificar los señalamientos a que se refiere este artículo y el concesionario quedará sujeto a esos cambios. En tales casos, el Ministerio podrá revisar la concesión, si considera que las modificaciones alteran sensiblemente las condiciones en que fue otorgada.

Artículo 9.- Declárase de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Las municipalidades acondicionarán los terrenos y locales apropiados y atenderán la administración y explotación de dichas estaciones conforme a las tarifas que autorice la Contraloría General de la República, previa consulta con el Ministerio de Transportes.

Artículo 10.- La explotación de cada línea de servicio se adjudicará de preferencia a una sola persona, física o jurídica; pero, en este último caso, el capital de la sociedad no podrá estar representado por acciones ni certificados al portador. Cuando lo exija una demanda extraordinaria del servicio, el Ministerio de Transportes podrá autorizar el establecimiento de nuevas líneas en rutas en las que haya otras líneas, de acuerdo con los estudios que realizará la Dirección General del Transporte Público. Antes de establecer una nueva línea, se otorgará un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa al concesionario de la ruta en cuestión, para que aumente la capacidad del transporte o la frecuencia del servicio o sustituya sus vehículos por otros que satisfagan los requisitos de higiene y eficiencia exigidas para prestar el servicio público. (En relación ver art. 16). Si el citado concesionario no cumple con esa obligación en el plazo señalado, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con base en estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, licitará una nueva concesión, distribuirá las líneas en la forma más adecuada, modificándolas si es preciso, sin crear una competencia ruinosa entre los concesionarios. (Así reformado por el art. 64 de la Ley 7593).

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 12.- La concesión se formalizará mediante contrato que suscriba el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

Artículo 13.- En la concesión se indicará tanto el número de vehículos que ella autoriza de acuerdo con las necesidades del servicio, como la calidad de los mismos, que ha de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene que se exija al concesionario en la prestación del servicio; también los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones. Igualmente se harán constar las causales que darán derecho al Estado para cancelar administrativamente la concesión.

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. 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 Ley 7964 del 21/12/99, que rige a partir de su publicación. La Gaceta 9 del 13/01/2000).

Artículo 15.- El escrito inicial en las gestiones de solicitud de ruta, extensión, ampliación, cancelación, horarios de servicio y autorización de otros servicios de transporte bajo concesión, deberá presentarse en el papel sellado correspondiente y debidamente autenticado. Se le agregará Timbre Fiscal por el valor que determine el Ministerio, entre ¢100,00 y ¢500,00; con base en el cálculo que haga sobre el costo del estudio que haya de hacerse. No se dará curso a la gestión que no llene esos requisitos.

CAPITULO VIII

Obligaciones de los empresarios de transporte

Artículo 16.- La concesión de una línea lleva implícita para el concesionario, la obligación de poner en servicio los vehículos que sean necesarios para cumplir eficientemente todos los requerimientos de transporte. Implica asimismo la obligación de suplir vehículos adicionales para atender debidamente la demanda de los servicios, cuando lo requiera el Ministerio de Transportes.

Artículo 17.- Son obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas:

- a) No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes.
- b) Realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados.
- c) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor, características idénticas y calidad igual o mejor.
- d) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- e) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

Artículo 18.- Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones y las responsabilidades pecuniarias en que pudiese incurrir, el concesionario deberá rendir garantía por la suma que fije el Ministerio de Transporte, que no podrá ser inferior a cinco mil colones (¢5.000,00) por cada concesión. La garantía podrá ser fiduciaria, prendaria o hipotecaria, rendirse mediante póliza del Instituto Nacional de Seguros, o depósito en efectivo o valores del Estado. (En relación ver art. 31)

Artículo 19.- Los propietarios de vehículos de servicio público para transporte de personas, están obligados a obtener del Instituto Nacional de Seguros una póliza por cada vehículo, que cubra su responsabilidad pecuniaria por lesión o muerte de terceros, excepto los trabajadores suyos, y por daños a la propiedad ajena, de acuerdo con los reglamentos de esta ley, los cuales deberán ser consultados de previo y en lo conducente, con el Instituto Nacional de Seguros. Las pólizas de responsabilidad pecuniaria contempladas en este artículo tendrán vigencia por un año, y su vencimiento coincidirá con la fecha en que haya de verificarse la revisión del vehículo correspondiente por la Inspección de Tránsito. No se expedirá, renovará o restituirá la licencia de circulación, mientras no se compruebe la existencia de la póliza de responsabilidad civil prescrita por este artículo.

Artículo 20.- Los autobuses y automóviles de servicio público podrán ser conducidos únicamente por quienes posean licencia especial para conducir esta clase de vehículos, la cual se otorgará previa demostración de capacidad. Esta licencia tendrá vigencia de un año y su expedición estará exenta del pago de papel sellado, timbres o impuestos, cuando haya sido solicitada por medio de una organización gremial debidamente inscrita en el Ministerio de Trabajo, que represente a los conductores de estos vehículos.

El conductor de autobuses o automóviles de servicio público deberá rendir una fianza anual de cinco mil colones (¢5.000,00), que cubrirá la responsabilidad del conductor por lesión o muerte de personas. Tal fianza consistirá en un bono de garantía emitido por el Instituto Nacional de seguros, y que cubrirá el exceso sobre los montos fijados en la póliza de responsabilidad civil que específicamente cubra el vehículo con el cual se causó el accidente. Corresponderá exclusivamente al Instituto la apreciación del riesgo moral que signifique el interesado, siempre que medie prueba documental sobre antecedentes desfavorables de éste.

CAPITULO IX

Término de las concesiones

Artículo 21.- El término de la concesión será el que señala el contrato - concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo y obtener una ganancia justa; podrá ser de hasta siete años pero podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la Ley N° 3503. (Así reformado por Ley 5523 del 07/05/74 que en el artículo 2 dice: *Esta ley es de orden público y rige a partir de su publicación. Transitorio: Los actuales concesionarios que llegaren a tener caducos los derechos en razón del vencimiento del período de la respectiva concesión, podrán solicitar una prórroga o renovación de aquélla de conformidad con lo estipulado en esta ley y el cumplimiento de los requisitos que se establezcan conforme a la Ley 3503. La solicitud de renovación deberá plantearse ante la Comisión Técnica de Transportes dentro del año anterior al vencimiento de la concesión. Se tramitará de conformidad con las formalidades y requisitos de la presente ley, pero deberá dársele preferencia a las cooperativas concesiones de usuarios o de transportistas, que se hayan constituido o se constituyan para una mejor prestación del servicio).*

CAPITULO X

Comisión Técnica de Transportes

Artículo 22.- Para conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos referentes a las concesiones y permisos de servicio público el Poder Ejecutivo designará una Comisión Técnica de Transportes integrada en la forma siguiente:

- a) El Director General de Tránsito y Transportes, quien la presidirá;
- b) El Director de Inspección de Tránsito;
- c) Un abogado del Estado con experiencia en derecho administrativo;

d) Un representante de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y;

e) Un representante del Ministerio de Economía, Industria y Comercio. (Así modificado por Ley 5523 del 07/05/74). Esta Comisión conocerá y resolverá los asuntos de su competencia de conformidad con esta ley y sus reglamentos, previo estudio e informe de la Dirección General del Transporte Público; gozará de un plazo hasta de quince días para estudiar y adjudicar las licitaciones a que se refiere el artículo 6 de esta ley y deberá resolver los otros asuntos sometidos a su conocimiento en un plazo máximo de cinco días hábiles. *Contra las resoluciones que tome la Comisión cabrá recurso de apelación para ante el Ministro de Transportes, y esa alzada se interpondrá ante el organismo dentro de los cinco días siguientes al de la notificación personal al interesado o al de la publicación en el Diario Oficial de la resolución recurrida. En todo caso, la apelación se sustanciará en papel sellado de un colón y al escrito respectivo se acompañarán tres pliegos del mismo valor, y se rechazará de plano la apelación que no llenare este requisito.* (Texto en cursiva modificado tácitamente por Capítulo VI de la Ley 6324 de 04/05/79).

Artículo 23.- *El Ministro de Transportes resolverá el recurso dentro de los treinta días hábiles siguientes al de la fecha en que quede concluido el expediente respectivo por haberse recibido las pruebas o los informes que el Ministro hubiere ordenado para mejor proveer; si no se hubiere producido tal trámite, el término se contará desde el día en que reciba el expediente. La resolución que dicte el Ministro agotará la vía administrativa y surtirá efecto desde el día de su publicación en el Diario Oficial.* (Texto en cursiva modificado tácitamente por Capítulo VII de la Ley 6324 de 04/05/79).

CAPITULO XI

Caducidad de las concesiones

Artículo 24.- El Ministerio de Transportes podrá declarar caduca cualquier concesión, por deficiencias graves y debidamente comprobadas en el servicio, o por incumplimiento de las condiciones. La caducidad será declarada administrativamente, de conformidad con el siguiente procedimiento: (En relación ver artículo 25 de la Ley 7331).

1) La Dirección General del Transporte Público hará saber al concesionario la causa de caducidad en que haya incurrido y le señalará audiencia para que, en un plazo no mayor de quince días, presente su defensa y ofrezca las pruebas correspondientes;

2) Una vez presentada la defensa o transcurrido el término fijado, la Comisión Técnica de Transporte conocerá del expediente, evacuará las pruebas que se hubieren ofrecido, ordenará otras pruebas para mejor proveer si lo juzga oportuno, y dictará su resolución dentro de un plazo no mayor de ocho días después de recibidas aquéllas. El interesado podrá apelar de esa resolución ante el Ministerio de Transporte dentro del término y con los trámites que establece el artículo anterior y

3) Con fundamento en la documentación respectiva, el Ministro dictará su resolución, siguiendo el procedimiento que se establece en el artículo anterior.

CAPITULO XII

Permisos para explotar el servicio de transporte automotor de personas

Artículo 25.- Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en vehículos colectivos, excepto los automóviles de servicio público que se contraten por viaje o por tiempo, serán expedidos por la Comisión Técnica de Transportes. Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y lo dispuesto en la presente ley y su reglamento. Los permisos serán revocables por incumplir las condiciones incluidas en ellos o por disposición justificada de la Comisión Técnica de Transportes. Por eso, se entenderá que los permisos no conceden derechos subjetivos al titular.

Los permisos se prolongarán por un plazo hasta de dos años y podrán ser prorrogados si se ajustan a las ordenanzas de la citada Comisión. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

CAPITULO XIII **Regulaciones del tránsito**

Artículo 26.- La Inspección de Tránsito tendrá a su cargo todo lo relacionado con el ordenamiento del tránsito, de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 63 del 26 de marzo de 1935 y con lo que dispone la presente.

Artículo 27.- El Transporte Remunerado de Personas sólo se podrá llevar a cabo en vehículos provistos de placas de servicio público, que serán visiblemente distintas a las de los vehículos de servicio particular.

Artículo 28.- Los garajes para automóviles de servicio público y las paradas de éstos en la vía pública serán autorizados por la Inspección de Tránsito, previa determinación de los sitios apropiados para el objeto. Los garajes y las paradas a que se refiere este artículo no podrán ser usados por vehículos de uso particular, ni destinados a fines diferentes de los señalados en la presente ley. El dueño de garaje que permita en él la operación de vehículos con placa particular, sufrirá las sanciones que imponga el reglamento de esta ley; y en caso de reincidencia podrá cancelársele el permiso para operar el garaje. La resolución que acuerde cancelar uno de esos permisos tendrá recurso de apelación para ante el Ministro de Transportes; este recurso deberá interponerse en un plazo de cinco días después de la respectiva notificación.

Artículo 29.- Los automóviles de servicio público podrán operar desde garajes o por el sistema de tránsito constante o de paradas en las calles o en el sistema colectivo, de acuerdo con las disposiciones que al efecto dicte el Ministerio de Transportes, según las necesidades de cada ruta. Las paradas mencionadas en el artículo 28 serán para uso exclusivo de los vehículos de servicio público cuyos dueños lo sean de uno solo.

CAPITULO XIV **Tarifas**

Artículo 30.- La Comisión Técnica de Transportes fijará las tarifas aplicadas al servicio público de transporte automotor. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará. Las tarifas deberán cubrir la totalidad de los costos reales, en condiciones normales de productividad y organización. Permitirán una amortización adecuada y un razonable beneficio empresarial, reconociendo otros elementos complementarios justificados. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

Artículo 31.- En cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios. Las tarifas podrán ser revisadas de las siguientes formas:

a) Por acción directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada concesión o permiso se revisará en forma obligatoria anualmente, sin perjuicio de que la revisión se repita si la situación económico-financiera de las empresas lo exige.

b) Por gestión del concesionario o permisionario, quien deberá demostrar lo siguiente:

1) Que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.

2) Que los mayores costos de operación, más la retribución correspondiente se justifiquen por medio de un estudio económico-financiero, hecho y firmado por un contador público autorizado.

3) Que se ha cumplido con las normas que, sobre eficiencia, continuidad y seguridad, ha indicado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la concesión respectiva o, en su caso, el compromiso real de mejorar el servicio con el aporte económico del ajuste tarifario. Las solicitudes de ajuste tarifario podrán realizarse si se cumplen los supuestos descritos

anteriormente. El interesado deberá pagar un canon, fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que refleje el costo administrativo y trámite de las solicitudes. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes resolverá la solicitud del interesado dentro de treinta días naturales. Si transcurrido el plazo no se resuelve, el interesado podrá gestionar su caso directamente ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo depósito de la garantía dispuesta en resolución general de esa entidad. Si en un término de treinta días naturales la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Si el recurso de apelación por denegación del ajuste tarifario es evidentemente infundado, la Autoridad Reguladora ejecutará la garantía rendida dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha de la resolución correspondiente.

b) Se deroga el artículo 38. (Así reformado por el artículo 64 de la Ley 7593).

Artículo 32.- La fijación o modificación de las tarifas de transporte automotor de personas, se hará dentro del principio de servicio al costo, que se tratará de establecer, hasta donde sea posible, tomando en cuenta los costos medios de operación dentro de normas modernas de organización y eficiencia, el grado de aprovechamiento de la capacidad de los vehículos y permitiendo al capital invertido un rédito anual justo. No podrá tomarse en cuenta como factor para determinar el costo, ningún cargo por concepto de amortización al valor comercial de la explotación o derecho de línea.

Artículo 33.- Cuando se trate de concesiones para la explotación del transporte automotor de personas en vehículos colectivos, la tarifa se fijará por pasajero y se aplicará uniformemente a todas las personas que utilicen los vehículos, con las siguientes excepciones: a) los niños menores de tres años viajarán gratis, b) las personas mayores de 65 años viajarán sin costo alguno en los desplazamientos que no excedan de 25 kilómetros. En los desplazamientos mayores de 25 kilómetros y menores de 50 kilómetros, pagarán el cincuenta por ciento (50%) del pasaje, en los desplazamientos mayores de 50 kilómetros, pagarán el setenta y cinco por ciento (75%) del pasaje. Para tal efecto, los adultos mayores de 65 años deberán presentar su cédula de identidad y el carnet de ciudadano de oro, el cual será extendido por la Caja Costarricense del Seguro Social. En caso de permisos, la tarifa podrá fijarse por pasajero, pasaje completo, tiempo o distancia recorrida. (Modificado por Ley 7936 del 15/11/99 publicada en La Gaceta 238 del 08/12/99 TRANSITORIO ÚNICO. Las disposiciones del artículo de esta ley regirán para las concesiones de servicios de transporte remunerado de personas que se inicien o sean renovadas posteriormente a la entrada en vigencia de esta ley. Rige a partir de su publicación).

Artículo 34.- En los vehículos destinados al servicio público de transporte de personas en las rutas urbanas autorizadas por concesiones de acuerdo con esta ley y sus reglamentos, podrán viajar sin pagar pasaje hasta dos personas, si son miembros de la Guardia Civil, de la Policía de Villas y Pueblos, del Resguardo Fiscal, de la Inspección del Tránsito o de la Direcciones de Investigaciones Criminales, debidamente uniformados o identificados, o bomberos, carteros o mensajeros del telégrafos uniformados.

Artículo 35.- Las tarifas autorizadas deberán exhibirse en cada vehículo en lugar perfectamente visible, y la infracción al aplicarlas dará derecho al Ministerio de Transportes para establecer las sanciones que el reglamento determine.

Artículo 36.- Las tarifas fijadas en las concesiones comenzarán a regir a partir del momento en que se inicie la prestación del servicio; y las modificaciones que se les introduzcan, quince días después de la publicación de la resolución que las autorice.

Artículo 37.- Los vehículos automotores dedicados al servicio del transporte remunerado de personas, deberán estar provistos de contador cuando se trate de vehículos que cobren por pasajero, y de taxímetro cuando la tarifa sea por distancia recorrida ambos implementos debidamente aprobados y controlados por la Inspección de Tránsito. El Ministerio de Transportes podrá adquirir esos aparatos y venderlos al costo a los interesados.

CAPITULO XV

Exenciones de impuestos y otras franquicias concedidas a los empresarios

Artículo 38.- El Poder Ejecutivo podrá otorgar a los concesionarios y a los titulares de los permisos de explotación del transporte remunerado de personas, los siguientes beneficios:

a) Franquicia aduanera hasta del 99% sobre materiales de construcción que necesiten importar para construir el edificio de la empresa, sus dependencias y obras necesarias, así como viviendas anexas para sus trabajadores, previa presentación de planos y presupuesto, debidamente aprobados por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, cuando se trate de viviendas para trabajadores;

b) Franquicia aduanera hasta el 99% sobre la importación de vehículos, motores, maquinaria, herramientas, equipos y accesorios que se requieran para la operación de los vehículos así como de los instrumentos de laboratorio, necesarios para la investigación y control de esos vehículos y;

c) Exención del monto que les corresponda, por concepto del Impuesto sobre la Renta, por aquella parte de las utilidades de la empresa que reinvierta en mejoras, tanto en la propia empresa como en viviendas para los trabajadores, y que comprueben debidamente ante la Tributación Directa. (Derogado por Ley 7593).

Artículo 39.- Los beneficios señalados en el artículo anterior serán concedidos mediante decreto ejecutivo por causa de utilidad pública, previo estudio y recomendación del Ministerio de Transportes. Las franquicias aduaneras sólo podrán otorgarse en el caso de que los artículos a que se refieren no se produzcan en el país en la cantidad y de la calidad requerida por el empresario.

CAPITULO XVI

Disposiciones finales

Artículo 40.- Se derogan el Decreto Ley 288 del 7 de diciembre de 1948, la Ley 1277 del 24 de abril de 1951, la Ley 1499 del 30 de setiembre de 1952, la Ley 1729 del 3 de febrero de 1954, la Ley 2658 del 16 de noviembre de 1960 y la Ley 2887 del 15 de diciembre de 1961.

Artículo 41.- Esta ley es de orden público y rige a partir de su publicación.

CAPITULO XVII

Disposiciones transitorias

Transitorio I- Los empresarios que al entrar en vigencia esta ley se encuentren dedicados a la explotación del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores en el territorio de la República, y que, de acuerdo con la presente ley, deban operar al amparo de una concesión, tendrán derecho a continuar en esa actividad por un mínimo de siete años y un máximo de diez, siempre que soliciten al Ministerio de Transportes, conforme lo dispone el artículo 15, el otorgamiento de la concesión correspondiente, la cual les será otorgada sin necesidad de que participen en licitación, a condición de que se sujeten en un todo a las prescripciones de esta ley y su reglamento, y a los requisitos de la respectiva concesión, según los señale el Ministerio. Disfrutarán de un plazo de seis meses para solicitar el otorgamiento de la citada concesión y el Ministerio tendrá un plazo igual, después de recibida la solicitud, para realizar los estudios de itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones de la línea de que se trate, y dictar su resolución. Perderán los derechos de explotación de que actualmente disfrutaban, los que al expirar el término de seis meses que les concede este artículo, no hayan formulado la solicitud correspondiente ni cumplido con los demás requisitos necesarios para el otorgamiento de la concesión.

Transitorio II- Los empresarios que a la fecha de entrar en vigor esta ley, exploten el servicio de transporte de personas en vehículos sin itinerario fijo, sean éstos autobuses o automóviles de servicio público y cobren el servicio por viaje o por tiempo, deberán, dentro del plazo de seis meses contados a partir de la fecha antes citada, solicitar el permiso de explotación correspondiente el cual les será expedido si satisfacen los requisitos que señalen esta ley y sus reglamentos. (Así reformado por Ley 3560 del 27 de octubre de 1965).

Transitorio III- Los empresarios que a la fecha de entrar en vigor esta ley estuvieren explotando el servicio de transporte remunerado de personas, en vehículos automotores, podrán seguirlo haciendo mientras se les otorga la concesión o el permiso correspondientes, siempre que hagan la solicitud respectiva en el plazo a que se refieren los dos artículos anteriores.

Transitorio IV- Perderán sus derechos de explotación aquellos que, habiéndolos adquirido con anterioridad, no hubieren iniciado la prestación de los servicios al entrar en vigencia esta ley. El Ministerio sacará a licitación la línea respectiva a las disposiciones de la presente ley. Quedan a salvo de la anterior caducidad los derechos que contengan condiciones suspensivas vigentes.

Transitorio V- Los que al entrar en vigor esta ley estuvieren tramitando solicitud o traspaso de un derecho para la explotación del servicio de transporte remunerado de personas, quedarán sujetos a la vigencia y condiciones establecidas en ello.

Transitorio VI- Mientras no estén funcionando las estaciones terminales de propiedad municipal o estatal, los concesionarios estarán obligados a usar las que la Inspección de Tránsito indique.

Transitorio VII- Para la instalación del contador o el taxímetro que exige el artículo 37, se concede un plazo de noventa días contados a partir de la vigencia de esta ley. Vencido el plazo sin que se haya cumplido la obligación, salvo justificación válida a juicio del Ministerio, éste revocará el correspondiente permiso.

Transitorio VIII- Los concesionarios gozarán de sesenta días de término, contados a partir de la vigencia de esta ley, para obtener las coberturas que indican los artículos 18, 19 y 20.

Transitorio IX- Dentro de un plazo de dos meses a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, la Dirección del Transporte Público deberá fijar tarifas provisionales a cada línea en servicio, con base en los estudios sobre costos de operación que al efecto realice en colaboración con la Dirección General de Economía. Dichas tarifas estarán en vigencia mientras no se otorguen las nuevas concesiones, en las cuales se establecerán las tarifas definitivas. Si el estudio de costos que se realice, se desprende que alguna línea no da para cubrir costos, el Estado deberá asumir la diferencia en el costo, a partir del 1° de octubre de 1964 y hasta la fecha en que entre en vigencia la tarifa provisional a que se refiere este transitorio, compensando al empresario por medio de exenciones de impuestos.

Transitorio X- Entre tanto se dicta el reglamento de esta ley, el Ministerio de Transportes queda facultado para fijar, por acuerdos, las mismas normas de aplicación de los preceptos contenidos en ella.

Transitorio XI- El Ministerio de Transportes no otorgará nuevos permisos para operar vehículos de servicio público en lugares actualmente servidos satisfactoriamente, durante un lapso de cinco años. MLV / ARESEP 05.03.97 / legislación: 3503 Ley Reglamento Transporte Remunerado Vehículos Automotores/

LEY REGULADORA DEL USO RACIONAL DE LA ENERGÍA

Nº 7447 del 3 de noviembre de 1994, publicada en La Gaceta 236 del 13 de diciembre de 1994.

Capítulo VI

Regulación para importar autobuses y taxis y para fijar sus tarifas

Artículo 19.- Función de la Comisión Técnica de Transportes. La Comisión Técnica de Transportes está obligada a velar por el cumplimiento de los requisitos que dicte el MIRENEM en materia energética y ambiental; especialmente para otorgar los beneficios indicados en los

artículos 7 y 11 de la Ley 7293 del 3 de abril de 1992. Esa Comisión deberá incorporar tales requisitos en todos los contratos administrativos que se suscriban en materia de transporte público.

Artículo 20.- Lista de características de los vehículos. El MINEREM deberá publicar anualmente en el diario oficial La Gaceta la lista de las características de los autobuses y los taxis, que elaborará según los criterios de consumo energético y ambiental. Asimismo, se deberá publicar cualquier modificación de esa lista.

Artículo 21.- Dictamen del MIRENEM. Si un concesionario de transporte público pretende importar un vehículo cuyas especificaciones no están registradas, deberá dirigirse al MIRENEM para que determine, en un plazo hasta de tres meses, si el vehículo se ajusta a los parámetros de consumo energético. Ese Ministerio deberá comunicar su resolución al solicitante. El dictamen del MIRENEM deberá presentarse a la Comisión Técnica de Transportes para tramitar la solicitud. Si el dictamen es negativo, esa Comisión no podrá otorgar los beneficios estipulados en la Ley 7293 del 3 de abril de 1992.

Artículo 22.- Tarifas de transporte público. Para fijar las tarifas del transporte remunerado de personas, en taxis y autobuses, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá solicitar el criterio del MIRENEM en cuanto a las estimaciones de consumo de energía y combustibles, ese Ministerio deberá remitírselo en un plazo máximo de un mes.

Capítulo VII Disposiciones institucionales

Artículo 27.- Control de emisión de gases. En materia energética y ambiental el MIRENEM fijará los límites permisibles de emisión de gases y partículas, cuando no estén especificados en los artículos 34, 35 y 121 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331 del 13 de abril de 1993. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá realizar pruebas de los productos de combustión, es decir, de los gases y las partículas emitidos. Realizará esta prueba durante la revisión anual estipulada en el artículo 19 de esa ley. Los vehículos que superen los límites permisibles de emisión de gases y partículas, fijados por el MIRENEM, no podrán ser autorizados para circular en el territorio nacional.

Capítulo X Disposiciones finales y transitorias

Transitorio II.- La Comisión Técnica de Transportes, de acuerdo con el artículo 19 anterior, también podrá autorizar, previa solicitud del particular en los contratos administrativos ya firmados, el cambio de los equipos de transporte en las mismas condiciones indicadas en esta ley.

Transitorio III.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes aplicará las disposiciones del artículo 27 de esta ley, a los vehículos automotores que circulen actualmente, a partir de la revisión anual siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley. Los límites que el MIRENEM fije con respecto a los vehículos automotores importados o de fabricación nacional, serán aplicables a partir del 1 de enero de 1996.