



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXXXVIII

San José, Costa Rica, lunes 27 de junio del 2016

118-páginas

ALCANCE N° 104

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA

ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

NOTIFICACIONES

JUSTICIA Y PAZ

2016

Imprenta Nacional

La Uruca, San José, C. R.

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

TEXTO SUSTITUTIVO APROBADO, EXPEDIENTE N.° 19.399 **SESIÓN N.° 3, 15/6/2016**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA **DECRETA:**

PARA LA PREVENCIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS CORRECTIVAS **Y FORMATIVAS FRENTE AL ACOSO ESCOLAR O BULLYING**

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Objetivo

Esta ley tiene por objeto la prevención y el establecimiento de medidas correctivas y formativas ante conductas de acoso escolar o bullying, con el fin de lograr que los niños, las niñas, los adolescentes y las personas jóvenes matriculadas en un

centro educativo, sea público o privado, en todas las modalidades educativas previstas dentro del Sistema Educativo Costarricense, puedan exigir que protejan su integridad física, moral y psicológica de cualquier acción u omisión que vulnere derechos en el ámbito de la convivencia estudiantil, de conformidad con el Código de la Niñez y la Adolescencia y demás normativa que resguarde los derechos de la niñez, adolescencia y juventud.

ARTÍCULO 2.- Interés público

Esta ley es de orden público e interés social; está destinada a lograr un ambiente libre de acoso escolar o bullying físico, sexual, psicológico, verbal o cibernético, procurando el respeto de los derechos humanos y el cumplimiento de los

principios de tolerancia, respeto a la dignidad humana, igualdad, equidad y convivencia pacífica y social.

ARTÍCULO 3.- Definiciones

Para el mejor entendimiento de esta ley, en el contexto del acoso escolar o bullying, se definen los siguientes conceptos como:

- a) Acoso escolar o bullying:** Se manifiesta en conductas, activas o pasivas, repetidas y abusivas con la intención de infringir daño por parte de una o varias personas hacia otra, que no es capaz de defenderse a sí misma. Es una forma de discriminación en la población estudiantil hacia otro u otros estudiantes por sus características o su forma de vida como: orientación sexual, nacionalidad, situación migratoria, etnia, sexo, condición socioeconómica, condición de salud, discapacidad, creencias religiosas, opiniones, prácticas basadas en estigmas sociales y embarazo, la cual puede implicar intimidación, ridiculización, manipulación, el uso de la fuerza, la discriminación, el aislamiento deliberado o cualquier forma de maltrato.

- b) Cyberbullying, ciber acoso o acoso cibernético:** la utilización de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) para hacer acoso escolar o bullying (Internet, redes sociales virtuales, telefonía móvil, video juegos “online”, “YouTube” o cualquier otro medio virtual que surja en el futuro).

- c) Ambiente hostil:** situación en la que el acoso escolar o bullying altera las condiciones normales y adecuadas de la educación de la población estudiantil creando un ambiente escolar abusivo, que genera un estado psicológico de inestabilidad emocional en las personas víctimas del acoso escolar o bullying.

- d) Cómplice:** persona que, sin ser autor del acoso escolar o bullying, coopera en su ejecución mediante actos u omisiones anteriores, simultáneas o posteriores al hecho.

- e) Plan o Programa de Prevención:** documento, realizado por la Dirección de Vida Estudiantil y el Departamento de Convivencia Estudiantil, que señala los protocolos, los procedimientos y los mecanismos específicos y ordenados para actuar ante casos de acoso escolar o bullying.

- f) Represalia:** respuesta de castigo, venganza o amenaza en contra de quien reporte casos de acoso escolar o bullying, proporcione información durante una investigación, o sea testigo o poseedor de información fiable en algún caso de acoso escolar o bullying.

ARTÍCULO 4.- Fines de esta ley

Los fines de la presente ley son los siguientes:

- a)** Garantizar la integridad física, moral y psicológica de la población estudiantil.

- b)** Fortalecer el proceso educativo con acciones preventivas sobre acoso escolar o bullying que considere las modalidades y los rangos de edad de los estudiantes.

- c)** Fortalecer los programas de prevención e intervención ante el acoso escolar o bullying.

- d)** Fortalecer la capacitación al personal docente, administrativo docente, técnico docente y administrativo de los centros educativos para que prevengan o intervengan ante casos de acoso escolar o bullying.

- e) Fortalecer las acciones correctivas en casos de acoso escolar o bullying.
- f) Aplicar las sanciones disciplinarias administrativas a los funcionarios de instituciones educativas que incurran en omisión ante casos de acoso escolar o bullying.

ARTÍCULO 5.- Ámbito de aplicación

Esta ley se aplicará bajo los siguientes términos:

- a) En todas las modalidades educativas públicas o privadas, previstas dentro del Sistema Educativo Costarricense: preescolar, colegios académicos (diurno y nocturno), escuelas (diurna y nocturna), colegio técnico profesional (diurno y nocturno), educación especial, centros integrados de educación de adultos (Cindea), escuelas unidocentes, colegios técnicos vocacionales, escuelas de enseñanza especial, colegios de educación a distancia (Coned), liceo rural, colegios virtuales Marco Tulio Salazar e Instituto Profesional de Educación Comunitaria (IPEC) y cualquier otra modalidad que sea creada.
- b) Cuando los estudiantes permanezcan en las instalaciones de los centros educativos, públicos y privados, durante los horarios lectivos o fuera de estos y en las actividades organizadas, patrocinadas o relacionadas con el centro educativo y la prestación del servicio de educación.
- c) Todos los hechos de acoso escolar o bullying que se puedan dar en el ciberespacio, en las Tecnologías de la Información y la Comunicación, entre estudiantes.

ARTÍCULO 6.- Modalidades

El acoso escolar o bullying puede manifestarse en los siguientes tipos:

- a) Físico:** es toda acción encaminada a lesionar la integridad física de uno o varios estudiantes.

- b) Material:** las acciones destinadas a dañar, destruir o tomar sin consentimiento las pertenencias de uno o varios estudiantes.

- c) Verbal:** se manifiesta a través del lenguaje. De igual manera que las otras formas de violencia, busca lesionar a las víctimas. Las manifestaciones de este tipo de violencia pueden ser: insultar, calumniar, difamar, esparcir o divulgar un rumor o comentario mal intencionado, hacer comentarios discriminatorios o despectivos y abusar verbalmente a otra persona.

- d) Psicológico:** comprende todas las acciones destinadas a lesionar la integridad emocional de las personas: molestar, intimidar, humillar, excluir, o alentar la exclusión deliberada (por ejemplo de trabajos en grupo, juegos, equipos deportivos, etc.), gestos faciales o físicos negativos, obscenidades con señas, miradas amenazantes o despectivas, acoso grupal o colectivo.

- e) Cyberbullying o acoso cibernético:** el que se realiza mediante el uso de cualquier medio electrónico como Internet, páginas web, redes sociales, blogs, correos electrónicos, mensajes, imágenes o vídeos por teléfono celular, computadoras, videograbaciones u otras tecnologías digitales, de información y comunicación.

- f) Social:** cuando el estudiante víctima es notoriamente excluido y aislado, o amenazado con serlo, de la convivencia escolar por razones de discriminación de cualquier tipo. El cual puede ser directo al excluir o

ignorar, no dejar participar a la víctima en actividades, sacarlos del grupo, o el indirecto que se refiere a ignorar, tratar como un objeto o como si no existiera, coaccionando o influenciando a otras personas para que hagan estos actos hacia una víctima.

g) Violencia sexual: aquella manifestación que involucre comentarios, insinuaciones y amenazas con contenido sexual o exhibición explícita sexual entre pares y que no esté tipificado dentro de los delitos sexuales vigentes o dentro de la normativa de acoso y hostigamiento sexual.

ARTÍCULO 7- Características y condiciones del acoso escolar o bullying

La conducta de acoso escolar se configura con la presencia de alguna de las siguientes condiciones:

- a)** Se trate de una acción intencional de uno o varios estudiantes hacia otro para causar dolor y/o sufrimiento.
- b)** Exista una relación desigual o desequilibrio de poder, la víctima se percibe vulnerable, desprotegida y sin los recursos del agresor o de la agresora.
- c)** Las conductas y/o acciones se realizan de forma repetida y continua.
- d)** Se produce en relación de pares o iguales, entre estudiantes.

CAPÍTULO II

PLAN DE PREVENCIÓN DEL ACOSO ESCOLAR O BULLYING

ARTÍCULO 8.- Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying

El Ministerio de Educación Pública, a través de la Dirección de Vida Estudiantil, el Departamento de Convivencia Estudiantil y otras dependencias que este designe, elaborará un Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying, para ser aplicado en los centros educativos. Este Plan incluirá los protocolos preventivos y los protocolos de procedimiento; así como también los lineamientos generales del Programa Nacional de Convivencia que establezca el Ministerio de Educación Pública para atender los casos de acoso escolar o bullying.

Los centros educativos privados podrán emitir sus propios lineamientos para prevenir e intervenir ante casos de acoso escolar y bullying, siguiendo las pautas generales establecidas por el Ministerio de Educación Pública para estos efectos. Para la aplicación de este Plan de Prevención en los centros educativos privados se ajustará al Reglamento de Evaluación de los Aprendizajes emitido por el Ministerio de Educación Pública.

El Ministerio de Educación Pública, por medio de las dependencias que considere pertinente, revisará, evaluará y actualizará el Plan de Prevención cada cuatro años. Los resultados de esa evaluación serán considerados en la actualización del Plan de Prevención del Acoso Escolar o bullying.

ARTÍCULO 9.- Objetivos generales del Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying

Los objetivos generales del Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying son los siguientes:

- a) Prevenir y evitar el acoso escolar o bullying en los centros educativos, sean estos públicos o privados.
- b) Fomentar la participación de la población estudiantil, en la prevención del acoso escolar o bullying, incluyendo a todo el personal de los centros educativos, a los padres de familia, encargados o quienes ejerzan la guarda y crianza en el caso de las personas menores de edad.
- c) Proponer actividades para la población estudiantil y personal que labora en los centros educativos que faciliten la información sobre la prevención del acoso escolar o bullying en los centros educativos, de acuerdo con sus edades.
- d) Proporcionar información sobre las acciones y procedimientos a realizar frente a casos de acoso escolar o bullying.
- e) Difundir información sobre los derechos y deberes de la población estudiantil ante los casos de acoso escolar o bullying.

ARTÍCULO 10.- Contenido del Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying

El Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- a) Los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública vertidos en el Programa Nacional de Convivencia.
- b) La reglamentación interna de cada centro educativo en materia de convivencia pacífica y social.

- c) Los programas de capacitación para al personal docente, administrativo docente, técnico docente y administrativo que trabaja en el centro educativo sobre la prevención e intervención ante casos de acoso escolar o bullying.
- d) Los planes de verificación para que se cumplan los procedimientos de intervención contra el acoso escolar o bullying con pleno respeto a los derechos humanos.

CAPÍTULO III

GRUPOS DE CONVIVENCIA PARA ENFRENTAR EL ACOSO ESCOLAR O BULLYING EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

ARTÍCULO 11.- Grupos de convivencia

Para prevenir el acoso escolar o bullying, el Ministerio de Educación Pública fortalecerá en todos los centros educativos públicos, los grupos de convivencia que incluyan entre sus objetivos la prevención y atención del acoso escolar o bullying; asimismo, procurará la creación de estos grupos de convivencia en los centros educativos privados y públicos que no los hayan creado al tenor de lo que dispone esta ley.

ARTÍCULO 12.- Integración de los grupos de convivencia

Los grupos de convivencia deberán integrarse de conformidad con lo establecido en la normativa vigente establecida por el Ministerio de Educación Pública. En su integración se procurará que los profesionales aborden el tema del acoso escolar desde un enfoque interdisciplinario.

ARTÍCULO 13.- Funciones de los grupos de convivencia

Sin perjuicio de lo que se establece en la normativa vigente del Ministerio de Educación Pública, los grupos de convivencia tendrán las siguientes funciones:

- a)** Implementar el Plan de Prevención del Acoso Escolar o Bullying elaborado por el Ministerio de Educación Pública, así como los protocolos relacionados con la materia.
- b)** Promover campañas de sensibilización sobre los efectos del acoso escolar o bullying.
- c)** Divulgar esta ley, el plan de prevención y los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública.
- d)** Proponer acciones concretas para que cada centro educativo involucre a la comunidad educativa en la prevención del acoso escolar o bullying.
- e)** Analizar el problema del acoso escolar o bullying en cada centro educativo y proponer recomendaciones para la prevención y la atención de este.
- f)** Orientar, en su caso, para un adecuado tratamiento desde un abordaje socioeducativo, a los estudiantes directa e indirectamente involucrados en el acoso escolar o bullying.
- g)** Proponer programas de convivencia estudiantil de acuerdo con el Plan de Prevención que haya establecido el Ministerio de Educación Pública.
- h)** Conocer las denuncias sobre acoso escolar o bullying y recopilar toda la información, a fin de investigar y comprobar si el hecho encuadra en los supuestos de esta ley.

- i) Actuar con la debida diligencia cuando se presente un caso de acoso escolar o bullying.

ARTÍCULO 14.- Actividades en los centros educativos

Los centros educativos, públicos y privados, destinarán dentro del calendario de actividades, espacios para divulgar los programas de prevención que establezca el Ministerio de Educación Pública y los que propongan los grupos de convivencia, con el fin de concientizar a la población estudiantil y la sociedad civil sobre los efectos negativos del acoso escolar o bullying. Los centros educativos públicos deberán programar las actividades según la calendarización y disposiciones del Ministerio de Educación Pública.

CAPITULO IV

PROCEDIMIENTO QUE LOS GRUPOS DE CONVIVENCIA DEBERÁN SEGUIR EN CASO DE DENUNCIA DE ACOSO ESCOLAR O BULLYING

ARTÍCULO 15.- Denuncia

Cuando se presente una denuncia ante la Dirección del centro educativo sobre acoso escolar o bullying, de forma verbal o escrita, se aplicarán las disposiciones que establecen el Reglamento de Evaluación de los Aprendizajes y los protocolos que el Ministerio de Educación Pública establezca en materia de acoso escolar o bullying.

En todo caso, la investigación y la aplicación de las recomendaciones que se propongan sobre el hecho denunciado no deberán exceder el plazo de los treinta días naturales.

ARTÍCULO 16.- Confección de expedientes

Los centros educativos, públicos o privados, deberán llevar un expediente de los casos que conocen sobre el acoso escolar o bullying. Estos expedientes estarán en custodia de la dirección de cada centro educativo, quienes designarán a una persona capacitada para este fin como encargada de su resguardo.

En cada expediente constarán las declaraciones, la prueba física o digital recabada, los testimonios y cualesquiera documentos surgidos del presunto hecho, que sean de interés para las partes y relacionado con el tema de acoso escolar o bullying. Dichos expedientes estarán protegidos por el principio de confidencialidad, para lo cual se desarrollarán protocolos para su resguardo por parte del Ministerio de Educación Pública.

En el tratamiento de la información sensible de las personas menores de edad se garantizará su confidencialidad en consonancia con la Ley N°. 8968, Protección de la Persona frente al Tratamiento de sus Datos Personales, de 7 de julio de 2011.

ARTÍCULO 17.- Conocimiento del expediente por parte de la persona encargada de activar el protocolo

- a) Conocer de lo actuado por la persona encargada de activar el protocolo sobre las denuncias de acoso escolar o bullying según lo dispuesto en los protocolos que ha establecido el Ministerio de Educación Pública para prevenir y atender el acoso escolar o bullying.
- b) Notificar a las partes involucradas en la situación de acoso escolar o bullying, a los padres, las madres, las personas encargadas o quien ejerza la guarda, crianza y educación de estos, respecto a las medidas adoptadas para la protección y la corrección, para prevenir la conducta realizada en los

términos de las medidas recomendadas a seguir según la activación del protocolo.

- c) Notificará de todo lo actuado y del resultado de las denuncias que reciban de acoso escolar a la Contraloría de Derechos del Estudiante del Ministerio de Educación Pública.
- d) Incorporará en el registro el caso atendido, solo para efectos estadísticos, sin mención de las partes ni terceros involucrados.

CAPÍTULO V

OBLIGACIONES DE LOS ENCARGADOS Y DE LAS AUTORIDADES DE LOS CENTROS EDUCATIVOS

ARTÍCULO 18.- Responsabilidad de las autoridades y el personal de los centros educativos

El personal docente, administrativo docente, técnico docente y administrativo de los centros educativos deberá informar, inmediatamente, al director, directora, o a quien ejerza la autoridad del centro educativo, de cualquier caso de acoso escolar o bullying del cual haya sido testigo o tenga noticia. La omisión de dicha obligación, por parte de los docentes y las autoridades administrativas, podrá ser causa de responsabilidad e imponérseles las sanciones que se establecen en la Ley N.º 1581, Estatuto de Servicio Civil, de 30 de mayo de 1953, y sus reformas; la Ley N.º 4565, Ley de Carrera Docente, de 4 de mayo de 1970, y sus reformas, y el Reglamento de Carrera Docente, previo el debido proceso.

ARTÍCULO 19.- Obligación de los padres, las madres, las personas encargadas o quien ejerza la guarda, crianza y educación

Los padres, las madres, las personas encargadas o quien ejerza la guarda, crianza y educación de los estudiantes que hayan sido víctimas de violencia, hostigamiento, intimidación o de cualquier conducta que sea considerada como acoso escolar o bullying, por parte de otro estudiante, deben denunciar el hecho ante la Dirección del centro educativo. En aquellos casos en los que las autoridades del centro educativo no le den curso a la respectiva denuncia, esta se pondrá ante la Dirección Regional de Educación que corresponda según la ubicación geográfica del centro educativo, sin que tal hecho limite la posibilidad de presentar la denuncia ante la Contraloría de Derechos Estudiantiles del Ministerio de Educación Pública, cuando exista inercia de los órganos regionales.

ARTÍCULO 20.- Las autoridades de los centros educativos

El director o la directora de cada centro educativo, tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

- a) Vigilar que se cumpla el Plan de Prevención del Acoso Escolar o bullying.
- b) Promover y verificar la capacitación del personal docente y administrativo y los equipos interdisciplinarios, en materia de prevención y erradicación del acoso escolar o bullying.
- c) Notificar ante al Patronato Nacional de la Infancia y la Fiscalía Penal Juvenil, cuando por la naturaleza o la gravedad de los casos de acoso o bullying sea necesaria su intervención y amerite atención adicional a la que el centro educativo ofrece.

- d) Notificar a los padres, las madres, las personas encargadas o a quien ejerza la guarda, crianza y educación de las víctimas de acoso escolar o bullying, las medidas correctivas que se han aplicado a los responsables del acoso escolar o bullying.

- e) Comunicar al Departamento de Gestión Disciplinaria del Ministerio de Educación Pública, para que se establezcan las responsabilidades administrativas del caso, cuando se incumplan, por parte del personal docente, administrativo docente, técnico docente y administrativo o los equipos interdisciplinarios, las disposiciones contenidas en esta ley.

ARTÍCULO 21.- Difusión de los protocolos y planes ante el acoso escolar o bullying

Todas las instituciones educativas indicadas en el inciso a) del artículo 5 de esta ley, deberán informar a la población estudiantil y a los padres de familia, padres de familia, encargados o quienes ejerzan la guarda y crianza en el caso de las personas menores de edad, al inicio del año escolar, mediante un boletín informativo o el medio que considere oportuno, respecto a las normas y principios de sana convivencia y disciplina escolar, así como los protocolos y planes ante los casos de acoso escolar o bullying.

CAPÍTULO VI

IMPOSICIÓN DE ACCIONES CORRECTIVAS O FORMATIVAS

ARTÍCULO 22.- Aplicación

Las medidas correctivas y formativas que se establezcan ante un caso de acoso escolar o bullying deben ser, en primer término, aplicadas desde una perspectiva

psicoeducativa que aborde integralmente, en términos de la educación y la salud de las partes, la prevención y la atención de comportamientos asociados con el acoso escolar o bullying.

Los centros educativos, públicos y privados, procurarán que toda acción correctiva y formativa se dé en el marco del respeto y la sensibilización sobre las repercusiones y efectos del acoso escolar o bullying.

ARTÍCULO 23.- Proporcionalidad de las acciones correctivas

Al aplicar las acciones correctivas deberá tomarse en cuenta lo siguiente:

- a) No se podrá privar a ningún estudiante de su derecho a la educación.
- b) No se podrán imponer correcciones contrarias a la integridad física y la dignidad personal del estudiante.
- c) Las acciones correctivas serán proporcionales a la conducta que se le atribuya al estudiante.
- d) Las medidas correctivas deberán ser proporcionales a la naturaleza de los actos contrarios a las normas y deberán contribuir a la mejora del proceso educativo del estudiante.
- e) No podrán imponerse acciones correctivas y formativas contrarias a lo establecido en esta ley, el Reglamento de Evaluación de los Aprendizajes y la normativa que disponga el Ministerio de Educación Pública a nivel de conducta y los reglamentos institucionales de los centros de enseñanza privada.
- f) Deberán tomarse en cuenta al aplicar las acciones correctivas: la edad del estudiante; las circunstancias personales, familiares y sociales del estudiante, así como la reincidencia en el actuar de este, si la hubiera.

ARTÍCULO 24.- El personal de los centros educativos

El incumplimiento, por parte del personal de los centros educativos, ante las previsiones de esta ley, habilita la aplicación del régimen disciplinario correspondiente, cuando:

- a) Tolere o consienta el acoso escolar o bullying o las represalias contra quien informe de estos hechos.
- b) No tome las medidas para prevenir e intervenir en los casos de acoso escolar o bullying o represalias.
- c) Proporcione información falsa u oculte información a las autoridades competentes, sobre hechos de violaciones a esta ley.
- d) Violente la confidencialidad de los hechos que conozca.
- e) Cometa acciones u omisiones contrarias a esta ley.

ARTÍCULO 25.- Actualización de protocolos

El Ministerio de Educación Pública deberá actualizar cada cuatro años los protocolos que ha establecido para prevenir y atender el acoso escolar o bullying en los términos que indica esta ley, y lo comunicará a las instituciones de enseñanza por medio de la Contraloría de los Derechos de los Estudiantes, con el fin de divulgar, a través de la Dirección de Vida Estudiantil, los alcances de esta ley a toda la población estudiantil.

ARTÍCULO 26.- Campañas de prevención

El Ministerio de Educación Pública, por medio de la Dirección de Vida Estudiantil, desarrollará campañas, foros o cualquier otra modalidad que conduzca a la sensibilización, la prevención y la erradicación del acoso escolar o bullying, de acuerdo con los objetivos y los fines propuestos en esta ley y los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación Pública.

ARTÍCULO 27.- Autorización a otras instituciones

Se autoriza a las instituciones públicas para que colaboren en las campañas que promuevan el Ministerio de Educación Pública, el Ministerio de Salud, la Defensoría de los Habitantes y el Patronato Nacional de la Infancia en la prevención del acoso escolar o bullying.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Transitorio único.-

El Poder Ejecutivo reglamentará en un plazo de hasta un año la presente ley. Establecerá lo pertinente respecto a las acciones correctivas y formativas para la población estudiantil ante situaciones de acoso escolar o bullying; así como las sanciones para el personal docente, administrativo docente, técnico docente y administrativo de los centros educativos que incumplan con lo dispuesto en esta ley. Procurará que no exista duplicidad en el régimen disciplinario aplicable a la población estudiantil para facilitar la aplicación de la norma.

Rige a partir de su publicación.

ESTE EXPEDIENTE PUEDE SER CONSULTADO EN LA COMISIÓN CON POTESTAD LEGISLATIVA PLENA PRIMERA

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

DECRETO EJECUTIVO

N.º 39689-MP-MEP

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
EL MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y
LA MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA**

En uso de las atribuciones que les confieren el artículo 140 incisos 8) y 18) de la Constitución Política, el artículo 25.1. de la Ley General de la Administración Pública, Ley n.º 6227 del 30 de mayo de 1978 y el Estatuto de Servicio Civil, Ley n.º 1581 del 30 de mayo de 1953; y,

CONSIDERANDO

- I.- Que el artículo 191 de la Constitución Política señala que *“Un estatuto de servicio civil regulará las relaciones entre el Estado y los servidores públicos, con el propósito de garantizar la eficiencia de la administración.”*
- II.- Que para el cumplimiento del mandato constitucional antes señalado, se dictó el Estatuto de Servicio Civil, mediante Ley n.º 1581 del 30 de mayo de 1953, al cual, mediante Ley n.º 4565 del 4 de mayo de 1970, se incluyó un Título Segundo que regula las relaciones entre el Estado y las personas servidoras docentes.
- III.- Que el Poder Ejecutivo emitió el Decreto Ejecutivo N° 38999-MP-RE-JP-SP-MG-H-MAG-MEIC-MINAE-MOPT-MEP-S-MTSS-COMEX-MIDEPLAN-MICITT-MIVAH-MC-TUR-MDHIS-MCM-MIDEPOR, denominado *“Política del Poder Ejecutivo para Erradicar de sus Instituciones la Discriminación Hacia la Población Sexualmente Diversa”*.
- IV.- Que para la Presidencia de la República, el Ministerio de la Presidencia y el Ministerio de Educación Pública es de máximo interés público adecuar la

normativa mencionada, en razón de promover la protección de los derechos humanos, dignidad de la persona y la erradicación de la discriminación hacia las personas sexualmente diversas, tanto entre las personas funcionarias como usuarias de los servicios de la Administración Pública.

Por tanto,

DECRETAN

“REFORMA Y ADICIÓN A VARIOS ARTÍCULOS DEL REGLAMENTO DE LA CARRERA DOCENTE, DECRETO EJECUTIVO N° 2235 DEL 16 DE ABRIL DE 1972”

Artículo 1.- Adiciónense un párrafo final al artículo 4, un párrafo final al artículo 8 y un inciso n) al artículo 11 del Reglamento de la Carrera Docente donde se establezca:

“Artículo 4.- (...)

En lo referido a la fotografía del servidor y sus calidades personales, la Dirección de Recursos Humanos deberá resguardar, según el marco de legalidad vigente, el derecho a la identidad de género, de acuerdo lo que solicite la persona funcionaria.”

“Artículo 8°.-

(...)

Además, es obligación de las personas servidoras docentes no incurrir o promover prácticas discriminatorias, de cualquier tipo, hacia alguna persona servidora, estudiante o externa a la Institución por razón de su etnia, género, orientación sexual, identidad de género, religión, discapacidad o por cualquier tipo de discriminación

contraria a la dignidad humana. Deben respetar y promover el respeto a la dignidad humana en las personas servidoras y población estudiantil, entre ello, el derecho de elegir la orientación sexual o identidad de género que le asiste a toda persona.”

“Artículo 11°.- (...)

n) Incurrir en prácticas discriminatorias hacia alguna persona servidora, estudiante o externa a la Institución por razón de su etnia, género, orientación sexual, identidad de género, religión, discapacidad o por cualquier tipo de discriminación contraria a la dignidad humana.”

Artículo 2.- Modifíquese y el inciso a) del artículo 80 del Reglamento de la Carrera Docente para que, en lo sucesivo, se lea:

“Artículo 80.- (...)

a) Por una semana, con motivo de matrimonio de la persona servidora o por fallecimiento del padre, la madre, un hijo, una hija, el cónyuge, la cónyuge, el compañero o la compañera. Para efectos de este Reglamento, se considera compañero o compañera a aquella persona que conviva bajo un mismo techo por un año o más, de forma pública, notoria, única y estable con una persona funcionaria de la Institución, sin diferenciación del sexo. Tanto la persona funcionaria como el compañero (a) deben ostentar la libertad de estado. Para ser beneficiarios de los derechos que les otorga este Reglamento se deberá entregar una Declaración Jurada, por parte de ambas personas, donde constaten la relación según lo establecido anteriormente;

(...)”

Artículo 3°.- Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.- San José, a partir de los veintiséis días del mes de abril de dos mil dieciséis.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA


EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
SAN JOSÉ, COSTA RICA


Sergio Iván Alfaro Salas
Ministro de la Presidencia


MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA
* MINISTRO *


Sonia Marta Mora Escalante
Ministra de Educación Pública

1 vez.—Solicitud N° 19069.—O. C. N° 28534.—(D39689-IN2016039143).

HACIENDA

DOCUMENTOS VARIOS

RESOLUCION RES-DGA-090-2016

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS. San José, a las nueve horas del día veinte de abril de dos mil dieciséis.

CONSIDERANDO

- I. Que el artículo 11 de la Ley General de Aduanas sus reformas y modificaciones vigentes, dispone que "La Dirección General de Aduanas es el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera. En el uso de esta competencia, le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que esta ley y las demás disposiciones del ramo le conceden al Servicio Nacional de Aduanas; la emisión de políticas y directrices para las actividades de las aduanas y dependencias a su cargo; el ejercicio de las atribuciones aduaneras y la decisión de las impugnaciones interpuestas ante ella por los administrados". Lo anterior, en concordancia con el artículo 6 y 7 del Reglamento a la Ley General de Aduanas.
- II. Que el artículo 6 de la Ley General de Aduanas, punto b) establece entre los fines del régimen jurídico aduanero "Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior", por ende la Dirección General de Aduanas, tiene entre sus prioridades la facilitación de los trámites de los servicios aduaneros, a través de la dotación de procedimientos ágiles y oportunos maximizando el uso de la tecnología.
- III. Que el artículo 4º de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 de 02 de mayo de 1978, dispone que "La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios".
- IV. Que el artículo 6º del Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto No. 25270-H de 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones vigentes, establece que:

"Es competencia de la Dirección General, determinar y emitir las políticas y directrices que orienten las decisiones y acciones hacia el efectivo cumplimiento de los fines del régimen jurídico aduanero y la consecución de los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas".
- V. Que el artículo 7 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto No. 25270-H de 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones vigentes, dispone que entre las funciones de la Dirección General de Aduanas está la de: "Organizar y dirigir la función de las diferentes dependencias del Servicio, comunicando las políticas, directrices y demás disposiciones que se deben seguir y vigilar para su cumplimiento".
- VI. Que entre las funciones que establece el artículo 18 bis del Reglamento a la Ley General de Aduanas, de la Dirección de Gestión Técnica, están las de:

RESOLUCION RES-DGA-090-2016

“c. Proponer al Director General los lineamientos técnicos concernientes a la clasificación arancelaria, origen y procedencia de las mercancías”.

“f. Brindar apoyo técnico a las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas, entidades públicas o privadas y coordinar las acciones correspondientes en materia de su competencia”.

VII. -Que el artículo 21 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, dispone: “Al Departamento de Técnica Aduanera le compete la definición de los asuntos relacionados con la emisión de los lineamientos en materia de clasificación arancelaria y origen de las mercancías. Le compete la implementación y cumplimiento de convenios internacionales, así como mantener actualizado el arancel, facilitando la transmisión de conocimiento en dichas áreas...” Igualmente, en el artículo 21 bis, literal b) detalla las funciones para el Departamento de Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica, entre las cuales están las siguientes:

“a. Preparar directrices para la correcta aplicación e interpretación de las normas vigentes en materia de clasificación arancelaria y origen de las mercancías, incluyendo el correcto cálculo de la obligación tributaria, con el objetivo de establecer criterios uniformes.

b. Emitir criterios técnicos en materia de clasificación arancelaria, origen de las mercancías e información arancelaria, en atención de consultas que efectúen las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas, auxiliares o terceros.

c. Realizar estudios merceológicos a fin de uniformar el criterio sobre clasificación arancelaria y emitir las directrices respectivas”.

VIII. Que con la Ley 7346 de 07 de junio de 1993, se adopta el SAC “Sistema Arancelario Centroamericano”, basado en la “Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías” (Sistema Armonizado ó S.A.), auspiciado por el Consejo de Cooperación Aduanera, el cual constituye la clasificación arancelaria de las mercancías de importación y exportación a nivel centroamericano y nacional.

RESULTANDO

I.- Que en razón de reiteradas consultas de funcionarios aduaneros, respecto a la clasificación arancelaria de mercancía identificada con los nombres de: “Cilindro de rueda; Bomba auxiliar de freno; bombín; o Actuador hidráulico”, el Departamento de Técnica Aduanera procedió a conocer, estudiar y analizar la mercancía, para determinar su correcta clasificación arancelaria y emitir criterio técnico con carácter vinculante.

RESOLUCION RES-DGA-090-2016

- II. Que por el tipo de mercancía y por las características que presenta, en el análisis del caso se consideró únicamente las partida: 84.13, "**BOMBAS PARA LIQUIDOS, INCLUSO CON DISPOSITIVO MEDIDOR INCORPORADO; ELEVADORES DE LIQUIDOS**" y la partida 87.08: "**PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS AUTOMOVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05**", esta última debido a que las partes específicas para vehículos automóviles usados en el transporte de mercancías o personas se clasifican arancelariamente en la partida 87.08.
- III. Que las Notas Explicativas del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, base del Sistema Arancelario Centroamericano y del Arancel Nacional en la partida 84.13, a la letra dice:

"Esta partida comprende las máquinas y aparatos, tanto si son accionados a mano como por cualquier otra fuerza motriz, **destinados a elevar o a hacer circular líquidos**, sean o no viscosos (incluido el metal fundido y el hormigón líquido)." (El resaltado no es del original)

Entre ellas tenemos:

Bombas con dispositivo medidor incorporado o concebidas para llevarlo; Bombas para distribución de carburantes o lubricantes, de los tipos utilizados en gasolineras, estaciones de servicio o garajes; Bombas manuales; Bombas de carburante, aceite o refrigerante, para motores de encendido por chispa o compresión; Bombas para hormigón; Bombas volumétricas alternativas; Bombas volumétricas rotativas; Bombas centrífugas; Otras bombas; Elevadores de líquidos.

Como se puede notar, específicamente del texto de la partida 8413 y de sus Notas Explicativas, se trata de máquinas y aparatos, donde la función principal es la de "**elevar o a hacer circular líquidos.**"

- IV. Que igualmente las Notas Explicativas del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías en la partida 87.08 a la letra dice: "**PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05**", la cual comprende entre otros, los:

"Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes; Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina); Cinturones de seguridad, Los demás. Frenos y servofrenos; sus partes; Cajas de cambio y sus partes; Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, y ejes portadores y sus partes. Ruedas, sus partes y accesorios. Sistemas de suspensión y sus partes (incluidos los amortiguadores).

Las demás partes y accesorios: Radiadores y sus partes; Silenciadores y tubos (caños) de escape; sus partes; Embragues y sus partes; Volantes, columnas y cajas de dirección; sus partes; Bolsas inflables



RESOLUCION RES-DGA-090-2016

de seguridad con sistema de inflado (airbag); sus partes; Los demás”.

Además en las Notas Explicativas de la partida 87.08 se nos informa que:

“Esta partida comprende el conjunto de partes y accesorios de los vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, **siempre que**, sin embargo, estas partes y accesorios satisfagan las dos condiciones siguientes:

1°) Que sean identificables como exclusiva o principalmente destinadas a los vehículos contemplados anteriormente.

2°) Que no estén excluidos por las Notas de la Sección XVII (véanse las Consideraciones generales de esta Sección)”.

- V. Que el sistema de frenado de vehículos automóviles terrestres, está diseñado para que a través del funcionamiento coordinado de sus partes, se pueda detener o disminuir la velocidad de desplazamiento del vehículo a voluntad del conductor. La base de su funcionamiento es la transmisión de una fuerza a través de un fluido que amplía la presión ejercida por el conductor, para conseguir detener el coche con el mínimo esfuerzo posible. Las características de construcción de los sistemas de frenado se deben de diseñar para conseguir el mínimo de desaceleración establecido en las normas de circulación.

El sistema de frenado de vehículos automóviles está constituido realmente por dos sistemas:

1.-El sistema que se encarga de frenar el vehículo durante su funcionamiento normal (funcionamiento hidráulico).

2.-El sistema auxiliar o de emergencia que se utilizará en caso de inmovilización o de fallo del sistema principal (funcionamiento mecánico).

Componentes más importantes del sistema de frenado

- **Pedal de freno:** Pieza metálica que transmite la fuerza ejercida por el conductor al sist. hidráulico. Con el pedal conseguimos hacer menos esfuerzo a la hora de transmitir dicha fuerza.
- **Bomba principal de freno:** Es la encargada de crear la fuerza necesaria para que los elementos de fricción frenen el vehículo convenientemente. Al presionar la palanca de freno, desplazamos los elementos interiores de la bomba principal, generando la fuerza necesaria para frenar el vehículo. Básicamente, la bomba principal es un cilindro con diversas aperturas donde se desplaza un émbolo en su interior, provisto de un sistema de estanqueidad y un sistema de oposición al movimiento, de tal manera que, cuando cese el esfuerzo, vuelva a su posición de reposo.

RESOLUCION RES-DGA-090-2016

Los orificios que posee la bomba son para que sus elementos interiores admitan o expulsen líquido hidráulico con la correspondiente presión.

- **Canalizaciones:** Las canalizaciones se encargan de llevar la presión generada por la bomba a los diferentes receptores, se caracterizan por que son tuberías rígidas y metálicas, que se convierten en flexibles cuando pasan del bastidor a los elementos receptores de presión. Estas partes flexibles se llaman "latiguillos" o mangueras y absorben las oscilaciones de las ruedas durante el funcionamiento del vehículo.
- **Bombín o Cilindro de rueda o Bomba auxiliar de freno (frenos de expansión interna):** Es un conjunto compuesto por un cilindro por el que pueden desplazarse uno o dos pistones, dependiendo de si el bombín es ciego por un extremo o tiene huecos por ambos lados (los dos pistones se desplazan de forma opuesta hacia el exterior del cilindro. Los bombines receptores de la presión que genera la bomba se pueden montar en cualquiera de los sistemas de frenos que existen en la actualidad. También conocidos como cilindro de rueda, bomba auxiliar de frenos o Actuador Hidráulico.

Tipos de Sistemas de frenos:

En la actualidad, los dos grandes sistemas de frenos que se utilizan en los vehículos automóviles para el frenado son: **frenos de disco** (contracción externa) y **frenos de tambor** (expansión interna).

Todos los sistemas de frenado sean de disco o de tambor tienen elementos fijos, a excepción de los elementos que le dan el nombre y que son sobre los que realizamos el esfuerzo de frenado (estos elementos son fijados a los conjuntos de rueda a través de pernos o tornillos).

Frenos de tambor: Este tipo de frenos se utiliza en las ruedas traseras de algunos vehículos. Presenta la ventaja de poseer una gran superficie de contacto; sin embargo, disipan muy mal el calor generado por la frenada.

Los frenos de tambor están constituidos por los siguientes elementos:

- Tambor unido al buje del cual recibe movimiento.
- Plato porta freno donde se alojan las zapatas que rozan con dicho tambor para frenar la rueda.
- Sistema de ajuste automático.
- Actuador hidráulico (hace referencia a las bombas auxiliares).
- Muelles de recuperación de las zapatas que a su vez accionan en retorno de los pistones de las bombas auxiliares.

RESOLUCION RES-DGA-090-2016

Frenos de disco: Utilizado normalmente en las ruedas delanteras y en muchos casos también en las traseras.

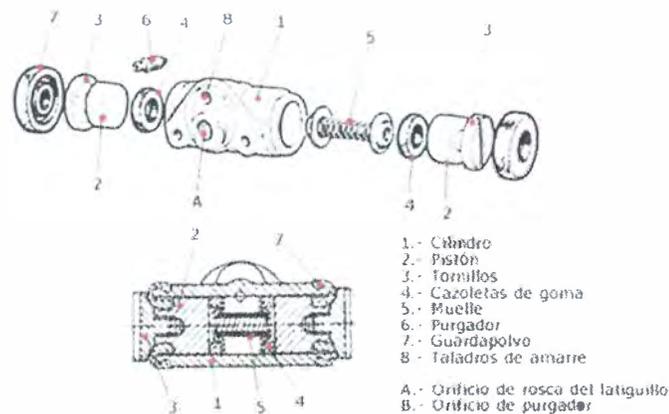
Están compuestos por:

- Un disco fijado al buje del cual toma movimiento, pudiendo ser ventilados o normales, fijos o flotantes y de compuestos especiales.
- Pinza de freno sujeta al porta pinzas, en cuyo interior se aloja el bombín o actuador hidráulico (bomba auxiliar de freno) y las pastillas de freno sujetas de forma flotante o fija.

VI. Que los cilindros de rueda, Bomba auxiliar de freno, bombín o Actuador Hidráulico, son parte del sistema de frenado de vehículos automóviles y son aparatos similares o iguales a los representados en la imagen siguiente:



Y están formados por las siguientes partes: una carcasa exterior de fundición hierro o acero o aluminio, uno o dos pistones de rueda generalmente de aluminio anodizado, cubetas, guardapolvo y un purgador. Eventualmente algunos vienen equipados con resortes y otros con válvulas limitadoras de frenado internas. Se encuentra ubicado en la estructura o plato de anclaje de la rueda de atrás, y unido mediante tubos rígidos o flexibles a la bomba principal de freno. Según la finalidad que tienen que cumplir y la clase de freno empleado, hay tres tipos principales de cilindros de rueda, Bomba auxiliar de freno, bombín o Actuador Hidráulico: 1- De émbolo único, 2- de cilindro escalonado y 3- de doble pistón (véase la figura siguiente).



Despiece de un bombín de doble pistón

RESOLUCION RES-DGA-090-2016

- VII. Que la función del Cilindro de Rueda, también conocido como Bombín, Bomba auxiliar de freno, o Actuador Hidráulico, es convertir la fuerza hidráulica generada por la bomba principal de freno y transmitida a través de las tuberías por el líquido de freno, empujando con sus émbolos los extremos de los patines o zapatas, para que la fibra que la recubre friccioné con la campana, tambor o disco y se disminuya la velocidad o se detenga totalmente. Es decir, es el Cilindro de Rueda, Bombín, Bomba auxiliar de freno, o Actuador Hidráulico, quien recibe la presión generada por la bomba principal, y la presión del líquido hidráulico, desplaza hacia el exterior los pistones, para efectuar el desplazamiento lateral de las zapatas para el frenado dentro del tambor. Al dejar de pisar el pedal de freno, cesa la presión del líquido sobre los émbolos y las zapatas recuperan su posición inicial. Como ya se explicó estos bombines o bombas auxiliares se encuentran fijados al plato de anclaje.

Cabe señalar que el Cilindro de Rueda, Bombín, Bomba auxiliar de freno, o Actuador Hidráulico, no efectúa la función de elevar o bombear ningún líquido, sino que recibe la presión generada por la bomba principal de freno o Cilindro Maestro, a través del líquido hidráulico. Consecuentemente, al recibir la presión del líquido hidráulico, esa presión es transferida a los émbolos o pistones y estos se desplazan hacia el exterior, produciendo el desplazamiento lateral de las zapatas presionando y rozando sobre el tambor o disco, obligando al vehículo reducir la velocidad hasta detenerse. Es por esa razón, que al determinar que este aparato no realiza la función de una bomba (no ser una bomba), no clasifica en la partida 84.13, indicada anteriormente y seguidamente se debe tratar como una parte del sistema de frenado del vehículo automóvil y entonces por su naturaleza y por su función, clasifica en la partida 87.08.

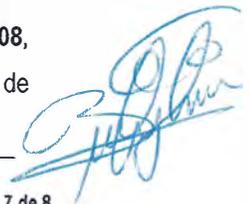
POR TANTO

Con base en las potestades otorgadas en la Ley General de Aduanas número 7557, de fecha 20 de octubre de 1995, sus reformas y modificaciones vigentes, el Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto Ejecutivo número 25270-H de fecha 14 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones vigentes, y en las consideraciones anteriores.

EL DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS RESUELVE:

1. Que a efectos aclaratorios se emite **CRITERIO VINCULANTE DE CLASIFICACION ARANCELARIA** para la mercancía identificada como "Cilindro de Rueda, también conocido como Bombín, Bomba auxiliar de freno, o Actuador Hidráulico", de tal forma que, con base en los considerandos anteriores se determinó que se trata de una parte específica del sistema de frenos de los vehículos automóviles.

En lo sucesivo y para que no haya duda, esta parte clasifica arancelariamente en la **partida 87.08**, específicamente en el inciso arancelario Centroamericano **8708.30.90** teniendo presente que, la base legal de



RESOLUCION RES-DGA-090-2016

la clasificación arancelaria expresada en la Regla General para la Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano 1 (SAC), base del Arancel Nacional, la constituye los textos de las partidas y de las Notas Legales de Sección o de Capitulo y las siguientes Reglas Generales, siempre que no sean contrarias a ningún texto o epígrafe de partida, ni a ninguna Nota Legal.

- 2- **JUSTIFICACIÓN LEGAL DE CLASIFICACIÓN:** Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) Quinta Enmienda Decreto Ejecutivo 36800-COMEX, Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano, números 1 "Texto de Partida" y 6, Nota de Sección XVII -3
- 3- Se deja sin efecto la Circular **DGT-018-2007, de 27 de febrero de 2007** y cualquier otro Criterio Técnico emitido en sentido diferente a lo aquí dispuesto.

La presente Resolución es de aplicación obligatoria para el Sistema Aduanero Nacional.

Comuníquese y publíquese en el Diario Oficial La Gaceta.



Benito Cogh' Morales

DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS

1 vez.—Solicitud N° 8121.—O. C. N° 28679.—(IN2016038738).

RES-DGA-103-2016

DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS. San José, a las nueve horas cuarenta y cinco minutos del dos de mayo de dos mil dieciséis.

RESULTANDO

- I. Que de conformidad con lo establecido en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, la Ley General de Aduanas, su Reglamento y demás normativa conexas, el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) tiene como una de sus funciones el ejercicio del control aduanero.
- II. Que el artículo 11 de la Ley General de Aduanas, sus reformas y modificaciones vigentes, dispone que: “La Dirección General de Aduanas es el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera. En el uso de esta competencia, le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que esta ley y las demás disposiciones del ramo le conceden al Servicio Nacional de Aduanas; la emisión de políticas y directrices para las actividades de las aduanas y dependencias a su cargo; el ejercicio de las atribuciones aduaneras y la decisión de las impugnaciones interpuestas ante ella por los administrados”. Lo anterior, en concordancia con los artículos 6 y 7 del Reglamento a la Ley General de Aduanas.
- III. Que el artículo 6 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, sus reformas y modificaciones vigentes, establece que: “Es competencia de la Dirección General, determinar y emitir las políticas y directrices que orienten las decisiones y acciones hacia el efectivo cumplimiento de los fines del régimen jurídico aduanero y la consecución de los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas”.
- IV. Que el artículo 7 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, sus reformas y modificaciones vigentes, dispone, entre otras funciones, que le corresponde a la Dirección General: “Definir, en coordinación con el Ministro o el Viceministro de Ingresos, las políticas, directrices y demás disposiciones que regulen el Sistema Aduanero Nacional, de conformidad con lo que establece la legislación vigente”; así como “Organizar y dirigir la función de las diferentes dependencias del Servicio, comunicando las políticas, directrices y demás disposiciones que se deben seguir y vigilar su cumplimiento”.
- V. Que el Servicio Nacional de Aduanas cuenta con una estrategia institucional enfocada en el fortalecimiento del control y facilitación del comercio exterior y de las capacidades de detección de operaciones que atenten contra la seguridad y protección del país, basada, entre otros elementos, en el establecimiento de una gestión integral de riesgos que permita distribuir de forma más eficiente los recursos.
- VI. Que en virtud de las mejores prácticas internacionales en materia de gestión de riesgos recomendadas por la Organización Mundial de Aduanas, el Servicio Nacional de Aduanas dispone del Registro de Riesgos basado en los objetivos definidos en el Plan Estratégico del SNA 2015-2018, con el propósito de que sea utilizado como instrumento en la planificación estratégica para gestionar los riesgos de manera integral en el SNA.
- VII. Que las mejores prácticas internacionales señalan que un enfoque global de la gestión de riesgos necesita una evaluación permanente de los riesgos potenciales para una administración, con el fin de facilitar el establecimiento de prioridades y mejorar la toma de decisiones de manera integral en función de los objetivos estratégicos de la administración.

VIII. Que gestionar los riesgos de manera integral contribuye al logro de los objetivos del SNA.

CONSIDERANDO

- I. Que dentro de los fines del régimen jurídico aduanero se encuentran el facultar la correcta percepción de los tributos y la represión de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control aduanero. En atención a dichos fines, la actividad administrativa debe estar enfocada en la búsqueda de las formas apropiadas que logren las metas u objetivos en lo que respecta a la sana y justa recaudación de tributos, propiciando los medios que permitan satisfacer los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas.
- II. Que las mejores prácticas internacionales recomiendan integrar la gestión de riesgos a las estructuras existentes de toma de decisiones, considerando los siguientes elementos: organizar la gestión de riesgos de acuerdo a los objetivos en todos los niveles de la administración, incorporar la gestión de riesgos a los procesos estratégicos existentes en relación a la planificación y las operaciones, comunicar las directrices organizacionales en relación a los niveles aceptables de riesgo y mejorar los sistemas y procesos de control y responsabilidad para considerar la gestión de riesgos y sus resultados.
- III. Que gestionar los riesgos de manera integral es un elemento clave para una administración aduanera moderna.
- IV. Que la experiencia de otros países demuestra que integrar la gestión de riesgos como cultura de la administración requiere un fuerte compromiso y constancia de parte de los funcionarios superiores y del personal de todos los niveles; por lo que debe ser tarea de los superiores utilizarla en el marco de su gestión cotidiana e integrarla en todos los procesos organizacionales y realizar informes regulares sobre los riesgos; contribuyendo en el cumplimiento de los objetivos de la administración.
- V. Que de conformidad con lo señalado por la Organización Mundial de Aduanas, en el Compendio de Gestión de Riesgos Volumen I, integrar la gestión de riesgos como cultura de la administración es un elemento fundamental para el establecimiento de una aduana moderna.
- VI. Que en el marco de las mejores prácticas internacionales emitidas por la Organización Mundial de Aduanas, el quinto y más alto nivel de madurez de la gestión de riesgos establece que los riesgos no solo se administran para reducir los resultados negativos, sino que además, se busca aprovechar las oportunidades y los riesgos positivos. Las prácticas de gestión de riesgos son optimizadas e integradas en todos los procesos organizacionales y forma parte de las actividades cotidianas de los funcionarios de todos los niveles de la administración, contribuyendo al cumplimiento de sus objetivos.
- VII. Que mediante Resolución N° 0113-2016 de fecha 26 de enero del 2016, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 32 del 16 de febrero del 2016, en atención a la recomendación de la Organización Mundial de Aduanas, como parte del programa de fortalecimiento de capacidades y en virtud las mejores prácticas internacionales se dispuso:
 1. "Crear el Comité Directivo sobre Gestión de Riesgo del Servicio Nacional de Aduanas.
 2. El Comité será presidido por el Director General de Aduanas y estará integrado en forma permanente y exclusiva por el Subdirector, los Directores de las distintas direcciones que conforman la Dirección General



de Aduanas y los Gerentes de todas las aduanas del país. Asimismo, podrán participar en carácter de invitados, aquellas autoridades aduaneras que tengan relación con los temas a abordar. En el caso de ser necesario, podrán participar representantes de organismos públicos y del sector privado por expresa invitación de la Dirección General, teniendo en cuenta las respectivas agendas de reunión. La Secretaría Ejecutiva del Comité será responsabilidad de la Dirección de Gestión de Riesgo.

3. Este órgano tendrá a su cargo velar por el desarrollo e implementación de la gestión de riesgo integral a nivel del Servicio Nacional de Aduanas.
4. El Comité se reunirá con una periodicidad no menor a seis meses y cuando las circunstancias así lo exijan por solicitud expresa de la Dirección General de Aduanas.
5. Ordenar al Director General de Aduanas que mediante resolución de alcance general defina las funciones, estructura y la metodología de trabajo del Comité, con el apoyo de la Dirección de Gestión de Riesgo en calidad de especialistas en materia de gestión de riesgos”.

POR TANTO

En atención a lo dispuesto en la Resolución N° 0113-2016 de fecha 26 de enero del 2016, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 32 del 16 de febrero del 2016 y convencido de los beneficios de gestionar los riesgos de manera integral para el logro de los objetivos estratégicos.

EL DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS RESUELVE:

- I. **Comité Directivo sobre Gestión de Riesgo.** Equipo conformado por los superiores del Servicio Nacional de Aduanas, cuyo fin primordial será velar por el desarrollo e implementación de la gestión de riesgo integral a nivel del Servicio Nacional de Aduanas.
- II. **Estructura.** El Comité será presidido por el Director General de Aduanas y estará integrado en forma permanente y exclusiva por el Subdirector, la Jefatura del Area de Relaciones y Asuntos Externos y del Area de Planificación Estratégica y Control de la Gestión, Director de la Dirección de Gestión de Riesgo en calidad de especialista en la materia y demás Directores de las distintas direcciones que conforman la Dirección General de Aduanas, así como los Gerentes de todas las aduanas del país.

Asimismo, podrán participar en carácter de invitados, aquellas autoridades aduaneras que tengan relación con los temas a abordar. En el caso de ser necesario, podrán participar representantes de organismos públicos y del sector privado por expresa invitación de la Dirección General, teniendo en cuenta las respectivas agendas de reunión.

La Secretaría Ejecutiva del Comité estará a cargo de la Dirección de Gestión de Riesgo; por lo que el superior de dicha Dirección designará un funcionario encargado de llevar a cabo esta tarea con las responsabilidades respectivas.

- III. **Funciones.** Las siguientes serán las funciones del Comité, mismas que podrán ser modificadas mediante resolución de alcance general, cuando se considere conveniente, para lograr los fines del régimen jurídico aduanero contemplados en el artículo 6 de la Ley General de Aduanas:

1. Orientar las acciones necesarias gestionar los riesgos integralmente en el SNA, de manera proactiva y no reactiva, contribuyendo de esa manera en el fortalecimiento de la toma de decisiones.
2. Apoyar el desarrollo de una verdadera cultura de gestión de riesgo integral dentro del SNA, alentando al personal a pensar en términos de riesgos e incorporando el riesgo como un criterio de rutina en los procesos de toma de decisiones.
3. Administrar el Marco de Gestión de Riesgo del SNA y modificarlo cuando sea necesario. En este particular, es necesario que se establezcan mecanismos de revisión periódica de la política de gestión de riesgo y de sus planes asociados.
4. Administrar el Registro de Riesgos del SNA y actualizarlo una vez por año.
5. La oficialización del Registro de Riesgos del SNA a todos los directores y gerentes, la solicitud de planes de acción para la mitigación de los riesgos registrados y el seguimiento de dichos planes y plazos de cumplimiento, será responsabilidad del Area de Planificación Estratégica y Control de la Gestión oficialización; quien deberá remitir estado de situación de cada plan a la Dirección General con copia a la Dirección de Gestión de Riesgo, a los efectos de que los mismos se valoren de previo a la próxima actualización del registro. El responsable señalado deberá coordinar con las demás dependencias del SNA que considere necesarias y éstas le brindarán el apoyo requerido a los efectos de cumplir con la acción establecida en el plan.
6. La Secretaría Ejecutiva deberá preparar y suscribir las minutas de las sesiones del Comité.
7. Cumplir con las tareas derivadas del Comité, en los plazos y forma acordados.
8. Intercambiar con el sector público y privado análisis de eventuales riesgos sectoriales, cuando sea necesario.
9. Intercambiar información de interés para el análisis de eventuales riesgos de operadores, operaciones o mercancías, cuando sea necesario.
10. Cualquier otra que le asigne el Director General.

IV. Metodología de trabajo del Comité. Los superiores del SNA deben brindar el apoyo necesario para integrar los objetivos y los principios de la gestión de riesgos dentro de las unidades a su cargo, asegurarse de que las áreas con prioridad, dentro del registro, tengan los recursos adecuados en función de las prioridades de la administración y que los planes de identificación, evaluación y procesamiento de los riesgos sean incorporados a los procesos de planificación y determinación de objetivos. Es tarea de los superiores administrar los riesgos en sus áreas respectivas de responsabilidad.

El Comité se reunirá en la fecha, hora y lugar que así lo convoque el Director General; quien de previo remitirá la agenda a tratar e información que deberá ser presentada, de ser necesario, por cada uno de los convocados.

El Comité conocerá los asuntos pendientes de la sesión anterior y su nivel de cumplimiento. En caso de no haberse ejecutado alguna asignación deberá motivarse debidamente e indicar las acciones a seguir. De igual forma podrá conocer otros temas de interés para la gestión integral de riesgos que sean presentados por cualquiera de los convocados, previa aprobación del Director General.

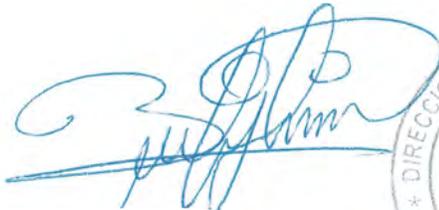
Los funcionarios convocados deberán inhibirse de conocer los temas de los que se desprendan asuntos en los que tenga interés directo, o bien le interesen de la misma manera a su cónyuge, compañero o compañera de hecho, a sus ascendientes, descendientes, hermanos, tíos o sobrinos por consanguinidad o afinidad, cuñados, suegros, yernos, padrastros o hijastros. En caso de que en el transcurso de la sesión se traten asuntos en los que exista dicho interés directo, los funcionarios en esa situación deberán retirarse y regresarán una vez éstos se hayan conocido por parte de los demás miembros del Comité, situación de la que se dejará constancia en la minuta respectiva.

Los temas tratados en cada sesión de trabajo, el estado de tareas de comités anteriores y las nuevas tareas asignadas con el plazo de su cumplimiento, deberán incorporarse en la minuta respectiva. Asimismo, deberá consignarse fecha, lugar y hora de la sesión, así como el nombre y firma de los presentes. Para su numeración deberá utilizarse un consecutivo específico para el Comité. Dichas minutas serán leídas a todos los participantes y firmadas en el mismo acto. El original deberá conservarlo la Dirección de Gestión de Riesgo, en calidad de Secretaría Ejecutiva, con el respectivo recibido conforme de cada uno de los participantes. De igual forma, esta Dirección conformará un expediente general en el que se archivarán y custodiarán todos los originales de dichas minutas y los documentos, informes, presentaciones o cualquier otro que se deriven de dichas sesiones.

Confidencialidad. La información confidencial derivada del Comité se debe ser tratada por todos los miembros que lo conforman, bajo lo dispuesto en el artículo 8° de la Ley General de Aduanas, los artículos 115 y 117 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, los artículos 97, 98, 105 y 109 del Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Hacienda y demás normativa existente que refiere al carácter confidencial de la información y al uso de la misma únicamente para fines tributarios de la propia Administración Tributaria. Asimismo, conforme a lo dispuesto en el instrumento denominado “Normativa y demás disposiciones aplicables por parte del funcionario del Servicio Nacional de Aduanas en el marco de la ética” respecto al deber de probidad.

Rige a partir de su publicación.

PUBLIQUESE


Benito Coghi Morales
DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS



1 vez.—Solicitud N° 6123.—O. C. N° 28679.—(IN2016038740).

ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO

AVISOS

El Ministerio de Economía, Industria y Comercio, somete a conocimiento de las instituciones y público en general el siguiente proyecto de Decreto Ejecutivo:

- **“Modificación al Decreto Ejecutivo N° 38.884-MEIC del 24 de febrero del 2015, publicado en el Alcance N°12 de la Gaceta Digital N°41 del 27 de febrero del 2015”**

Para lo cual se otorga un plazo de 10 días hábiles, de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, contados a partir del día hábil siguiente de la publicación de este aviso, para presentar sus observaciones con la respectiva justificación, debiendo utilizarse la matriz de observaciones, la cual se encuentra disponible en nuestra página web.

El texto físico del Decreto Ejecutivo, se encuentra disponible en la Dirección de Investigaciones Económicas y de Mercados, del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, sita en Sabana Sur de la Contraloría General de la República 400 metros al oeste (antiguo edificio de la ARESEP), I piso; en horarios de 8 a.m. a 4 p.m. jornada continua. La versión digital está disponible en este sitio <http://www.meic.go.cr> o bien la puede solicitar a la siguiente dirección electrónica: consultas-publicas@meic.go.cr. Las observaciones podrán ser entregadas en la dirección física o la dirección electrónica indicadas. —San José, ocho de enero de dos mil quince. —Director de Investigaciones Económicas y de Mercados.—Lic. Erick Ramón Jara Tenorio —1 vez—.

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

La Cruz, Guanacaste 10 de junio del 2016

Señores:
Imprenta Nacional
San José, Costa Rica
Presente

Estimados señores:

A través de este medio les solicito muy respetuosamente cotizar el siguiente reglamento para su publicación:

MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

La Municipalidad del Cantón de La Cruz, conforme a las potestades conferidas por el artículo 170 de la Constitución Política, los artículos 4 incisos a) y d), 13 incisos b), c) y r), 79, 80, 81 y 81bis del Código Municipal, Ley N°7794 y a lo establecido en la Ley de Impuestos Municipales del Cantón de La Cruz, Ley N° 7166 del 07 de febrero de 1990, en concordancia con la Ley 8220, acuerda emitir el:

REGLAMENTO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS PARA EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES LUCRATIVAS DE LA MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Definiciones. Para efectos de este reglamento se entenderán como:

Ingreso: Suma que percibe el patentado como contraprestación en el ejercicio de sus actividades lucrativas.

Ingresos Brutos: El volumen de los ingresos brutos obtenidos por el patentado en el ejercicio de las actividades lucrativas autorizadas por la licencia comercial municipal durante el período fiscal.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 • La Cruz, Guanacaste, C.R. • e-mail:

Ingresos Netos: El volumen de los Ingresos Netos obtenidos por el patentado en el ejercicio de las actividades lucrativas autorizadas por la licencia comercial municipal durante el período fiscal.

Ley: Ley de Impuestos Municipales del Cantón de La Cruz. (Ley No. 7166).

Licencia Municipal: Autorización que previa solicitud del interesado, concede la Municipalidad, para ejercer cualquier actividad lucrativa dentro de su jurisdicción.

Patente Municipal: Impuesto cobrado a la licencia comercial municipal autorizada.

Patentado: Persona física o jurídica que adquiere Licencia Municipal para ejercer actividades lucrativas, y quien paga el respectivo impuesto de patente.

Período Fiscal: Plazo fijado por Ley para presentación de la Declaración del impuesto Sobre la Renta.

Permiso de funcionamiento: Autorizaciones que a criterio de la Municipalidad o exigidas por la ley especial deben obtener los interesados ante organismos estatales, de previo a que la municipalidad les otorgue la licencia comercial.

Unidad: Unidad de Patentes de la Municipalidad de La Cruz.

Venta: Contrato bilateral por el que se transmite la propiedad de un bien determinado, a cambio de una contraprestación.

Ventas Brutas: Volumen de ventas obtenidas por el patentado en el ejercicio de las actividades lucrativas autorizadas por la patente municipal durante el período fiscal.

Salario base: La denominación utilizada en el artículo 2º de la Ley N° 7337.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Todas las personas físicas o jurídicas que se dediquen al ejercicio de cualquier tipo de actividad lucrativa, en el cantón de La Cruz y hayan obtenido la respectiva licencia, deberán pagar a la Municipalidad de La Cruz el impuesto de patente que las faculte para llevar a cabo esas actividades. Dicho impuesto se pagará durante todo el tiempo en que se haya ejercido la



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 • La Cruz, Guanacaste, C.R. • e-mail:

actividad lucrativa, y por el tiempo que se haya poseído la licencia, aunque la actividad no se haya realizado.

Artículo 3. Actividades industriales y comerciales. Para los efectos del artículo 2 de este reglamento, donde se graven los establecimientos que desarrollan actividades industriales y comerciales, los citados conceptos tendrán el siguiente alcance, y no podrán ampliarse, por analogía, a otras actividades no indicadas expresamente.

a) Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca. Sólo en los casos en que estén sujetas a la obtención de licencia municipal.

b) Industria: Se refiere al conjunto de operaciones materiales ejecutadas para extraer, transformar o manufacturar uno o varios productos, incluye el procesamiento de los productos agrícolas y la transformación mecánica o química de sustancias orgánicas o inorgánicas en productos nuevos, mediante procesos mecanizados o no en fábricas, establecidas conforme al Plan Regulador del cantón de La Cruz. Implica tanto la creación de productos como los talleres de reparación y acondicionamiento de cualquier tipo. Comprende la extracción y explotación de minerales metálicos y no metálicos, en estado sólido, líquido o gaseoso; la construcción, reparación o demolición de todo tipo de edificios, instalaciones y vías de transportes, las imprentas, las editoriales y los establecimientos similares. En general, se refiere a mercaderías, construcciones y bienes muebles e inmuebles. Estarán excluidas del impuesto, aquellas actividades que estén exentas por alguna ley específica.

c) Comercio: Implica la transferencia del dominio de mercaderías. También comprende la compra y venta de toda clase de bienes, mercaderías, propiedades, títulos valores, monedas y otros. Además, los actos de valoración de los bienes económicos, según la oferta y la demanda, tales como casas de cambio, comisionistas, agencias corredores de bolsa, instituciones bancarias y de seguros, salvo las estatales, instituciones de crédito y, en general todo lo que involucre



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

transacciones de mercado de cualquier clase. Finalmente, incluye el transporte, almacenaje, los talleres de mecánica en general así como de pintura de cualquier tipo, las comunicaciones y establecimientos de servicios de restaurante, recreo y esparcimiento en general.

ch) Servicios: Comprende los servicios prestados al sector privado, al sector público, o a ambos, que sean atendidos por organizaciones o personas privadas. Además, el transporte, el almacenaje, las comunicaciones y los establecimientos de enseñanza privada y de esparcimiento.

CAPITULO II

Sobre la Unidad de Patentes

Artículo 4. Unidad de Patentes. Son potestades de la Unidad de Patentes de la Municipalidad de La Cruz:

- a) Conceder o denegar las licencias comerciales conforme lo establecen la ley y este reglamento.

- b) Verificar los datos que el interesado le proporcione como requisito para solicitar la licencia comercial según se establece en este reglamento.

- c) Calificar o recalificar el monto del importe según lo establece la Ley y este reglamento.

- d) Remitir a la Unidad de Cobros las diferencias encontradas en la verificación de los datos para que realice la correspondiente gestión de cobros.

- e) Realizar inspecciones periódicas y sin necesidad de previo aviso para comprobar que se están dando las, mismas condiciones actividades lucrativas, establecidas en la solicitud.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

- f) Coordinar con las autoridades de la Fuerza Pública, Ministerio de Salud, Migración y Extranjería, Ministerio de Ambiente y Energía, Patronato Nacional de La Infancia, Ministerio de Hacienda, la Dirección de Transito del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y demás competencias, para que dentro de operativos conjuntos se proceda con clausuras o cierres temporales, o proceder por sí mismas, todo esto de acuerdo en lo ordenado en el Artículo 81 bis párrafo tercero del Código Municipal.
- g) Proceder a la suspensión provisional y rehabilitación de la licencia comercial en los casos que se establecen en este reglamento.
- h) Conocer y resolver solicitudes de retiro de licencias en virtud del cese de la actividad lucrativa desarrollada.
- i) Aprobar o denegar los traslados de las licencias comerciales en razón del cambio de domicilio de la actividad.

Artículo 5. Deberes de la Unidad de Patentes. Son deberes de la Unidad de Patentes:

- a) Brindar la información necesaria sobre los requisitos de las solicitudes de licencias.
- b) Elaborar los formularios que establece este reglamento.
- c) Tramitar dentro del término que establece este reglamento las solicitudes de licencia.
- d) Prevenir al patentado del pago del impuesto correspondiente.
- e) Notificar a los interesados las resoluciones de la inspección.
- f) Brindar a la Unidad Tributaria informes trimestrales sobre las licencias aprobadas.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

Artículo 6. De la inspección municipal. La Municipalidad por medio de sus funcionarios o personas contratadas para desempeñar la función pública, podrá ejercer las labores de inspección que considere oportunas, para el fiel cumplimiento del presente reglamento.

CAPITULO III

Sobre el pago del impuesto de patentes

Artículo 7. Vigencia y Forma de Pago del Impuesto de Patentes. El impuesto de patente tendrá vigencia para el año natural siguiente a la declaración. El impuesto se pagará por trimestres adelantados, a más tardar el último día hábil de los meses de diciembre, marzo, junio y setiembre., en casos especiales que no se pueda calcular el pago por adelantado se procederá con el pago retroactivo al momento de la realización de las actividades lucrativas.

Artículo 8. Determinación del impuesto. El impuesto de patentes se determina:

1. Mediante declaración jurada del contribuyente, salvo cuando la Ley de Tarifas de Impuestos Municipales del Cantón de La Cruz determine un procedimiento diferente para fijar el monto del impuesto de patentes.
2. Mediante imposición directa de la Municipalidad según se establece en el Capítulo VII de este reglamento.

Se establece como factor determinante de la imposición, los ingresos brutos anuales y los ingresos netos anuales que perciban los afectos al impuesto, durante el período fiscal anterior al año que se grava; los ingresos brutos no incluyen lo recaudado por concepto del impuesto sobre las ventas; en el caso de los establecimientos financieros y de correduría de bienes muebles e inmuebles, se consideran ingresos brutos los percibidos en razón de comisiones e intereses. Se aplicará, para determinar la suma del impuesto de patente que el contribuyente debe cancelar, el uno por mil (uno/mil) sobre las ventas o los ingresos brutos y el



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

ocho por mil (ocho/mil) sobre la renta líquida gravable o los ingresos netos. Esta suma dividida entre cuatro determinará el impuesto de patente trimestral por pagar.

Artículo 9. Establecimientos con Varios Sujetos Pasivos. Cuando en un mismo establecimiento varias personas físicas o jurídicas ejerzan actividades lucrativas, el monto del impuesto se determinará y pagará individualmente.

Artículo 10. Excepción a la aplicación. La licencia para el expendio de licores, se regulará por ley especial.

CAPITULO IV

Sobre la Licencia Municipal

Artículo 11. Obligatoriedad de la licencia. Nadie podrá abrir establecimientos dedicados a actividades lucrativas, o realizar comercio de cualquier naturaleza, sin contar con la respectiva licencia municipal.

Artículo 12. Requisitos. Para obtener una licencia, el interesado debe cumplir con lo siguiente:

a) Escrito de solicitud de permiso para la explotación de la licencia comercial, dirigido al Encargado de Patentes, indicando nombre o razón social del solicitante, la descripción de la actividad a realizar, dirección del lugar de explotación, número de teléfono, número de fax, dirección de correo electrónico, lugar de notificación, fecha en que iniciará las labores y quién es el administrador. En caso de las sociedades debe indicar además el nombre de su representante legal y domicilio social. El solicitante que no entregue en forma personal la solicitud, su firma deberá ser autenticada por abogado. E indicar lugar físico y medio electrónico para recibir notificaciones.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

- b) Timbres fiscales por un valor de ciento veinticinco colones.
- c) Certificado de uso del suelo emitido por la Unidad de Planificación y Control Constructivo de la Municipalidad de La Cruz.
- d) Copia del Permiso Sanitario de Funcionamiento emitido por el Ministerio de Salud, o exoneración del mismo permiso así establecido en resolución emitida por el mismo ente administrativo.
- e) El solicitante y el propietario del inmueble donde funcionara el negocio, deben estar al día en la cancelación de las tasas e impuestos municipales.
- f) Fotocopia de la Declaración del impuesto sobre la renta del último periodo cancelado o una estimación de ingresos, en calidad de declaración jurada en caso de que el negocio se explote por primera vez. Así mismo se le informa que si no está inscrito ante tributación directa deberá registrarse como contribuyente ante esa entidad y presentar la debida hoja de inscripción a la municipalidad.
- g) Fotocopia de cédula de identidad por ambos lados. En caso de que el solicitante sea una sociedad, copia de cédula jurídica y certificación notarial de la personería vigente, con no más de un mes de expedición.
- h) Para el trámite de solicitud de licencia comercial por primera vez, presentar Constancia de No deudas con la CCSS. Condición para tramitar la patente.
- i) Para el trámite de renovación de permisos, presentar Constancia de la CCSS, indicando que la persona que solicita la gestión es patrono o trabajador independiente según reforma al artículo 74 de la Ley de C.C.S.S., y que se encuentre al día con las cuotas del Seguro Social.
- j) Certificación Literal de la Propiedad donde se ubica el local o copia del Plano Catastrado donde se pretende desarrollar la actividad comercial.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

k) Fotocopia del contrato de arrendamiento del local o carta de aceptación del dueño de la propiedad (en caso de que la propiedad no sea del solicitante de la licencia comercial) deben venir las firmas autenticados por un abogado o ser entregados personalmente por los interesados.

l) Copia de la Póliza del Instituto Nacional de Seguros (INS) o exoneración de la misma.

m) Cualquier otro que Leyes y Reglamentos especiales exijan.

En caso de no contar con la totalidad de los requisitos anteriores o requisitos especiales correspondientes, su solicitud será rechazada. Asimismo se deben presentar los originales de las copias de los documentos solicitados., con el objetivo de que se cumplan los requisitos de ley

Artículo 13. Requisitos para actividades industriales. En caso de que la actividad sea industrial, el interesado debe aportar además de los requisitos anteriores, lo siguiente:

- a) Plan de Gestión Ambiental, aprobado por la SETENA.
- b) Plan de Vialidad, aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- c) Clasificación de tipo de industria emitida por el Ministerio de Salud.
- d) O cualquier otro que la Leyes indiquen.

Artículo 14. Del término para resolver. La Unidad de patentes deberá resolver las solicitudes de licencia para actividades lucrativas en un plazo no mayor de 30 días naturales, artículo 80 del Código Municipal, contados a partir de su presentación en forma. Vencido este término y cumplidos los requisitos de presentación, sin respuesta alguna, el solicitante podrá iniciar su actividad, sin perjuicio de lo que en definitiva decida la Unidad de Patentes de la Municipalidad



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

siempre y cuando la actividad a ejercer no vaya en contra de la Ley. La denegatoria de solicitudes por parte de la Unidad de Patentes, deberá hacerse en resolución razonada.

Artículo 15. Denegatoria de la Licencia. La licencia comercial solo podrá ser denegada cuando la actividad sea contraria a la ley, violenten derechos constitucionales, o realicen actos contrarios a lo dispuesto por lo regulado en la Ley 5811 del 10 de octubre del 1975 y sus reformas, cuando el establecimiento no haya llenado los requisitos legales, reglamentarios y del Plan Regulador para el cantón de La Cruz, o cuando la actividad en razón de su ubicación física no esté permitida por las leyes, reglamentos municipales vigentes, o que no se cumpla con lo dispuesto en este reglamento.

Artículo 16. Suspensión de la licencia. Tal y como lo señala el artículo 81 bis del Código Municipal, la Municipalidad quedará autorizada para suspender la licencia municipal a los negocios que:

- a.) Estén morosos en el pago de la licencia por dos o más trimestres.
- b.) Incumplan los requisitos que las leyes de la República y reglamentos vigentes establezcan para el ejercicio de la actividad por explotar.
- c) Realicen otras actividades no autorizadas o ampliación que el patentado realice de las actividades, sin cumplir con lo establecido en este reglamento
- d) Que mantengan deuda de cualquier obligación con la municipalidad.

Además serán sancionados con multa equivalente a tres salarios base al propietario de la licencia municipal suspendida y continúe operando con su actividad. Para el cumplimiento de lo anterior la Municipalidad podrá pedir ayuda a las autoridades convenientes; las cuales estarán obligadas a cumplir con sus funciones.

Artículo 17. Cancelación de la licencia. La licencia se cancelará:



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

- a) Cuando el patentado no quiera o no pueda seguir disfrutando del derecho que se le otorgo para la explotación de la licencia comercial, deberá comunicarlo a la Municipalidad mediante una nota de renuncia al derecho de la licencia dirigido a la Unidad de Patentes, una vez en firme esta renuncia se extinguirá el derecho del patentado.
- b) Cuando haya evidencia de que la actividad no está siendo ejercida.
- c) Por infracción a la normativa que regula el ejercicio de la actividad comercial autorizada, previo debido proceso.
- d) Con la pérdida del permiso de funcionamiento del Ministerio de Salud u otros que las Leyes indiquen.
- e) Una vez cumplido, un mes de suspendida la licencia comercial, por cualquiera de los motivos de suspensión de la licencia comercial referidos en el artículo 16 del presente reglamento se procederá con la cancelación de la misma, en el tanto no exista gestión presentada ante la Unidad de Patentes, aceptada para efectos de trámite y estudio, de parte del administrado con el objetivo de normalizar su situación legal.

CAPITULO V

Sobre el traslado y el Traspaso de licencias y la modificación de actividades

Artículo 18. Traslado de licencia: Cualquier patente podrá ser trasladada del lugar en que fue otorgada o que exista actualmente siempre y cuando este cambio no implique la violación o incumplimiento de lo establecido en la legislación vigente. Para el traslado es necesario que se formule una solicitud por escrito a la Unidad de Patentes de la Municipalidad en los mismos términos que establece el artículo 12 de este Reglamento. En todos los casos será necesario que el solicitante compruebe el cumplimiento de todos los requisitos que establece este Reglamento para el funcionamiento de la patente en el nuevo lugar solicitado.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

Artículo 19. Traspaso de licencias. El patentado podrá ceder el derecho que le fue otorgado mediante licencia comercial municipal a cualquier otra persona física o jurídica siempre y cuando así lo demuestre y lo solicite a la Unidad de Patentes de esta Municipalidad. La solicitud de traspaso, deberá ser tramitado con las formalidades establecidas en los artículos 12 de este reglamento. El cedido podrá disfrutar de los derechos que otorga el uso de esta licencia siempre y cuando satisfaga los requerimientos que establecen las leyes y los reglamentos para ejercicio y cumpla con las condiciones y requisitos que se han dicho atrás. La plenitud de estos derechos le serán endosados cuando la Municipalidad así lo comunique en resolución motivada y fundamentada al nuevo patentado.

Artículo 20. Ampliación o modificación de la actividad autorizada. Para realizar cualquier cambio o ampliación de la o las actividades autorizadas, cambio de clasificación de la licencia que haya sido otorgada para una determinada actividad o actividades y en condiciones específicas de acuerdo al perfil diseñado por el solicitante podrá ser ampliada a otras actividades o restringida a unas cuantas de las ya autorizadas, previa solicitud en este sentido por parte del patentado. Para estos efectos deberán cumplirse con los requisitos que demanda este Reglamento y las demás normas vigentes

Artículo 21. Efectos del traspaso o traslado de licencia. Ningún traslado o traspaso de licencia municipal, afectará los intereses municipales, hasta tanto no sea aceptado por la Unidad de Patentes, aceptación que se dará si el adquirente es persona hábil para explotar el establecimiento, si el nuevo local reúne los requisitos exigidos y, si ambas partes están al día en el pago de tasas, contribuciones o impuestos municipales.

CAPITULO VI

De las actividades de reciente identificación.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

Artículo 22. Actividades de reciente identificación. Para gravar toda actividad que no esté sujeta al procedimiento impositivo previsto en este reglamento, la Unidad de Patentes, Supletoriamente podrá aplicar lo atinente y regulado en el Código de Normas y Procedimientos Tributarios Ley 4755 y por el Reglamento de Procedimiento Tributario, Decreto número 38277-H.

Artículo 23. Determinación del ingreso bruto y el ingreso neto anual en casos especiales. El total de los ingresos brutos y los ingresos netos anuales que hayan operado únicamente durante una parte del período fiscal anterior, se determinará con base en el promedio mensual de la actividad.

CAPITULO VII

Sobre las declaraciones juradas.

Artículo 24. De la declaración jurada. Los patentados o sus representantes deberán presentar a la Municipalidad, una declaración jurada del impuesto de patentes en la que indicarán el monto de los ingresos brutos y los ingresos netos anuales con copia sellada por la Dirección General de Tributación de la Declaración del Impuesto sobre la Renta y aquellas personas físicas o jurídicas que tengan actividades distribuidas en uno o más cantones, aparte del cantón de La Cruz, por lo cual estén sujetas al pago de impuesto de patentes en esos cantones, deberán determinar qué proporción del volumen de sus negocios se generan en el cantón de La Cruz, para efectos del pago del impuesto de patentes, mediante un desglose certificado de los ingresos por contador público autorizado, a más tardar:

- a) El 15 de diciembre, los que realicen su cierre fiscal el 30 de setiembre.
- b) El 15 de marzo, los que realicen su cierre fiscal el 31 de diciembre.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 • La Cruz, Guanacaste, C.R. • e-mail:

c) El quinto día hábil siguiente a la fecha autorizada por la citada Dirección, aquellos patentado que hayan recibido esta aprobación.

Artículo 25. Confidencialidad de la Información. La información suministrada por los contribuyentes a la Municipalidad, tiene el carácter confidencial a que se refiere el artículo N° 117 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios. La violación al deber de confidencialidad será sancionada conforme lo establece la Sección III, del Capítulo III de dicho cuerpo normativo.

Artículo 26. De la recalificación de oficio. Toda declaración jurada queda sujeta a revisión por los medios establecidos por ley. Si la Municipalidad comprueba que los datos suministrados son incorrectos, falsos o incompletos procederá a la recalificación correspondiente y de oficio procederá a determinar el verdadero monto de la obligación tributaria, conforme a los medios establecidos en este reglamento y supletoriamente los establecidos por el Código de Normas y Procedimientos Tributarios.

Artículo 27. Ejecutividad de la certificación de la recalificación. La certificación de la Contaduría Municipal en la que se indique la diferencia adeudada por el patentado en virtud de la recalificación servirá de título ejecutivo para efectos de cobro de la misma.

Artículo 28. Impuesto determinado de oficio. La Unidad de Patentes estará facultada para determinar de oficio, el impuesto de patentes municipales del contribuyente o responsable cuando:

- a) Su declaración jurada lleve a presumir la existencia de intenciones de defraudación;
- b) No haya presentado la declaración jurada.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

- c) Aún habiendo presentado la declaración jurada, aporte una copia alterada de la declaración del impuesto sobre la renta;
- d) Aún habiendo presentado la declaración jurada, no haya aportado copia de la declaración del impuesto sobre la renta;
- e) Se trate de una actividad de reciente identificación, sujeta al procedimiento de estimación por analogía previsto en el artículo N° 18 de la Ley 7166.

Artículo 29. Notificación. La calificación de oficio o la recalificación efectuada por la Unidad de Patentes deberá ser notificada por ésta al contribuyente, en el local donde se realiza la actividad, mediante los mecanismos establecidos por ley al efecto, con las observaciones o los cargos que se le formulen y, en su caso las infracciones que se estime ha cometido.

CAPITULO VIII

De la relación entre la Licencia Municipal y el permiso de funcionamiento

Artículo 30. Subordinación de la licencia al permiso de funcionamiento. La licencia que otorgue la Unidad de Patentes, quedará condicionada a las actividades, los requisitos y plazos que establezcan los permisos de funcionamiento; sin perjuicio de las renovaciones a que puedan ser sujetos dichos permisos.

Artículo 31. Revocatoria del Permiso. La revocatoria del permiso de funcionamiento por el organismo competente, involucra la suspensión automática de la licencia, clausura temporal del ejercicio de la actividad, hasta tanto no sea renovado el permiso de funcionamiento pertinente, el cual debe presentarse a la Unidad de Patentes para la rehabilitación de la patente. Lo anterior sin detrimento del regulado en el inciso "d" del artículo 17 del presente Reglamento.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

CAPITULO IX

De las infracciones

Artículo 32. Infracciones. La declaración jurada del impuesto de patentes municipales que presenten los patentados estará sujeta, en lo aplicable, al Título III, "Hechos Ilícitos Tributarios", del Código de Normas y Procedimientos Tributarios y a la sanción que establece el Artículo 309 del Código Penal.

Artículo 33. Otras Infracciones. Constituirán también infracciones a este reglamento:

- a) Ejercer la actividad comercial sin la licencia correspondiente;
- b) Utilizar la licencia para fines distintos a los establecidos en la solicitud y por los que fue otorgada;
- c) No pagar a tiempo el monto correspondiente al impuesto de patente;
- d) Cualquier otra acción que viole lo estipulado en este reglamento.

CAPITULO X

De las sanciones y multas

Artículo 34. Sanciones. Por incumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, sin perjuicio de las demás estipuladas en este reglamento, podrá la Unidad imponer las siguientes sanciones:

- a) Suspensión de la licencia.
- b) Clausura de la actividad
- c) Cuando los funcionarios municipales emitan ordenes escritas a los Patentados éstas serán de acatamiento obligatorio, una vez que estén firmes y de acuerdo a la ley. Si el patentado desobedeciera estas órdenes en evidente confrontación con la autoridad municipal, ésta podrá acudir a los Tribunales de Justicia el Poder Judicial a interponer las denuncias correspondientes a los delitos



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

de desacato o desobediencia a la autoridad como corresponda y de acuerdo al Código Penal. Además la municipalidad se reservara el derecho de presentar la correspondiente querrela y la acción civil resarcitoria en estos casos.

d) Ruptura de sellos por los patentados. Los sellos que coloque la Municipalidad con el fin de clausurar e impedir el ejercicio de actividades lucrativas que hayan sido declaradas indebidas de acuerdo a este Reglamento son un patrimonio público y oficial y se hace para efectos fiscales. El patentado tiene la obligación de cuidar y velar por la protección de estos sellos. Si la Municipalidad conociera y lograre demostrar que el patentado ha roto o permitido que se rompan estos sellos por cualquier mecanismo podrá comunicarlo al Juzgado contravencional de Menor cuantía, mediante denuncia formal, para que se le sancione por la contravención enunciada en el artículo 319 del Código Penal.

e) Imposición de multas,

f) Denuncia ante los órganos judiciales competentes en los casos conducentes.

g) Realización de operativos. La Municipalidad de La Cruz junto con las autoridades de la Fuerza Pública, la Dirección General de Migración y Extranjería, el Patronato Nacional de la Infancia, la Dirección de Tránsito del MOPT y el Ministerio de Salud o cualquier otra entidad afín, podrá realizar operativos para comprobar el adecuado cumplimiento de las licencias ya otorgadas.

Artículo 35. Multa del 10% del impuesto anual de patentes. De acuerdo a los Establecido en el artículo 10 de la Ley de Impuestos Municipales del Cantón de La Cruz, la Unidad de Patentes de la Municipalidad podrá sancionar con una multa del 10% del impuesto anual de patentes pagado durante el periodo inmediato anterior a todo aquel patentado que no presente la declaración jurada del impuesto de patentes para la determinación del impuesto a la patente municipal dentro del término estableció en la ley y este reglamento. La multa deberá ser cancelada dentro de los 30 días naturales posteriores al vencimiento del plazo para presentar dicha declaración.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

Artículo 36. Suspensión de la licencia. La licencia será suspendida en los casos previstos en los artículos 16 y 33 de este Reglamento.

Artículo 37. Clausura. Se decretará la clausura de la actividad y/o la consecuente cancelación de la licencia, cuando:

- a) Por falta de licencia,
- b) Por abandono de la actividad,
- c) Por el vencimiento del plazo por el cual se concedió la licencia, sin la respectiva renovación.
- d) Por el vencimiento o revocatoria de permisos de funcionamiento exigidos.
- e) Por lo que menciona el artículo 17 y 32 de este reglamento.
- f) Y las demás que se deriven de este reglamento.

Artículo 38. Multas. La Unidad de Patentes impondrá las multas estipuladas en el artículo 35 de este reglamento.

Artículo 39. Denuncias ante los órganos jurisdiccionales. La Unidad procederá a denunciar ante los órganos jurisdiccionales competentes en los casos contemplados en los artículos 26, 33 y 34 de este reglamento.

CAPITULO XI

Sobre los recursos aplicables

Artículo 40. Recursos. Los actos que emanen de la Unidad de Patentes deberán ser notificados a los interesados, mediante los mecanismos establecidos por Ley vigente al efecto. Contra estos actos cabrán los recursos estipulados por el artículo 162 del Código Municipal dentro de la forma y plazos estipulados por Ley.



MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ

Cantón Ecoturístico

Teléfono 2690-4700

Apdo. 10-5000 ● La Cruz, Guanacaste, C.R. ● e-mail:

CAPITULO XII

Consideraciones Finales

Artículo 41. Aplicación irrestricta de este reglamento. Los procedimientos para cobrar el impuesto de patentes, fijados en este reglamento, no excluyen las actividades sujetas a licencia que, por características especiales sean objeto de gravámenes impositivos creados por leyes de alcance nacional.

Artículo 42. Derogatoria. Este reglamento deroga cualquier disposición anterior que se le oponga.

Artículo 43. Vigencia. El presente reglamento una vez aprobado por el Concejo Municipal rige a partir de 10 días hábiles de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Saludos Cordiales

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser la de Nury Jara Rodríguez, con un trazo fluido y una línea horizontal que se extiende a la derecha.

Nury Jara Rodríguez
Provedora Municipal a.i.
Municipalidad de La Cruz.

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RIT-080-2016

San José, a las 15:00 horas del 16 de junio de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LO RESUELTO POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA MEDIANTE ACUERDO 07-25-2016 DE LA SESIÓN ORDINARIA 25-2016 DEL 28 DE ABRIL DE 2016, REFERENTE AL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO POR LA EMPRESA TRANSPORTES FATIMA S.A. CONTRA LA RESOLUCION 181-RIT-2015 DEL 18 DE DICIEMBRE DE 2015

EXPEDIENTE ET-076-2015.

RESULTANDO QUE

- I.** La empresa Transportes Fátima S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas en la ruta 179 descrita como: San Isidro de El General-San Pedro-Tambor-San Rafael-La Guaria-Santiago-La Colonia-Zapotal-San Jerónimo y viceversa, según artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), celebrada el 06 de mayo de 2015 (folio 30 al 33).
- II.** El 25 de agosto de 2015, el señor Gilberth Fernández Solís, mayor, casado, cédula de identidad 1-599-938, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Transportes Fátima S.A., cedula jurídica 3-101-114444 (folio 23), presentó ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento tarifario de un 58,76% sobre las tarifas vigentes de la ruta 179 (folios 1 al 156).
- III.** Mediante resolución 181-RIT-2015 del 18 de diciembre de 2015, la Intendencia de Transporte rechazó la solicitud de ajuste tarifario para la ruta 179, operada por la empresa Transportes Fátima S.A., esto dado que la ocupación de la ruta es menor que el factor mínimo de ocupación establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta, violentándose el criterio de otorgar tarifas bajo el principio de servicio al costo, el cual se refiere que por medio de las tarifas fijadas se logre cubrir los gastos de operación incurridos por el empresario; o dicho de otra manera, resulta ser el principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos

necesarios para prestar el servicio que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, según con lo que establece el artículo 31 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) (folios 397 al 412).

- IV.** El 6 de enero del 2016 la empresa Transportes Fátima S.A., presentó únicamente recurso de apelación en contra de la resolución 181-RIT-2015 (folios 376 al 386).
- V.** El 27 de enero de 2016, el Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, legitimado por el artículo 50, inciso a) del Reglamento a la Ley 7593, solicitó que se rechazaran los argumentos esgrimidos en el recurso de apelación presentado por Transportes Fátima S.A. (folios 393 al 396).
- VI.** Mediante el oficio 598-IT-2016 del 6 de abril del 2016, la Intendencia de Transporte elevó el recurso de apelación ante el superior de conformidad con el artículo 349 de la Ley 6227 y el artículo 6 inciso 2) del RIOF, corresponde a la Junta Directiva de la Aresep conocer y resolver las apelaciones que se interponen en contra de las resoluciones que en temas regulatorios emitan las Intendencias (folios 444 al 445).
- VII.** Mediante oficio 269-SJD-2016 del 7 de abril del 2016, la Secretaría de Junta Directiva, trasladó para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación presentado por Transportes Fátima S.A. contra la resolución 181-RIT-2016 (folio 446).
- VIII.** Mediante oficio 350-DGAJR-2016 del 22 de abril de 2016, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria recomendó a la Junta Directiva de la ARESEP, declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Fátima S.A, contra la resolución 181-RIT-2015 (folios 447 al 458).
- IX.** El 28 de abril de 2016, en la Sesión Ordinaria No. 25-2016 de la Junta Directiva de la Aresep, en la que se conoció el oficio 350-DGAJR-2016 del 22 de abril de 2016, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el Intendente de Transporte con motivo de lo recomendado por el asesor legal de la Junta Directiva y
siendo que la parte recurrente solamente interpuso recurso de apelación, no permitiendo a la Intendencia de Transporte referirse a los argumentos planteados en el recurso, solicitó al órgano colegiado de la Aresep la palabra para referirse a los argumentos esgrimidos por la recurrente, asimismo, motivó a viva voz las razones por las cuales no se encontraba de acuerdo con lo que estaba recomendando el órgano asesor de Junta Directiva. Dichas

manifestaciones no constan en el acta respectiva por disposición expresa de los miembros de la Junta Directiva.

- X.** Mediante oficio 310-SJD-2016, de fecha 29 de abril del 2016 (folio 459), la Secretaría de Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, comunicó a la Intendencia de Transporte, el acuerdo No.07-25-2016 del 28 de abril de 2016, que resolvió por unanimidad y con carácter firme lo siguiente:

“(…)

- a) Declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Fátima S.A, contra la resolución 181-RIT-2015.*
- b) Anular en todos sus extremos la resolución 181-RIT-2015 y retrotraer el procedimiento al momento procesal oportuno, sea este el momento del análisis tarifario correspondiente.*
- c) Agotar la vía administrativa.*
- d) Notificar a las partes la resolución.*
- e) Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.*

(…)”

- XI.** En virtud del acuerdo de Junta Directiva 07-25-2016 de la sesión ordinaria No. 25-2016, celebrada el día 28 de abril de 2016, la Intendencia de Transporte mediante el oficio 729-IT-2016/123590 del 03 de mayo de 2016, se manifestó respecto de lo resuelto por la Junta Directiva. En el oficio supra referido, se solicitó la incorporación al expediente respectivo de las manifestaciones realizadas por la Intendencia de Transporte en la sesión de Junta Directiva No. 25-2016, asimismo, se hizo referencia expresa a la debida motivación del acto, esto en razón de que el porcentaje de ocupación de la ruta operada por la recurrente (50.2%) era menor al factor mínimo de ocupación (60%) establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta. En razón de la inconsistencia en los niveles de ocupación se dispuso por parte de la Intendencia de Transporte que de previo a ajustar las tarifas se debía remitir el caso al CTP para que procediera a realizar un estudio de demanda actualizado de la ruta que permitiera revisar el esquema operativo de la ruta y el nivel de ocupación.
- XII.** Lo resuelto por la Junta Directiva mediante el acuerdo de Junta Directiva 07-25-2016 de la sesión ordinaria No. 25-2016, notificado a la Intendencia de Transporte por oficio 310-SJD-2016 del 29 de abril del 2016, fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 972-IT-2016/126825 del 3 de junio de 2016, que corre agregado al expediente.

XIII. Se han cumplido las prescripciones en los procedimientos y plazos de ley.

CONSIDERANDO QUE

I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 972-IT-2016/126825 del 3 de junio de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

1. Variables operativas

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	14.832	14.832	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	74,96	74,90	0,06	0,08%
Carreras	284,75	286,98	- 2,23	-0,78%
Flota	5	5	0	0,00%
Tipo de Cambio	539,04	539,79	- 0,75	-0,14%
Precio combustible	449,00	477,00	- 28,00	-5,87%
Tasa de Rentabilidad	15,32%	15,32%	0,00%	0,00%
Valor del Bus \$	119.000	126.593	- 7.593	-6,00%
Valor del Bus ¢	64.145.760	68.333.592	- 4.187.832	-6,13%
Edad promedio de flota (años)	7,40	7,40	0	0,00%

1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

De acuerdo con la metodología vigente al momento de la solicitud tarifaria, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos históricos que provienen de las siguientes fuentes:

- *El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.*
- *El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución 8148-RRG-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.*
- *El valor reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista).*

De los tres valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014, en donde en lo que interesa señala:

“(…) En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con

la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio.”

La empresa corre el modelo con una demanda promedio mensual de 14.832 pasajeros. Las estadísticas remitidas por la empresa al RA-243, para el periodo de julio 2014 a junio 2015 alcanzan un valor de 14.554 pasajeros.

Si bien es cierto la ruta 179 tuvo un estudio individual tramitado en agosto de 2012 en el expediente ET-040-2012, no es posible comparar los datos de demanda reportados por la empresa en ese estudio con los datos de la presente solicitud tarifaria, esto en virtud de que esta solicitud de revisión tarifaria consigna la fusión con la ruta 130, en un único código de ruta 179, esto de conformidad con lo establecido en el artículo 6.6 de la Sesión Ordinaria 83-2012 del 28 de noviembre de 2012 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (folios 34 al 41), lo que ocasiona que los datos no sean comparables, en razón de que se trata de esquemas operativos diferentes.

En el cuadro siguiente se muestran los datos de las dos variables de que se dispone:

Cantidad de pasajeros por mes según ramal

<i>Ruta</i>	<i>Descripción</i>	<i>Empresa</i>	<i>Estadísticas</i>
<i>179</i>	<i>San Isidro de El General-Palmares-San Pedro-Tambor</i>	<i>2.173</i>	<i>2.089</i>
	<i>San Isidro de El General-Palmares-San Pedro-San Rafael</i>	<i>4.420</i>	<i>4.437</i>
	<i>San Isidro de El General-la Guaria-Santiago-La Colonia-Cristo Rey</i>	<i>4.258</i>	<i>4.060</i>
	<i>San Isidro de El General-La Guaria-Zapotal-San Jerónimo</i>	<i>3.981</i>	<i>3.968</i>
<i>Total</i>		<i>14.832</i>	<i>14.554</i>

En consecuencia, los datos de demanda utilizados en el presente estudio corresponden a los aportados por la empresa, esto es 14.832 pasajeros por mes.

1.2 Distancia

La distancia por carrera ponderada utilizada en el análisis tarifario es de 74,96 kilómetros, medida por los técnicos de la Autoridad Reguladora de los Servicios Público, según consta en el RA-243 (folios 16 al 22).

1.3 Carreras

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

La empresa mantiene los horarios aprobados de conformidad con el artículo 6.6 de la Sesión Ordinaria 83-2012 del 28 de noviembre de 2012 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 34 al 41). Los horarios autorizados ascienden a un total de 286,98 carreras por mes, la empresa por su parte indica que realiza 286,98 carreras mensuales. Las carreras según las estadísticas de julio 2014 a junio 2015 alcanzan un valor de 285,00.

El detalle de los datos disponibles es el siguiente:

<i>Descripción</i>	<i>CTP</i>	<i>Estadísticas 12 meses</i>	<i>Empresa</i>	<i>Presente Estudio</i>
San Isidro de El General-Palmares-San Pedro-Tambor	52,18	52,00	52,18	52,00
San Isidro de El General-Palmares-San Pedro-San Rafael	113,05	111,00	113,05	111,00
San Isidro de El General-la Guaria-Santiago -La Colonia-Cristo Rey	60,87	61,00	60,87	60,87
San Isidro de El General-la Guaria-Zapotal-San Jerónimo	60,87	61,00	60,87	60,87
Total	286,98	285,00	286,98	284,75

Para este caso, respetando el criterio expuesto, para el estudio se consideran 284,75 carreras por mes.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con 5 autobuses como flota autorizada, según el oficio DACP-2015-3412 de fecha 15 de mayo del 2015 (folios 42 al 44); de acuerdo con la información del Registro Nacional de la Propiedad (RNP), 2 unidades están a nombre de Transportes Fátima S.A., y las restantes 3 unidades, a saber: SJB-07936, SJB-10312 y SJB-10849 están registradas a nombre de Transportes Vargas Rojas, Empresa Gafeso y empresa Solís y Mata Ltda respectivamente.

La Junta Directiva de la Aresep estableció con respecto al arrendamiento de unidades en la Sesión Ordinaria 58-2003 del 30 de setiembre de 2003, lo siguiente:

“ACUERDO 009-058-2003

[...] Para aquellas unidades que sin ser propiedad del concesionario o permisionario, el CTP haya autorizado su arrendamiento y operación, se reconocerá como gasto máximo por concepto de arrendamiento, el equivalente a la depreciación más la rentabilidad asignada de acuerdo con la edad de dichas unidades, como si fueran propias.”

La situación de la empresa en cuanto al arrendamiento de las unidades es que cuentan con su respectivo contrato de arrendamiento y autorización del CTP (folios 263 al 268), con un valor de alquiler de ¢750.000 por unidad.

Luego de esta consideración, el análisis se hace con el siguiente procedimiento establecido:

- i. Se obtiene el total del monto de la depreciación más la rentabilidad promedio por autobús, que corresponde a la flota arrendada como si fuera propia y se compara con el valor del alquiler mensual por bus.*
- ii. Si el monto del alquiler es mayor, se deja el costo de la unidad como si fuera propia.*
- iii. Si el monto del alquiler es menor, ello implica que el valor de las unidades alquiladas es igualmente menor que el valor que señala el modelo para ese tipo de unidad, por lo que en consideración del principio de servicio al costo, se busca el valor de la unidad que en forma equivalente respondería en suma de la depreciación y rentabilidad, al valor del alquiler efectivamente pagado y se retoma como el nuevo valor de las unidades en el modelo.*

En este caso, se da la situación anotada en el punto ii, por lo que para efectos del presente estudio se tomaran las unidades arrendadas como si fueran propias.

Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad; el cumplimiento verificado al día del análisis tarifario es de un 100 %.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (22 de octubre de 2007, Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT) y en comparación con la información suministrada por la empresa, sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó la revisión técnica de las unidades, indicando la condición de “Favorable con defecto leve”, para todas las unidades (autobuses).

Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta es un autobús interurbano corto, esto, de conformidad con la estratificación establecida en la resolución RRG-2466-2001 del 10 de enero de 2002, publicada en el Alcance N° 17 a la Gaceta N° 39 del 25 de febrero de 2002.

La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$ 119.000 (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ¢539,04 por dólar prevaeciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢64.145.760.

Edad de la flota

La edad promedio de la flota es de 7,4 años.

1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ¢539,04 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica. La empresa utiliza en su petición tarifaria un tipo de cambio de ¢539,79/\$1.

1.6 Precio combustible

El precio del combustible diésel se ajusta al valor vigente al día de la audiencia: ¢449 por litro. La empresa utiliza en su petición tarifaria el precio de ¢477 por litro.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utiliza para la corrida del modelo es de 15,32 % según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Transportes Fátima S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permisionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (corre agregado al expediente). Se consulta además al Ministerio de Hacienda, la situación tributaria de la empresa por medio del oficio 781-IT-2016/124302 del 10 de mayo de 2015, al cual se da respuesta con oficio SPSCA-037-2016 del 12 de mayo de 2016 que indica que la empresa Transportes Fátima S.A. se encuentran al día al 10 de mayo de 2016, determinándose que la permisionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo, el documento corre agregado al expediente

2. Análisis del modelo estructura general de costos

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un aumento en la tarifa de un 56,73%.

2.1 Ocupación media de las unidades

De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 179 se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 48,8%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizados entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados de la unidad autorizada a la ruta.

Este aspecto es importante señalarlo ya que de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acordó aprobar el procedimiento de cálculo de horarios y flota para una determinada ruta (FORM-CTP-DING-11), señalando en lo que interesa lo siguiente:

“Otra de las variables que se toman en cuenta para el cálculo del intervalo es el factor de ocupación, el cual se utiliza básicamente para considerar los tiempos de recorrido, la longitud y el congestionamiento vial al que deben de someterse la ruta, de manera que se le garantice al usuario un nivel de comodidad aceptable. Este valor oscila entre 0.60-0.80 y va a ser directamente proporcional al volumen de movilización que presente el periodo. Para definir el valor correspondiente al factor de ocupación, se establece al periodo que presenta la mayor movilización, que por lo general es en hora pico, el valor máximo de 0.80; el valor para el resto de periodos del día se definen a partir de establecer una relación lineal entre los valores involucrados, es decir hallar una incógnita a partir de la proporcionalidad de tres valores conocidos. Lo cual se puede visualizar mejor con el siguiente ejemplo:

Utilizando el principio de proporcionalidad en la expresión anterior, se puede decir que A es directamente a B, como X es Y, por lo cual Y es igual al producto de B por X dividido entre A.

$$\left. \begin{array}{l} A \longrightarrow B \\ X \longrightarrow Y \end{array} \right\} \rightarrow Y = \frac{B \cdot X}{A}$$

De este modo se calculan los valores de factor de ocupación para el resto de periodos, tomando en consideración que si el valor obtenido es igual o mayor a 0.60, se establece ese dato como el factor de ocupación correspondiente al periodo, pero si el valor obtenido es menor a 0.60, se establece para el periodo un factor de 0.60.”

En el presente caso la ocupación de la ruta indica un factor de ocupación de 0,48, el cual resulta ser menor al factor de ocupación mínimo establecido en el procedimiento de cálculo de horarios y flota. Aunado a lo anterior es relevante considerar lo que ha establecido el Tribunal Administrativo de Transporte en la resolución TAT-2425-2014 con respecto a las facultades del CTP el cual señala en lo pertinente:

“...la Administración, tiene el deber de fiscalizar y verificar la correcta prestación del servicio remunerado de personas que delega en los particulares, pero también cuenta con la potestad de dictar todas aquellas pautas generales que de acuerdo con criterios técnicos sean necesarias para una mejor prestación del servicio público cedido, para ello con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones y realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos, para ello puede actuar a través de la creación de reglamentos u otros actos administrativos ordenatorios...”.

Aunado a lo anterior y en virtud de que la cantidad de carreras autorizadas es el denominador del factor de ocupación, es importante indicar que el acuerdo de horarios vigente para la ruta 179 data del año 2012 (artículo 6.6 de la Sesión Ordinaria 83-2012 del 28 de noviembre de 2012 de la Junta Directiva del CTP), por lo que desde esa fecha no se ha revisado el esquema operativo de la ruta y probablemente tampoco la demanda de la misma, lo que presupone que el ente competente en la materia como órgano administrativo para establecer las pautas del transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús; revise el esquema operativo de la ruta para ajustarlo a las condiciones actuales del servicio dentro de parámetros de eficiencia y prestación óptima, en consecuencia también se revisé el factor de ocupación de la ruta que señala un bajo aprovechamiento del servicio.

Por otra parte, respecto de la empresa Transportes Fátima como operadora de la ruta 179, dentro de la etapa de renovación de la concesión debe dentro de este proceso aportar al CTP los requisitos legales y estudios técnicos establecidos en la resolución RRG-5266-2005 de las 8:00 horas del 2 de enero del 2005 emitida por la Aresep, para efectos del trámite de refrendo correspondiente, siendo indispensables los aspectos técnicos dispuestos en el inciso e) de la cláusula I), punto 3) de dicha resolución. Sin embargo, esta Intendencia de Transporte a la fecha no ha recibido los resultados de los estudios técnicos debidamente aprobados por el CTP, mediante los cuales se logre comprobar que dicho Consejo verificó el esquema operativo que presta el concesionario.

Finalmente, la Dirección Técnica del CTP mediante oficio DTE-2016-0487 de fecha 4 de mayo de 2016, indicó respecto a la ruta 179 operada por la empresa Transportes Fátima S.A. lo siguiente:

“... para las empresas Transportes Fátima S.A., Solís y Mata Ltda. y Transportes Navarro S.A. me permito señalar que dichas empresas a la fecha no han presentado el estudio técnico para refrendo, es más en el mes de enero del 2016, presentaron solicitud de prórroga para la entrega del mismo estando a la fecha aún pendientes.

Una vez que los mismos sean aportados se procederá a asignar para validación en la programación de trabajos de campo, en caso de que la memoria de cálculo cumpla con los parámetros establecidos por la administración.”

Dado lo anterior y para efectos del presente estudio se utilizarán los parámetros operativos autorizados por el CTP para la ruta 179 en virtud de que son los vigentes al momento de resolver el presente estudio; sin embargo se hará traslado al CTP para que proceda con un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo.

2.2 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Se recomienda aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 56,73%, tomando como tarifas base las autorizadas mediante resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016, publicada en el Alcance 45 a La Gaceta 55 del 18 de marzo de 2016.

El resultado de aplicar este porcentaje arroja lo siguiente:

Ruta	Descripción	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa Resultante (¢)		Variación	
		Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	Absoluta	Porcentual
179	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN PEDRO-TAMBOR-SAN RAFAEL						
	SAN ISIDRO-SAN RAFAEL	625	315	980	490	355	56,80%
	SAN ISIDRO-TAMBOR	625	315	980	490	355	56,80%
	SAN ISIDRO-LOS ANGELES	435	220	680	340	245	56,32%
	SAN ISIDRO-SAN PEDRO	360	180	565	285	205	56,94%
	SAN ISIDRO-ENTRADA A SAN PEDRO	325	165	510	255	185	56,92%
	SAN ISIDRO-ENTRADA A CAJON	325	0	510	0	185	56,92%
	SAN ISIDRO-NAVAJUELAS	280	0	440	0	160	57,14%
	SAN ISIDRO-PACUAR	295	0	460	0	165	55,93%
	SAN ISIDRO-REPUNTA	230	0	360	0	130	56,52%
	SAN ISIDRO-PALMARES	150	0	235	0	85	56,67%
	SAN ISIDRO-LOURDES	150	0	235	0	85	56,67%
	SAN PEDRO-SAN RAFAEL	185	0	290	0	105	56,76%
	TARIFA MINIMA	120	0	190	0	70	58,33%
179	SAN ISIDRO DE EL GRAL-FATIMA-ZAPOTAL EXT COLONIA CRISTO REY						
	SAN ISIDRO-COLONIA CRISTO REY	1130	565	1770	885	640	56,64%
	SAN ISIDRO-ZAPOTAL	1130	565	1770	885	640	56,64%
	SAN ISIDRO-LA HORTENSIA	1050	525	1645	825	595	56,67%
	SAN ISIDRO-SANTIAGO	1000	500	1565	785	565	56,50%
	SAN ISIDRO-FATIMA	875	440	1370	685	495	56,57%
	SAN ISIDRO-LA GUARIA	815	410	1275	640	460	56,44%
	SAN ISIDRO-LA UNION	650	325	1020	510	370	56,92%
	SAN ISIDRO-LA FORTUNA	615	310	965	485	350	56,91%
	SAN ISIDRO-CAJON	535	0	840	0	305	57,01%
	SAN ISIDRO-PACUAR	470	0	735	0	265	56,38%
	SAN ISIDRO-REPUNTA	355	0	555	0	200	56,34%

3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

Las audiencias públicas se realizaron:

Martes 17 de noviembre del 2015

Salón comunal de la Asociación de Desarrollo de Las Juntas de Pacuar, ubicado frente a la plaza de fútbol de Las Juntas de Pacuar, Daniel Flores, Pérez Zeledón, San José.

Miércoles 18 de noviembre del 2015

Salón de la Asociación de Desarrollo de San Rafael, ubicado frente a la escuela de San Rafael, San Pedro, Pérez Zeledón, San José.

Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 3913-DGAU-2015/109459 del 19 de noviembre de 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 343) y según el acta de la audiencia pública N° 102 de los días 17 y 18 de noviembre del 2015 (folios 346 al 356), se presentaron las siguientes coadyuvancias y oposiciones:

1) **Oposición:** *Autotransportes Mopvalhe S.A., cédula jurídica 3-101-088740, representada por el señor Hugo Alberto Blanco Solís, cédula de identidad número 1-492-942. No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (folios 295 al 309).*

a) *La Aresep bajo su potestad regulatoria aplique los principios de tarifa de protección de la ruta corta urbana (ruta 140) y la ruta interurbana (ruta 179), en razón de mantener las tarifas de la ruta 140 sin variación alguna y aprobar tarifas más altas en la ruta 179, esto en razón del criterio vertido por la Junta Directiva de la Aresep sobre el concepto de corredor común.*

b) *Se establezca tarifas superiores para la ruta 179 respecto a las tarifas de la ruta 140 en los siguientes fraccionamientos:*

- i) San Isidro-Pacuare*
- ii) San Isidro-Repunta*
- iii) San Isidro-Palmares*
- iv) San Isidro-Lourdes*
- v) Tarifa mínima*

c) *En la revisión tarifaria de la ruta 179 sea analizado el valor del autobús y la tipología de las unidades en función del Sistema Unificado de Clasificación de Rutas (SUCR) y Especificaciones técnicas de la flota. De igual manera se revise el monto de los contratos de arrendamiento y la información de los estados financieros, no como requisito de admisibilidad, sino como información determinante para establecer el equilibrio financiero de la empresa.*

d) *Que se incluya los valores de los contratos de arrendamiento en el modelo tarifario, y se utilice la distancia ponderada y no la distancia real de la carrera.*

e) *Se valore la aplicación de un estudio de demanda elaborado por la Aresep o mediante convenio con PRODUS a fin de demostrar la movilización real de la ruta 179 y los índices de captación de demanda en relación con la ruta 140.*

2) **Oposición:** *El señor Henry Céspedes Corrales, cédula de identidad 1-741-0801. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

a) *Las unidades de servicio, no tienen maleteros, no tienen gavetas.*

b) *El autobús de las cuatro de la tarde la mayoría de las veces va repleto y la gente no puede tomar ese autobús.*

c) *Es necesario aumentar la cantidad de carreras y horarios.*

3) **Oposición:** *El señor Carlos Fonseca Camacho, cédula de identidad 1-839-0530. Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.*

- a) *La Asociación de Desarrollo ya había solicitado a la empresa mejorar las unidades que tiene para esta zona.*
- b) *La empresa cobra tarifas no autorizadas.*
- c) *Es necesario mayores horarios y carreras, son muy pocas y la población se ve seriamente afectada.*
- d) *Los autobuses viajan sobrecargados, no se justifica ese aumento.*

4) **Oposición:** *La Defensoría de los habitantes de la República, representada por Ana Karina Zeledón, cédula de identidad número 1-1082-0378. Se acredita al señor Roberto de Prado Picado, cédula 1-1035-0115, para que haga uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito, señala textualmente lo siguiente:*

- a) *La Defensoría observa que la empresa Transportes Fátima S.A. recibió el último incremento extraordinario autorizado por la Autoridad Reguladora mediante el procedimiento de ajuste automático según lo publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 92, Alcance 34 del 14 de mayo del 2015. Es importante señalar que, de acuerdo con lo manifestado por la Autoridad Reguladora en diferentes resoluciones los incrementos de tarifas en los servicios públicos por concepto de ajuste de tarifas automáticas cubre el 75% de los costos de operación de la empresa, de tal forma que si la ARESEP le ha otorgado a la empresa Transportes Fátima S.A. los ajustes por medio de las fijaciones generales, esta Defensoría no encuentra suficientes motivos que justifiquen el ajuste solicitado a las tarifas del 58,76%.*
- b) *La Defensoría de los Habitantes le solicita a la ARESEP verificar cuidadosamente los datos de la demanda reportados por la empresa Transportes Fátima S.A, pues surgen algunas dudas sobre los mismos, principalmente basados en los siguientes aspectos: Los datos utilizados en la modelación de las tarifas propuestas, son las reportadas directamente por la empresa operadora, no existiendo ningún estudio realizado por la Autoridad Reguladora o por alguna empresa contratada por la Autoridad Reguladora y mucho menos un estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público que haya estimado, comparado o avalado los datos de la demanda transportada.*
- c) *De la información de demanda aportada por la empresa Transportes Fátima S.A. se puede extraer para los cuatro recorridos que componen la ruta número 179 y para los datos comprendidos entre el mes de julio*

del 2014 y el mes de junio del 2015 que se presenta una ocupación por carrera del 50,2%, la cual no coincide con el estudio de demanda del CTP del año 2012 y es muy baja. Se recomienda establecer un valor mínimo de este factor de ocupación cercano a la relación entre el número de asientos y la capacidad total de los vehículos, esto según Molinero y Sánchez Transporte Público, Planeación, Diseño, Operación y Administración, 2013 que para este caso presenta un 84% considerando que la capacidad total para esta ruta es de 63 personas y considerando que de los 53 asientos promedios por unidad más 10 personas como máximo de pie, según lo dispuesto por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante el artículo 4.4 de la Sección Ordinaria 20-2007, de acuerdo a este nivel de ocupación que presenta la ruta 179 es bajo, como ya se indicó lo que permite suponer que el sistema operativo actual debería ser ajustado para contar con niveles de ocupación promedios mayores por carrera, con una incidencia sobre los costos operativos de la empresa.

- d) Sobre la flota del servicio; de acuerdo con el planteamiento hecho por la empresa Transportes Fátima S.A., una de las razones que justifican el aumento de tarifas solicitado se fundamenta en la inversión realizada completamente en la mejora del parque vehicular, con la sustitución de dos unidades, una modelo 2009 y otra modelo 2015, sobre este particular se debe indicar que basados en el método del cálculo de la depreciación de los autobuses que hace el modelo aplicado por la Autoridad Reguladora, este estima un periodo de depreciación de 7 años y además considera un valor de salvamento de 0% una vez transcurridos estos 7 años, aplicando estas condiciones a lo planteado por la empresa operadora del servicio de la ruta 179, se tendrá que de acuerdo con los parámetros establecidos en el mencionado modelo para la unidad de modelos 2009 que en la actualidad cuenta con 6 años de antigüedad, la misma cuenta con un valor residual de tan solo un 3,57% de su valor inicial, por lo que para la estimación de tarifas los costos que deben reconocerse sobre esta unidad son poco significativos.*

En ese mismo sentido solamente la unidad del año 2015 tendrá un peso de 100% de su valor inicial y si además se considera que la flota autorizada es de 5 unidades, esto significa que el efecto alegado de la inversión estaría siendo aportado prácticamente por una unidad, la cual representa únicamente el 20% de la flota autorizada, situación que parece no estar acorde tampoco con el aumento solicitado. Para determinar el impacto que la variación de los años de modelo que las unidades tienen sobre la estimación de las tarifas de la ruta 179 y considerando las demás condiciones constantes se realizaron la corrida del modelo ante dichos cambios bajo las siguientes condiciones con la flota actual (una unidad 2015 y una unidad 2009), en el caso FA-2015,

con la flota intermedia anterior antes oficio DACP 2015 3412 y además para adelantar esta parte se corrieron las variables con los diferentes modelos ya casi que para finalizar se puede observar que si bien es cierto hay una variación en el aumento de las tarifas debido al año del modelo de las unidades de la flota, la ruta 179, las condiciones opuestas en el peso en conjunto de las demás variables incluidas en el modelo, tienen un impacto más alto que produce la flota sobre el aumento del análisis del expediente.

- e) *Los estados financieros incluidos en el presente expediente de aumento tarifario, se puede notar que la empresa Transportes Fátima S.A. reportó al 30 de setiembre del 2014 una utilidad generada en el periodo comprendido entre el 30 de setiembre del 2013 al 30 de setiembre del 2014 una suma de 3.208.141, esta condición permite suponer que la actual estructura tarifaria de la ruta 179 sí permite cubrir los costos de operación de este servicio, lo demás contradice lo señalado por la empresa Transportes Fátima para justificar el incremento.*

Se indica, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, lo siguiente:

A la empresa Autotransportes Mopvalhe S.A.:

Referente a la petición de fijación de tarifas superiores para la ruta larga del corredor común.

Como definición de corredor común se indica que es un concepto ingenieril y económico que tiene como fin evitar desplazamientos de demanda por ajustes tarifarios para empresas que comparten recorridos y fraccionamientos tarifarios. Para tal fin, existe un principio regulatorio de protección a la ruta corta, reconocido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora mediante acuerdo N° 025-061-98 que señala:

“Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas y microbús comparten un recorrido en común (corredor común), debe establecerse una tarifa superior para la ruta más larga, a un nivel razonable para evitar la competencia desleal, esto para el tramo en común, además, ante una modificación de la tarifa de la ruta corta se deben ajustar las tarifas de las rutas largas correspondientes a los tramos comunes a la ruta corta.”

Cuando se aplican ajustes a otras empresas usando este concepto, dado que no hay un estudio de costos de por medio, sino meramente el concepto económico indicado, es un hecho que pueden darse distorsiones tarifarias. Sin embargo, en el presente caso no se modifican las tarifas de la ruta 140, en virtud de que la empresa petente no solicitó ajuste de tarifas por concepto de corredor común y por el hecho de que no fue publicitado en la convocatoria a audiencia pública de la ruta 179.

Sobre los valores de los autobuses

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta con base en las distancias por carrera de los recorridos de las rutas, es el correspondiente a un bus interurbano corto, esto de conformidad con la estratificación establecida en la resolución RRG-2466-2001 del 10 de enero de 2002, publicada en el Alcance N° 17 a la Gaceta N° 39 del 25 de febrero de 2002.

A la Defensoría de los Habitantes:

Demanda del servicio:

Según el procedimiento establecido y lo ordenado por la Junta Directiva, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde al dato de demanda reportado por la empresa, esto al ser un dato mayor que el correspondiente a los últimos doce meses de estadísticas reportadas por la empresa en nuestras bases de datos. Asimismo, debe tenerse en consideración que no es posible comparar los datos de demanda reportados por la empresa con los datos históricos de la ruta 179, esto en virtud de que la presente solicitud de revisión tarifaria se constituye en el primer estudio tarifario individual para la ruta 179 donde se consigna la fusión con la antigua ruta 130, en un único código de ruta 179, de conformidad con lo establecido en el artículo 6.6 de la Sesión Ordinaria 83-2012 del 28 de noviembre de 2012 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

Sumado a lo anterior, en el Por Tanto II de la resolución 131-RIT-2015 (fijación tarifaria a nivel nacional para el transporte remunerado de personas, modalidad autobús, del II semestre de 2015) se dispuso que la información estadística que remitan las empresas concesionarias y permisionarias debe ser firmada digitalmente por el representante legal de la empresa, esto a fin de garantizar la fidelidad de la información. Esta información podrá verificarse a través de auditorías de demanda realizadas por esta Autoridad Reguladora.

Realización de un estudio de campo para determinar y actualizar horarios, recorridos y otros parámetros de operación:

Se recomienda solicitar al CTP, el estudio de campo para determinar y actualizar horarios, recorridos, flota y otros parámetros de operación.

Relativo al cálculo tarifario.

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales para la prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Los costos totales del servicio, varían según el esquema operativo establecido por el CTP, es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos promedios para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la hoja de cálculo que corre en el expediente presenta los datos y cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre prestación óptima y el costo de dicho servicio. Específicamente esto se puede verificar en la pestaña denominada “Estructura de Cálculo” del modelo tarifario.

A los señores: Henry Céspedes Corrales, Carlos Fonseca Camacho

Acerca de las condiciones con que se presta el servicio y necesidades de un mejor servicio

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: solicitud de un nuevo permisionario, número de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio. Si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les amplíen los horarios, rutas, fraccionamientos y establezcan paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo Técnico de Transporte Público (CTP). Sobre terminales y paradas techadas de autobuses deben solicitarlas a su Municipalidad. En este sentido, el Artículo 9, de la ley 3503 - señala “Declárase de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas.

Procedimiento inmediato en el caso de que circulen unidades no autorizadas

En el caso de que circulen unidades no autorizadas se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo al artículo 41 de la LEY 9078 DE TRANSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL y plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

Referente al cobro de tarifas no autorizadas.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos a través de la Intendencia de Transporte solicitará a la empresa operadora manifieste lo que tenga a bien respecto del supuesto cobro de tarifas no autorizadas, y notificará a la Dirección General de Atención al Usuario para que proceda como corresponda en el ámbito de sus competencias.

Procedimiento para plantear quejas y denuncias.

En lo relativo a las diferentes quejas o denuncias se les indica que para canalizar y tramitar una denuncia o una queja de manera célere y efectiva se recomienda presentar una queja o denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP, para lo cual deberá cumplirse con las siguientes formalidades:

- *Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- *Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.*
- *Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora*
- *Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.*
- *Por escrito plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregaran el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula y si del caso los recibos correspondientes.*

- *De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- *Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.*
- *El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.*
- *En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la Autoridad Reguladora que recibe la queja, hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del documento.*
- *Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por éste último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados.*
- *Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.*
- *Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.*
- *Copia de los comprobantes, recibos o facturas del servicio público de interés, si los hubiere.*
- *Disponer que en el caso de que la queja sea interpuesta por una persona adulta mayor o bien con alguna discapacidad, la ARESEP brindará atención preferencial, y otorgará las facilidades necesarias que demanda ese sector de la población, para la realización del trámite.*
- *Sobre maltrato al adulto mayor recurrir además al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor (CONAPAM).*

El papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica y no permitiendo aumentos desproporcionados.

La Ley le ha otorgado a la ARESEP la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las

entidades prestadoras de dichos servicios, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio.

La ARESEP debe brindar protección en función de principios generales como el servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos.

En todos los casos, como en el presente estudio, la hoja de cálculo que corre agregada al expediente presenta los datos y cálculos utilizados para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio en la prestación óptima y al costo de dicho servicio.

(...)”

- II.** Conforme a los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar un incremento del 56,73% sobre las tarifas vigentes de la ruta 179, tal y como se dispone.

POR TANTO

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley general de la administración pública (Ley 6227) y el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE

- I.** Acoger el informe 972-IT-2016/126825 del 3 de junio de 2016 y proceder a fijar las siguientes tarifas para la ruta 179 descrita como: San Isidro de El General -San Pedro-Tambor-San Rafael- La Guaria- Santiago-La Colonia-Zapotál –San Jerónimo y viceversa, operada por la empresa Transportes Fátima S.A. según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción	Tarifa (¢)	
		Regular	Adulto Mayor
179	SAN ISIDRO DE EL GRAL-SAN PEDRO-TAMBOR-SAN RAFAEL		
	SAN ISIDRO-SAN RAFAEL	980	490
	SAN ISIDRO-TAMBOR	980	490
	SAN ISIDRO-LOS ANGELES	680	340
	SAN ISIDRO-SAN PEDRO	565	285
	SAN ISIDRO-ENTRADA A SAN PEDRO	510	255
	SAN ISIDRO-ENTRADA A CAJON	510	0
	SAN ISIDRO-NAVAJUELAS	440	0
	SAN ISIDRO-PACUAR	460	0
	SAN ISIDRO-REPUNTA	360	0
	SAN ISIDRO-PALMARES	235	0
	SAN ISIDRO-LOURDES	235	0
	SAN PEDRO-SAN RAFAEL	290	0
	TARIFA MINIMA	190	0
179	SAN ISIDRO DE EL GRAL-FATIMA-ZAPOTAL EXT COLONIA CRISTO REY		
	SAN ISIDRO-COLONIA CRISTO REY	1770	885
	SAN ISIDRO-ZAPOTAL	1770	885
	SAN ISIDRO-LA HORTENSIA	1645	825
	SAN ISIDRO-SANTIAGO	1565	785
	SAN ISIDRO-FATIMA	1370	685
	SAN ISIDRO-LA GUARIA	1275	640
	SAN ISIDRO-LA UNION	1020	510
	SAN ISIDRO-LA FORTUNA	965	485
	SAN ISIDRO-CAJON	840	0
	SAN ISIDRO-PACUAR	735	0
SAN ISIDRO-REPUNTA	555	0	

- II.** Indicar a Transportes Fátima S.A. que debe, en un plazo máximo de veinte días hábiles, dar respuesta a cada uno de los opositores que participaron en el proceso de audiencia pública, cuyos lugares o medios para notificación consten en la presente resolución, con copia al expediente ET-076-2015 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que ellos expusieron, relacionados con el incumplimiento de los términos a que les obliga su condición de concesionaria y otros asuntos tratados en la audiencia relacionados con su empresa.
- III.** Solicitar al Consejo de Transporte Público (CTP) la realización de un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo

del principio del servicio al costo. Una vez que se realice el estudio respectivo se ponga en conocimiento de la Aresep para lo de su competencia.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N° 58188.—(IN2016040412).

RIT-081-2016

San José, a las 15:20 horas del 16 de mayo de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LO RESUELTO POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA MEDIANTE ACUERDO 06-25-2016 DE LA SESIÓN ORDINARIA 25-2016 DEL 28 DE ABRIL DE 2016, REFERENTE AL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES HERMANOS NAVARRO S.A.

EXPEDIENTE ET-105-2015

RESULTANDO QUE:

- I.** La empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., cédula jurídica 3-101-143709, cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria en la ruta 662 descrita como: Hospital de San Vito-Barrio Alborada-Barrio Canadá-Cruce de Danto y viceversa, según artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 15-2006 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), celebrada el 02 de marzo de 2006 (folios 29 al 34).
- II.** El 14 de octubre de 2015 el señor Marvin Delgado Rodríguez, mayor, empresario, divorciado, vecino de San Vito, cédula de identidad 1-638-660, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A. (folio 20), presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 22% sobre las tarifas vigentes de la ruta 662 (folios 01 al 07).
- III.** La Intendencia de Transporte mediante resolución 185-RIT-2015 del 18 de diciembre de 2015 procede a rechazar la solicitud de ajuste tarifario para la ruta 662, operada por la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., esto dado que la ocupación de la ruta es menor que el factor mínimo de ocupación establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta, violentándose el criterio de otorgar tarifas bajo el servicio al costo, el cual se refiere que por medio de las tarifas fijadas se logre cubrir los gastos de operación incurridos por el empresario; o dicho de otra manera, resulta ser el principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad, según con lo que establece el artículo 31 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) (folios 397 al 412).

- IV.** El 6 de enero del 2016 la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., presenta recurso de apelación contra la resolución 185-RIT-2015 por no estar de acuerdo con la misma (folios 124 al 133).
- V.** El 4 de abril de 2016, mediante oficio 296-DGAJR-2016, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria le comunica a la Intendencia de Transporte sobre el amparo de legalidad interpuesto por Autotransportes Hermanos Navarro S.A. contra la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos por que no se le había resuelto el recurso de apelación presentado en fecha 6 de enero de 2016 contra la resolución 185-RIT-2015 (folios 187 al 195).
- VI.** El 6 de abril del 2016, por oficio 596-IT-2016, la Intendencia de Transporte remite al señor regulador Dennis Meléndez como Presidente de la Junta Directiva, indicando que de acuerdo al artículo 349 de la Ley 6227 y conforme con lo establecido en el RIOF (artículo 6, inciso 2), corresponde a la Junta Directiva conocer y resolver las apelaciones a las resoluciones que en temas regulatorios sean emitidos por las Intendencias y sus órganos desconcentrados (folios 210 al 211).
- VII.** Mediante oficio 267-SJD-2016 del 7 de abril del 2016, la Secretaria de Junta Directiva, traslada para su análisis a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación presentado por Transportes Fátima S.A. contra la resolución 185-RIT-2016 (folio 214).
- VIII.** El 22 de abril de 2016, mediante oficio 348-DGAJR-2016 la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria recomienda a la Junta Directiva de la ARESEP, declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Autotransportes Hermanos Navarro S.A., contra la resolución 185-RIT-2015 (folios 238 al 248).
- IX.** El 28 de abril de 2016, en la Sesión Ordinaria No. 25-2016 de la Junta Directiva de la Aresep, en la que se conoció el oficio 348-DGAJR-2016 del 22 de abril de 2016, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el Intendente de Transporte con motivo de lo recomendado por el asesor legal de la Junta Directiva y
siendo que la parte recurrente solamente interpuso recurso de apelación, no permitiendo a la Intendencia de Transporte referirse a los argumentos planteados en el recurso, solicitó al órgano colegiado de la Aresep la palabra para referirse a los argumentos esgrimidos por la recurrente, asimismo, motivó a viva voz las razones por las cuales no se encontraba de acuerdo con lo que estaba recomendando el órgano asesor de Junta Directiva. Dichas manifestaciones no constan en el acta respectiva por disposición expresa de los miembros de la Junta Directiva.

- X.** Mediante oficio 308-SJD-2016, de fecha 29 de abril del 2016 (folio 249), la Secretaria de Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, comunica a la Intendencia de Transporte, el acuerdo 06-25-2016 del 28 de abril de 2016, que resolvió por unanimidad y con carácter firme lo siguiente:

“(…)

- a) Declarar con lugar, el recurso de apelación interpuesto por Transportes Fátima S.A, contra la resolución 185-RIT-2015.*
- b) Anular en todos sus extremos la resolución 185-RIT-2015 y retrotraer el procedimiento al momento procesal oportuno, sea este el momento del análisis tarifario correspondiente.*
- c) Agotar la vía administrativa.*
- d) Notificar a las partes la resolución.*
- e) Trasladar el expediente a la Intendencia de Transporte, para lo que corresponda.*

(…)”

- XI.** En virtud del acuerdo de Junta Directiva 06-25-2016 de la Sesión Ordinaria No. 25-2016, celebrada el día 28 de abril de 2016, la Intendencia de Transporte mediante el oficio 729-IT-2016/123590 del 03 de mayo de 2016, se manifestó respecto de lo resuelto por la Junta Directiva. En el oficio supra referido, se solicitó la incorporación al expediente respectivo de las manifestaciones realizadas por la Intendencia de Transporte en la sesión de Junta Directiva No. 25-2016, asimismo, se hizo referencia expresa a la debida motivación del acto, esto en razón de que el porcentaje de ocupación de la ruta operada por la recurrente (24,9%) era menor al factor mínimo de ocupación (60%) establecido por el CTP para el cálculo de horarios y flota de una determinada ruta. En razón de la inconsistencia en el nivel de ocupación se dispuso por parte de la Intendencia de Transporte que de previo a ajustar las tarifas se debía remitir el caso al CTP para que procediera a realizar un estudio de demanda actualizado de la ruta que permitiera revisar el esquema operativo de la ruta y el nivel de ocupación.
- XII.** Lo resuelto por la Junta Directiva mediante el acuerdo de Junta Directiva 06-25-2016 de la sesión ordinaria No. 25-2016, notificado a la Intendencia de Transporte por oficio 308-SJD-2016 del 29 de abril del 2016, fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 973-IT-2016/126831 del 3 de junio de 2016, que corre agregado al expediente.
- XIII.** Se han cumplido las prescripciones en los procedimientos y plazos de ley.

CONSIDERANDO QUE

- I. Conviene extraer lo siguiente del oficio 973-IT-2016/126831 del 3 de junio de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN***1. Variables utilizadas:***

VARIABLES	Aresep	Empresa	Diferencia absoluta	Diferencia (%)
Demanda Neta (personas)	18.185	17.262	923	5,35%
Distancia (km/carrera)	8,76	8,60	0,16	1,86%
Carreras	729,17	729,17	0	0,00%
Flota (unidades)	2,00	2,00	0	0,00%
Tipo de Cambio (colones)	538,98	541,76	-2,78	-0,51%
Precio combustible (colones)	449,00	458,00	-9,00	-1,97%
Tasa de Rentabilidad	15,26%	15,78%	-0,01	-3,30%
Valor del Bus (dólares)	103.000	103.000	0	0,0%
Valor del Bus (colones)	55.514.940	55.801.280	-286.340	-0,5%
Edad promedio de flota (años)	8,50	8,50	0	0,00%

1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

De acuerdo con la metodología actual, el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos que provienen de las siguientes fuentes:

- El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.*
- El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución RRG-8148-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008.*
- El valor histórico reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista), o estudio de demanda realizado por el Consejo de Transporte Públicos (en caso de que exista).*

De los valores antes indicados, se utiliza el valor más alto.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 7 de junio de 2012, ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014, en donde en lo que interesa señala:

“(…) En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio.”

La empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., corre el modelo con un dato de demanda promedio mensual de 17.262 pasajeros. La Intendencia de Transporte, de acuerdo con las estadísticas presentadas por el operador para el período octubre 2014 a setiembre 2015, obtiene una demanda promedio mensual de 17.229 pasajeros.

El estudio tarifario individual anterior corresponde al tramitado en el expediente ET-061-2007 de fecha 12 de junio de 2007, en el cual se utilizó una demanda mensual de 18.185 pasajeros.

El detalle de los datos disponibles de demanda es el siguiente:

VARIABLES	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Estudio anterior	Presente estudio
Demanda Neta (personas)	17.262	17.229	18.185	18.185

Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 18.185 pasajeros promedio mes por ser el dato mayor.

1.2 Distancia

La distancia se calcula con base en los datos de la inspección de campo realizada por la Intendencia de Transporte, según acta de inspección con oficio 1674-IT-2015/109959 del 17 de noviembre de 2015 (folios 582 al 584 del expediente RA-208).

La distancia por carrera medida por Aresep, que se usará en este estudio, es de 8,76 km/carrera. La distancia por carrera usada por la empresa en su corrida del modelo tarifario es de 8,60 km/carrera.

1.3 Carreras

Para el análisis de las carreras se toma en cuenta el siguiente criterio:

- a) *Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) *Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

Con base en los horarios establecidos según artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 15-2006 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público del 02 de marzo de 2006 (folios 29 al 34), se calcula un promedio mensual de 730,48 carreras. Según estadísticas presentadas por la empresa, correspondiente al periodo entre octubre 2014 y setiembre 2015, el promedio fue de 730,33 carreras por mes. La empresa corre el modelo tarifario con un dato de 729,17 carreras por mes.

El detalle de los datos disponibles de carreras es el siguiente:

VARIABLES	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	MOPT-CTP	Presente estudio
Carreras	729,17	730,33	730,48	729,17

De acuerdo con el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 729,17 carreras promedio mensuales.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con una flota de 2 unidades autorizadas según el oficio DACP-2014-1820 del 25 de agosto de 2014 (folios 35 al 37). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Capacidad
1	SJB-10310	2006	49
2	PB-2221	2007	51

De acuerdo con información del Registro Nacional, las unidades no están a nombre de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., ya que se

encuentran inscritas a nombre de Transportes Junquimar S.A. Estas unidades cuentan con la autorización del CTP para su arrendamiento, sin embargo al tener una edad superior a 7 años no generan costos de depreciación y rentabilidad, por lo que para efectos tarifarios se consideran como propias.

Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta con base en las distancias por carrera de los recorridos de los ramales, es el correspondiente a un bus urbano. La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida, por lo que el valor de la flota para el presente estudio es de \$103.000 (resolución 008-RIT-2014 de 5 de febrero de 2014) que al tipo de cambio de ¢538,98 por dólar prevaleciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢55.514.940.

Cumplimiento ley 7600

Según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad; el cumplimiento verificado al día del análisis tarifario es de un 100%.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En consulta con la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007), sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que las 2 unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

Edad promedio

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 8,5 años.

1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajustó al valor vigente el día de la audiencia: ¢ 538,98 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica.

1.6 Precio del combustible

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢ 449,00 por litro (publicado en La Gaceta N° 216, Alcance N° 91 del 06 de noviembre de 2015), por ser el precio vigente al día de la audiencia pública.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 15,26% según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que la permisionaria cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (que corre agregado al expediente).

La verificación de las obligaciones tributarias de la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A. se gestiona mediante oficio 781-IT-2016/124302 con fecha 10 de mayo de 2016 dirigido al Ministerio de Hacienda y en respuesta se emite el oficio SPSCA-079-2015 del 7 de diciembre de 2015, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias, al 10 de mayo del presente año. El mismo corre agregado al expediente.

2. Análisis del modelo estructura general de costos

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos indica un aumento en la tarifa de un 23,14%.

2.1 Ocupación media de las unidades

De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 662 se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 24,9%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizados entre el número de viajes autorizados, y comparando este dato con respecto a la capacidad de pasajeros sentados de la unidad autorizada a la ruta.

Este aspecto es importante señalarlo ya que de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 74-2014 del 4 de diciembre del 2014, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) acordó aprobar

el procedimiento de cálculo de horarios y flota para una determinada ruta (FORM-CTP-DING-11), señalando en lo que interesa lo siguiente:

“Otra de las variables que se toman en cuenta para el cálculo del intervalo es el factor de ocupación, el cual se utiliza básicamente para considerar los tiempos de recorrido, la longitud y el congestionamiento vial al que deben de someterse la ruta, de manera que se le garantice al usuario un nivel de comodidad aceptable. Este valor oscila entre 0.60-0.80 y va a ser directamente proporcional al volumen de movilización que presente el periodo. Para definir el valor correspondiente al factor de ocupación, se establece al periodo que presenta la mayor movilización, que por lo general es en hora pico, el valor máximo de 0.80; el valor para el resto de periodos del día se definen a partir de establecer una relación lineal entre los valores involucrados, es decir hallar una incógnita a partir de la proporcionalidad de tres valores conocidos. Lo cual se puede visualizar mejor con el siguiente ejemplo:

Utilizando el principio de proporcionalidad en la expresión anterior, se puede decir que A es directamente a B, como X es Y, por lo cual Y es igual al producto de B por X dividido entre A.

$$\left. \begin{array}{l} A \rightarrow B \\ X \rightarrow Y \end{array} \right\} \rightarrow Y = \frac{B \cdot X}{A}$$

De este modo se calculan los valores de factor de ocupación para el resto de periodos, tomando en consideración que si el valor obtenido es igual o mayor a 0.60, se establece ese dato como el factor de ocupación correspondiente al periodo, pero si el valor obtenido es menor a 0.60, se establece para el periodo un factor de 0.60.” (El resaltado no es del original).

En el presente caso la ocupación de la ruta indica un factor de ocupación de 0,25, el cual resulta ser menor al factor de ocupación mínimo establecido en el procedimiento de cálculo de horarios y flota. Es relevante considera lo que ha establecido el Tribunal Administrativo de Transporte en la resolución TAT-2425-2014 con respecto a las facultades del CTP el cual señala en lo pertinente:

“...la Administración, tiene el deber de fiscalizar y verificar la correcta prestación del servicio remunerado de personas que delega en los particulares, pero también cuenta con la potestad de dictar todas aquellas pautas generales que de acuerdo con

critérios técnicos sean necesarias para una mejor prestación del servicio público cedido, para ello con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones y realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos, para ello puede actuar a través de la creación de reglamentos u otros actos administrativos ordenatorios... ”.

Aunado a lo anterior y en virtud de que la cantidad de carreras autorizadas es el denominador del factor de ocupación, es importante indicar que el acuerdo de horarios vigente para la ruta 662 data del año 2006 (artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 15-2006 del 2 de marzo de 2006 de la Junta Directiva del CTP), por lo que desde esa fecha no se ha revisado el esquema operativo de la ruta y probablemente tampoco la demanda de la misma, lo que sugiere que el ente competente en la materia como órgano administrativo para establecer las pautas del transporte remunerado de personas, en la modalidad por autobús; revise el esquema operativo de la ruta para ajustarlo a las condiciones actuales del servicio dentro de parámetros de eficiencia y prestación óptima, en consecuencia también se revisé el factor de ocupación de la ruta que señala un bajo aprovechamiento del servicio.

Finalmente, hay que indicar que la Dirección Técnica del CTP mediante oficio DTE-2016-0487 de fecha 4 de mayo de 2016 indicó respecto a la ruta 662 operada por la empresa Autotransportes Hermanos Navarro S.A. lo siguiente:

“... para las empresas Transportes Fátima S.A., Solís y Mata Ltda. y Transportes Navarro S.A. me permito señalar que dichas empresas a la fecha no han presentado el estudio técnico para refrendo, es más en el mes de enero del 2016, presentaron solicitud de prórroga para la entrega del mismo estando a la fecha aún pendientes.

Una vez que los mismos sean aportados se procederá a asignar para validación en la programación de trabajos de campo, en caso de que la memoria de cálculo cumpla con los parámetros establecidos por la administración.”

Dado lo anterior y para efectos del presente estudio se utilizarán los parámetros operativos autorizados por el CTP para la ruta 662 en virtud de que son los vigentes al momento de resolver el presente estudio; sin embargo se hará traslado al CTP para que proceda con un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios

costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo.

2.2 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

Se recomienda aplicar el resultado obtenido del modelo estructura general de costos que señala un aumento del 23,14%, tomando como tarifa base la autorizada mediante resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016, y publicada en el Alcance 45 a La Gaceta 55 del 18 de marzo de 2016.

El resultado de aplicar este porcentaje arroja lo siguiente:

Ruta	Descripción	Tarifa (¢)		Incremento	
		Vigente	Resultante	Absoluto	Porcentual
662	Hospital de San Vito-Barrio Alborada-Barrio Canadá-Cruce de Danto y viceversa				
	Hospital de San Vito-Barrio Alborada-Barrio Canadá-Cruce de Danto y viceversa	300	370	70,00	23,33%

3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

La audiencia pública se realiza el día 25 de noviembre del 2015 en el Salón Parroquial de la Iglesia Católica de San Vito, ubicado contiguo a la Iglesia Católica de San Vito, Coto Brus, Puntarenas. Mediante el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 4055-DGAU-2015/110516 del 27 de noviembre de 2015 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 165), así como el acta de la audiencia pública N° 112-2015 (folio 113); queda constancia de que no se presentaron participantes, por lo que no hubo exposición de oposiciones o coadyuvancias.

(...)”

- II.** Conforme a los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es otorgar el incremento tarifario solicitado, que corresponde a un 23,14% sobre las tarifas vigentes, tal y como se dispone.

POR TANTO

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593 y sus reformas), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la ley 7593, en la Ley general de la administración pública (Ley 6227) y el Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus órganos desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE

- I. Acoger el informe 973-IT-2016/126831 del 3 de junio de 2016 y proceder a ajustar las tarifas para la ruta 662 descrita como: Hospital de San Vito-Barrio Alborada-Barrio Canadá-Cruce de Danto y viceversa, según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción	Tarifas (colones)	
		Regular	Adulto mayor
662	Hospital de San Vito-Barrio Alborada-Barrio Canadá-Cruce de Danto y viceversa		
	Hospital de San Vito-Barrio Alborada-Barrio Canadá-Cruce de Danto y viceversa	370	0

- II. Solicitar al Consejo de Transporte Público (CTP) la realización de un estudio de demanda actualizado de la ruta, así como la revisión del esquema operativo de la misma y el nivel de ocupación a fin de garantizar a los usuarios un nivel aceptable en la prestación del servicio y no permitiendo que se traslade a los usuarios costos operativos producto de un nivel no eficiente del servicio, todo esto en resguardo del principio del servicio al costo. Una vez que se realice el estudio respectivo se ponga en conocimiento de la Aresep para lo de su competencia.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N° 58190.—(IN2016040413).

RIT-082-2016

San José, a las 15:45 horas del 16 de junio de 2016

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUS
PRESENTADA POR EL SEÑOR CRISTIAN GOMEZ VASQUEZ, EN SU
PERMISIONARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REM
PERSONAS EN LA MODALIDAD AUTOBÚS PARA LA RUTA 1210**

EXPEDIENTE ET-115-2014

RESULTANDO QUE:

- I. El 5 de agosto de 2014, el señor Cristian Gómez Vásquez, mayor, casado una vez, comerciante, vecino de San Carlos, portador de la cédula de identidad número 2-309-224, presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de incremento de un 572,52% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1210 descrita como: Ciudad Quesada-Peje Viejo y viceversa (folios 1 al 75).
- II. La Intendencia de Transporte mediante resolución 146-RIT-2014, dictada a las 15:30 horas del 12 de noviembre de 2014, resuelve la petición de incremento solicitada y ordena el rechazo de la misma, por cuanto se dan inconsistencias con respecto a quien es realmente el prestador del servicio de la ruta 1210 de cara a las pruebas documentales, inspección in situ, así como manifestación de opositora durante la audiencia pública celebrada el 13 de octubre de 2014 (folios 237 al 247). Dicha resolución se le notifica al solicitante el 17 de noviembre de 2014 (folio 249).
- III. El 20 de octubre de 2014 el señor Cristian Gómez Vásquez, presenta ante la Aresep solicitud de corrección de error material y recurso de revocatoria y apelación en subsidio, por no encontrarse de acuerdo con lo resuelto (folios 202 al 211).
- IV. La Intendencia de Transporte por medio de la resolución 026-RIT-2015 de las 10 horas del 25 de marzo de 2015 (folios 269 al 273) y notificada al petente el día 25 de marzo de 2015 (folio 276); resuelve en el Por Tanto I de dicha resolución lo siguiente:

“(...) anular de oficio la resolución 146-RIT-2014 de las 15:30 horas del 12 de noviembre de 2014 y, en consecuencia, retrotraer el expediente hasta la fase procesal oportuna, que en este caso sería la fase inmediata posterior al día de la celebración de la audiencia pública, a fin de que se hagan las prevenciones del caso para mejor resolver, se realice el análisis tarifario correspondiente y se subsanen las omisiones o referencias inexactas a la numeración de los documentos que respalden la nueva resolución a remitir.”
- V. La Intendencia de Transporte de conformidad con lo dispuesto en el Por Tanto I de la resolución 026-RIT-2015, por medio del oficio 349-IT-2015/84868 del 7 de abril de 2015 (folio 294), procede a solicitar al permisionario Cristian Gómez Vásquez lo siguiente:

“aportar análisis económico-financiero de la situación de la empresa con las tarifas vigentes y con las propuestas y la estructura de tarifas que se propone. Además se le solicita indicar las acciones emprendidas por la empresa en el pasado, para enfrentar los costos de operación y mantenimiento en la prestación del servicio de la ruta 1210 con la tarifas vigente, y que le permitieron mantenerse operando en los últimos años sin una solicitud de revisión tarifaria.”

- VI. El oficio 349-IT-2015 fue notificado a la empresa el 7 de abril de 2015, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente a su notificación para la presentación de la documentación respectiva (folio 295).
- VII. El señor Cristian Gómez Vásquez dentro del plazo señalado aporta la información solicitada el día 21 de abril de 2015 (folios 296 al 308)
- VIII. Mediante resolución RIT-035-2016 del 16 de marzo de 2016, publicada en el Diario Oficial La Gaceta 55, Alcance 45 del 18 de marzo de 2016, se fijan las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 1210.
- IX. La solicitud de marras fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe 1010-IT-2016/127910 del 16 de junio de 2016, que corre agregado al expediente.
- X. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO QUE:

- I. Del oficio 1010-IT-2016/127910 del 16 de junio de 2016, que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO DE LA PETICIÓN

1. Variables utilizadas:

VARIABLES	ARESEP	EMPRESA	Dif. absoluta	Dif. %
Demanda Neta	1.550	1.550	0	0,00%
Distancia (Km/carrera)	30,40	15,70	14,70	93,63%
Carreras	60,83	60,83	0	0,00%
Flota	1	1	0	0,00%
Tipo de Cambio	545,47	543,93	1,54	0,28%
Precio combustible	658,00	676,00	- 18,00	-2,66%
Tasa de Rentabilidad	16,71%	16,71%	0	0,00%
Valor del Bus \$	103.000	93.000	10.000	10,75%
Valor del Bus ¢	56.183.410	50.585.490	5.597.920	11,07%
Edad promedio de flota (años)	12,00	12,00	0	0,00%

1.1 Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

La metodología vigente al momento de la petición tarifaria, indica que el volumen de pasajeros que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos que provienen de las siguientes fuentes:

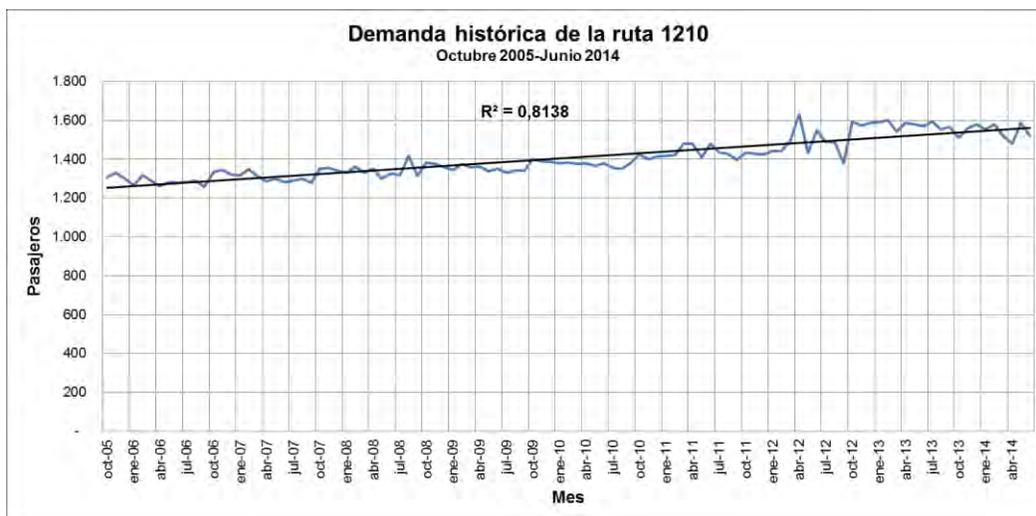
- *El valor reportado por el operador del servicio en la solicitud tarifaria.*
- *El valor reportado por el operador del servicio en las estadísticas operativas de los últimos 12 meses, el cual debe presentar de forma trimestral ante la ARESEP, según lo establecido en la resolución RRG-8148-2008 de las 15:30 horas del 31 de marzo de 2008 y posteriores.*
- *El valor histórico reconocido en el último estudio tarifario de la ruta (en caso de que exista), o estudio de demanda realizado por el Consejo de Transporte Públicos (en caso de que exista).*

Se utiliza el valor más alto de los valores antes indicados.

Este procedimiento se deriva de lo establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora en la resolución RJD-043-2012 del 7 de junio de 2012, y ratificada por medio de la resolución RJD-142-2014, dictada a las 14:50 horas del 30 de octubre de 2014, en donde en lo que interesa señala:

“(...) En primera instancia, se debe tener en cuenta que el procedimiento uniforme que la ARESEP ha utilizado en relación con la demanda y sus estudios tarifarios, parte del hecho de que ante la ausencia de un estudio de la demanda particular de los petentes, debidamente reconocido por el Consejo de Transporte Público del MOPT, se considera el dato que sea mayor entre la demanda histórica y el promedio mensual de las estadísticas de los últimos 12 meses previos al estudio.”

El permisionario Cristian Gómez Vásquez utiliza un dato de demanda promedio mensual de 1.550 pasajeros. La Intendencia de Transporte, de acuerdo con las estadísticas presentadas por el operador para el período julio 2013 a junio 2014, obtiene una demanda promedio mensual de 1.550 pasajeros. Es importante señalar que de conformidad con los reportes estadísticos remitidos por la empresa al expediente de requisitos de admisibilidad RA-473, el comportamiento histórico de la demanda para el periodo comprendido entre octubre de 2005 y junio de 2014 muestra un crecimiento lineal sostenido, pasado de 1.200 pasajeros promedio mes en octubre de 2005 a un valor cercano a 1.600 pasajeros promedio mes en junio de 2014, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:



Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 1.550 pasajeros promedio mes por ser el dato mayor.

1.2 Distancia

La distancia por carrera para la ruta 1210, establecida por el Departamento de Ingeniería del Consejo de Transporte Público (CTP), en el oficio DING-CERT-13-0148 del 7 de octubre de 2013 (folio 36), es de 30,40 km. La empresa erróneamente considera en el estudio tarifario que justifica su petición tarifaria una distancia por carrera de 15,70 km, la cual a todas luces corresponde a la distancia de un viaje y no de la carrera completa, tal como se desprende de la constancia emitida por el CTP antes indicada. Es importante señalar que esta incongruencia en el dato de distancia tiene un efecto importante el resultado del modelo tarifario, por lo que al proceder a corregir el dato correcto de distancia el resultado del modelo difiere de forma importante entre lo solicitado y la recomendación del presente informe.

1.3 Carreras

El siguiente criterio se toma en cuenta para el análisis de las carreras:

- a) Si la empresa reporta menos carreras que las autorizadas, se consideran solo las reportadas.*
- b) Si la empresa reporta más carreras que las autorizadas, se consideran solo las autorizadas.*

Basado en los horarios establecidos por artículo 11 de la Sesión 3057 del 7 de agosto de 1996 de la extinta Comisión Técnica de Transporte (CTT) (folios 29 al 30), se calcula un promedio mensual de carreras para la ruta, además se obtiene el dato proveniente de las estadísticas presentadas por la empresa al RA-473, correspondiente al periodo entre julio 2013 y junio 2014 y finalmente se determina el dato con el que la empresa corre el modelo tarifario, estos valores se presentan a continuación:

Variable	Empresa	Estadísticas últimos 12 meses	Autorizadas CTP	Presente estudio
-----------------	----------------	--------------------------------------	------------------------	-------------------------

<i>Carreras</i>	<i>60,83</i>	<i>60,83</i>	<i>60,87</i>	<i>60,83</i>
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 60,83 carreras promedio mensuales.

1.4 Flota

Flota autorizada

La empresa corre el modelo tarifario con una unidad autorizada según el acuerdo por artículo 7.12 de la Sesión Ordinaria 49-2013 del 18 de julio de 2013 (folios 31 al 35). El detalle es el siguiente:

<i>N°</i>	<i>Placa</i>	<i>Modelo</i>	<i>Capacidad</i>
<i>1</i>	<i>LB-1214</i>	<i>2002</i>	<i>49</i>

La unidad indicada, según consulta al Registro Nacional, no está a nombre del permisionario Cristian Gómez Vásquez, ya que se encuentra inscrita a nombre de Transportes Corazón de Jesús y Linda Vista S.A. Esta unidad cuenta con la autorización del CTP para su arrendamiento y presentan su respectivo contrato (folios 45 al 46).

La Junta Directiva de la Aresep, acordó con respecto al arrendamiento de unidades en la Sesión Ordinaria 058-2003 del 30 de setiembre de 2003, lo siguiente:

“ACUERDO 009-058-2003

[...] Para aquellas unidades que sin ser propiedad del concesionario o permisionario, el CTP haya autorizado su arrendamiento y operación, se reconocerá como gasto máximo por concepto de arrendamiento, el equivalente a la depreciación más la rentabilidad asignada de acuerdo con la edad de dichas unidades, como si fueran propias.”

La situación de la empresa en cuanto al arrendamiento de la unidad es que cuenta con su respectivo contrato de arrendamiento con un valor de alquiler de ¢180.000 por mes. Luego de esta consideración, el análisis se hace con el siguiente procedimiento establecido:

Se obtiene el total del monto de la depreciación más la rentabilidad promedio por autobús, que corresponde a la flota arrendada como si fuera propia y se compara con el valor del alquiler mensual por bus.

- i. Si el monto del alquiler es mayor, se deja el costo de la unidad como si fuera propia.*
- ii. Si el monto del alquiler es menor, ello implica que el valor de las unidades alquiladas es igualmente menor que el valor que señala el modelo para ese tipo de unidad, por lo que en consideración del principio de servicio al costo, se busca el valor de la unidad que en forma equivalente respondería en suma de la depreciación y rentabilidad, al valor del alquiler efectivamente pagado y se retoma como el nuevo valor de las unidades en el modelo.*

En este caso, se da la situación anotada en el punto i., dado que el monto promedio establecido en el contrato de arrendamiento es mayor que el valor promedio reconocido de rentabilidad y depreciación indicado por el modelo econométrico, con la unidad tomada como si fuera propia. Esto se entiende en el sentido de que la unidad autorizada tiene más de 7 años por lo que la depreciación más la rentabilidad es cero.

Cumplimiento ley 7600

Lo indicado en el transitorio VIII de la Ley 7600 establece que al finalizar el año 2014 la empresa tiene que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad. En el acuerdo por artículo 7.12 de la Sesión Ordinaria 49-2013 del 18 de julio de 2013 el CTP indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley 7600.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Consultando la base de datos de la empresa RITEVE S y C, S. A., (Decreto Ejecutivo N° 30184-MOPT, de 22 de octubre de 2007), sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio, se determinó que la unidad autorizada presenta la revisión técnica al día y en condición favorable.

Valor del autobús

Se determinó que el valor de bus a reconocer en esta ruta es un autobús urbano, esto de conformidad con la estratificación establecida en la resolución RRG-2466-2001 del 10 de enero de 2002, publicada en el Alcance N° 17 a la Gaceta N° 39 del 25 de febrero de 2002.

La composición de la flota en operación es de un 100% de los autobuses con rampa para personas con movilidad disminuida. Así, el valor de promedio de la flota para el presente estudio es de \$103.000 que al tipo de cambio de ¢545,57 por dólar prevaeciente el día de la audiencia, resulta en un valor del autobús de ¢56.183.410.

Edad promedio

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 12 años.

1.5 Tipo de cambio

Dicha variable se ajustó al valor vigente el día de la audiencia: ¢545,47 /\$1, según fuente del Banco Central de Costa Rica.

1.6 Precio del combustible

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢658,00 por litro (publicado en La Gaceta N° 189 del 02 de octubre de 2014), por ser el precio vigente al día de la audiencia pública.

1.7 Rentabilidad

La tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 16,71% según dato de los indicadores económicos del Banco Central.

1.8 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación del permisionario Cristian Gómez Vásquez, con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social, morosidad con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF) y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que el permisionario cumple con las obligaciones establecidas en el citado artículo (el cual corre agregado al expediente).

2. Análisis del Modelo Estructura General de Costos

El resultado de correr el modelo tarifario de estructura general de costos implica un aumento del 703,33% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1210.

2.1 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

La aplicación del modelo estructura general de costos para la ruta 1248 indica que requiere de una modificación del 703,33% sobre sus tarifas vigentes, según se detalla:

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (\$)		Variación	
		Vigente	Propuesta	Absoluta	Porcentual
1210	Ciudad Quesada-Peje Viejo y viceversa				
	<i>Ciudad Quesada-Peje Viejo</i>	250	2.010	1.760	704,00%
	<i>Ciudad Quesada-La Quilea</i>	160	1.285	1.285	703,13%

3. Informe de oposiciones y acta de audiencia pública

La audiencia pública se realiza el día 13 de octubre de 2014 en los siguientes lugares:

Salón comunal de Peje Viejo, Florencia de San Carlos, Alajuela.

Salón comunal de San Francisco (La Quilea), San Francisco, Florencia de San Carlos, Alajuela.

Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias 3216-DGAU-2014/83326 del 30 de octubre de 2014 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 185 al 188), y según acta de la audiencia pública N° 129-2014 (folios 176 al 184 y 189 al 200); se presentaron las siguientes oposiciones:

- 1- La Defensoría de los Habitantes, representada por la señora Ana Karina Zeledón, presenta documento de oposición (folios 329 a 330) y hace uso de la palabra donde indica:*
 - a) Al realizar la operación de dividir los ingresos entre la cantidad de pasajeros mensuales en los periodos octubre 2009 a setiembre 2010; octubre 2010 a setiembre 2011; octubre 2011 a setiembre 2012 y octubre 2012 a marzo 2013, la tarifa resultante es de ¢260. Esa tarifa es superior a la autorizada por la Aresep en octubre de 2013, esto hace suponer que la demanda reportada por el señor Cristian Gómez Vásquez es incorrecta, por lo que existen dudas sobre la veracidad de la información que sustenta la solicitud tarifaria.*
 - b) Los Estados Financieros y el Estado de Resultados reportados por la empresa en el expediente ET-115-2014, muestra que la empresa tuvo utilidades durante el año fiscal que concluyó en setiembre de 2013 y el año fiscal anterior, esto a pesar de que la empresa reporta una movilización promedio por viaje de entre 11 y 12 pasajeros lo que generaría un ingreso relativamente bajo.*
 - c) La empresa no ha realizado inversiones importantes en flota, pues a pesar de que la empresa sustituyó una unidad modelo 1991 por otra unidad modelo 2002, la unidad tiene más de 12 años.*
 - d) La Defensoría solicita a la Aresep no aprobar ningún ajuste de tarifas a la ruta 1210, sino que por el contrario se proceda a realizar una investigación exhaustiva de toda la información brindada por la empresa.*
 - e) Que se proceda a aplicar lo dispuesto por el artículo 41 de la Ley 7593 en virtud de las irregularidades en la información suministrada por la empresa.*

- 2- La Consejería del Usuario, representada por los señores Jorge Sanarrucia Aragón y la señora María José Quesada Angulo, presentan documento de oposición (folios 145 a 147) donde indican:*
 - a) Se evidencia que el señor Cristian Gómez Vásquez permisionario de la ruta 1210 no ha realizado solicitudes de fijación tarifaria ordinarias, ni la Aresep ha gestionado alguna de oficio a esa ruta, lo que ha generado se esté solicitando un ajuste abrupto de la tarifa de un 572,55%.*
 - b) Que los ajustes abruptos se aprueben en tractos anuales.*
 - c) Que se establezca un mecanismo de control para identificar las empresas que no soliciten un ajuste tarifario al menos una vez al año.*
 - d) Que se proceda a realizar ajustes tarifarios de oficio a aquellas empresas que no gestionen solicitudes de ajuste tarifario al menos una vez al año.*
 - e) Que se fije un tope máximo en los ajustes tarifarios.*
 - f) Que de ser aprobada la tarifa se apruebe en tractos anuales.*

- 3- Asociación de Consumidores de Costa Rica, representada por los señores Erick Ulate Quesada, cédula 1-902-837 y Gilberto Campos Cruz, cédula 1-989-672, presenta escrito (folios 153 a 157) donde manifiestan:*

- a) *Se evidencia que el señor Cristian Gómez Vásquez permisionario de la ruta 1210 nunca ha solicitado variación en la tarifa del servicio, esto violenta lo establecido en el artículo 30 de la ley 7593, por lo que no se debe autorizar los costos del permisionario más allá de los incurridos en los últimos doce meses.*
 - b) *Que se proceda con la apertura del procedimiento administrativo sancionatorio contra el permisionario por violación del artículo 30 de la ley 7593, respecto a la presentar al menos una vez al año una solicitud de revisión tarifaria.*
 - c) *Que se actualice el precio de los combustibles al día de la audiencia.*
 - d) *Que se verifique el dato de demanda utilizado por el permisionario, dada la magnitud del aumento solicitado.*
- 4- *El señor Franklin Arguedas Ocampo, cédula 5-233-255, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*
- a) *El porcentaje solicitado es muy elevado, sobre todo para la gente pobre trabajadora de la comunidad.*
- 5- *El señor Yamil Ugalde Vargas, cédula 2-309-707, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*
- a) *Se está cobrando una tarifa de 850 colones y no la tarifa de 255 colones autorizada.*
 - b) *El bus placa 1214 autorizado para prestar servicio en la ruta no lo está haciendo, sino que lo hace otro autobús.*
 - c) *El señor Cristian Gómez Vásquez no está realizando dos carreras, sino tres carreras al día.*
 - d) *No existe una tabla tarifaria para que el usuario se guie.*
 - e) *No hay bus con rampa.*
- 6- *La señora Noylin Barquero Rodríguez, cédula 5-272-783, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*
- a) *Se está cobrando una tarifa de 850 colones y no la tarifa de 255 colones autorizada.*
- 7- *El señor Osman Vargas Peñaranda, cédula 2-231-478, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*
- a) *El aumento es muy alto y mucha gente no lo puede pagar.*
- 8- *La señora Maureen Vega Boza, cédula 2-532-806, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*
- a) *El aumento solicitado es muy alto.*
 - b) *Se cobra más que lo autorizado, esto por muchos años.*
 - c) *Los buses no tienen rampas.*
- 9- *La señora Silvia Ugalde Rodríguez, cédula 2-605-829, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El aumento solicitado es muy alto.*
- b) *Se cobra más que lo autorizado, esto por muchos años.*
- c) *Mal trato de parte de los choferes.*
- d) *Los autobuses no son los adecuados.*

10- *El señor Gregorio Campos Bolaños, cédula 2-375-872, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El señor Cristian Gómez Vásquez ha cobrado por muchos años una tarifa no autorizada.*
- b) *El aumento del 500% es desproporcionado.*

11- *La señora Paola Berrocal Alfaro, cédula 2-682-906, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El bus actual que presta servicio a la Quilea no tiene rampa.*
- b) *Hay cobro de tarifas no autorizadas.*

12- *La señora Auxiliadora Fonseca Sandoval, cédula 7-083-939, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El aumento es demasiado alto.*
- b) *El aumento no va acorde con los incrementos salariales.*
- c) *El aumento afecta a los adultos mayores, que dependen de una pensión limitada.*

13- *El señor Alfredo Luis Rodríguez Soto, cédula 2-246-906, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El aumento es desmedido y no guarda relación con el índice de inflación.*
- b) *El bus que entra a la Quilea no es de buena calidad.*
- c) *No es responsabilidad de los usuarios asumir una mala administración del permisionario.*
- d) *Ajustar la unidad a la capacidad real de transporte de la ruta.*
- e) *El aumento no va acorde con los incrementos salariales.*

14- *El señor José Ardilón Berrocal Gutiérrez, cédula 2-280-695, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El aumento es demasiado alto.*

15- *La señora Alba María González, cédula 2-273-140, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El aumento es desmedido.*
- b) *Se cobra una tarifa no autorizada.*
- c) *El señor Cristian Gómez Vásquez no tiene a su nombre esta línea de buses, el operador es otro.*
- d) *No es legal que una línea de buses esté a nombre de otra persona, por las consecuencias que esto podría traer.*

16- *La señora María Amalia Guillen Cerdas, cédula 2-681-638, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El señor Cristian Gómez Vásquez cobra tarifas diferentes a las autorizadas.*
- b) *El permisionario no realiza la cantidad de viajes que tiene autorizados.*

17- *La Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Florencia, representada por el señor Johnny Zamora Durán, cédula 2-478-624, no presenta escrito hace uso de la palabra donde indica:*

- a) *El aumento pretendido es desmedido.*
- b) *El aumento solicitado no guarda proporción con los incrementos salariales.*

Respuesta a las oposiciones

1. Posiciones relacionadas con aspectos tarifarios y técnicos de la aplicación del modelo econométrico:

- a) ***Sobre la tarifa resultante de dividir los ingresos entre la cantidad de pasajeros para los periodos octubre 2009 a setiembre 2010; octubre 2010 a setiembre 2011; octubre 2011 a setiembre 2012 y octubre 2012 a marzo 2013***

Dado que la ruta tiene tarifa fraccionada, la cantidad de pasajeros equivalentes que realizan la totalidad del viaje se obtiene de dividir los ingresos recibidos entre la tarifa máxima autorizada para un determinado periodo; es por esta razón que al dividir los ingresos entre la cantidad de pasajeros para los periodos octubre 2009 a setiembre 2010; octubre 2010 a setiembre 2011; octubre 2011 a setiembre 2012 y octubre 2012 a marzo 2013 el resultado corresponde a ¢260, esta tarifa resultante es la tarifa máxima autorizada por esta Autoridad Reguladora mediante resolución RRG-9537-2009 del 26 de febrero de 2009 y publicada en La Gaceta 47 del 9 de marzo de 2009.

Por otra parte, la tarifa de la ruta 1210 cambio a ¢330, por disposición de la Aresep mediante resolución 818-RCR-2012 del 4 de abril de 2012 y publicada en La Gaceta 82 del 27 de abril de 2012; es importante reseñar que esta última resolución fue revocada por la resolución 880-RCR-2014 del 15 de junio de 2012 y publicada en La Gaceta 125 del 28 de junio de 2012, pasando la tarifa de nuevo a ¢260. Finalmente la tarifa cambia a ¢255 por medio de la resolución 044-RIT-2013 del 20 de marzo de 2013 y publicada en La Gaceta 58 del 22 de marzo de 2013.

Tal y como se ha indicado en los párrafos precedentes y de la revisión de las resoluciones tarifarias emitidas por esta Autoridad Reguladora se nota una correspondencia entre el resultado de dividir los ingresos y la cantidad de pasajeros reportados, y la tarifa autorizada por la Aresep para cada uno de los meses comprendidos entre octubre de 2009 y abril de 2013.

- b) ***Sobre las utilidades obtenidas por el permisionario para los periodos fiscales 2011-2012 y 2012-2013.***

En relación a la observación de la Defensoría de los Habitantes en el sentido de que los estados financieros aportados por el permisionario muestran una utilidad positiva para los dos últimos periodos fiscales; es relevante señalar que el modelo tarifario vigente es la herramienta utilizada por esta Autoridad Reguladora para establecer una tarifa que garantice el equilibrio financiero del prestador y una sostenibilidad del servicio, todo dentro del principio del servicio al costo que debe regir los procedimientos de fijación de tarifas.

Los ingresos reportados por la empresa en los estados financieros son consistentes con el dato de demanda reportado por la empresa y la tarifa autorizada a la ruta; así que el bajo ingreso señalado por la defensoría es producto de la baja demanda de la ruta que opera con una solo unidad y dos carreras diarias, es decir que en este caso se trata de un nivel mínimo de servicio, el cual podría ser llevado a una carrera diaria sin que el resultado del modelo tarifario experimente grandes cambios.

c) Sobre las inversiones realizadas

La empresa sustituye una unidad modelo 1991 por otra modelo 2002 pasando la antigüedad de la flota de 23 a 12 años; sin embargo para efectos del modelo tarifario esta sustitución no surte ningún efecto en el reconocimiento de la inversión, solo toma en consideración los costos de operación y mantenimiento de la unidad.

d) Sobre establecer un mecanismo de control para identificar las empresas que no soliciten un ajuste tarifario al menos una vez al año, sobre los ajustes tarifarios de oficio a aquellas empresas que no gestionen solicitudes de ajuste individual, sobre el tope máximo en los ajustes tarifarios y la aprobación de aumentos de tarifas en tramos anuales.

Las recomendaciones vertidas por la Consejería del Usuario han sido consideradas en la nueva metodología de fijación de tarifas para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús (resolución RJD-035-2016 del 14 de marzo de 2016). Ahora bien la Ley 7593 establece el deber de las empresas a presentar por lo menos una vez al año un estudio ordinario de tarifas, sin embargo no existe en la misma Ley 7593 en el Capítulo IX una sanción específica que permita a la Aresep imponer cargos o multas a los prestadores que incurran en esta conducta omisiva.

d) Sobre cobro indebido de tarifas. Trámite de queja e inconformidades:

De considerarse que el permisionario está haciendo cobros indebidos, se hace la indicación de que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:

- ✓ *Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- ✓ *Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación*

a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.

- ✓ *Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora*
- ✓ *Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.*
- ✓ *De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- ✓ *Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.*

El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.

En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la Autoridad Reguladora que recibe la queja, hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del documento.

Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por éste último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados. Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.

Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.

e) Acerca de que el aumento es muy alto:

La tarifa a cobrar para una determinada ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales por kilómetro para la prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Los costos totales por kilómetro del servicio, varían según el esquema operativo establecido por el CTP (cantidad de carreras, distancia de la ruta y flota operativa), es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos promedios para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad

Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

f) Acerca de la demanda del servicio y solicitud de realizar estudio de demanda:

El procedimiento establecido en la metodología vigente al momento de la presentación del estudio y que consistentemente ha venido utilizando esta Intendencia, es que la cantidad de pasajeros a ser considerada en el presente estudio corresponde a los datos de tres fuentes principales: el dato utilizado por la empresa en el estudio que justifica la solicitud tarifaria, el dato proveniente de los informes estadísticos de los últimos 12 meses reportados por la empresa al expediente de requisitos de admisibilidad (RA) u otra fuente autorizada, el dato del último estudio tarifario elaborado por la Aresep y el dato proveniente de un estudio de demanda realizado por el CTP, de estos datos se toma el mayor.

Actualmente para la ruta 1210 no existe un estudio de demanda, por lo que según el procedimiento anteriormente descrito, se toma el dato indicado por el empresario en la presentación del estudio tarifario. Adicionalmente, la presente resolución se comunica al CTP para que ese ente concedente realice un estudio actualizado de demanda del servicio a fin de ajustar los parámetros operativos a las condiciones actuales de la ruta, todo de conformidad con el artículo 7 del Reglamento a la Ley 7593 y sus reformas.

Adicionalmente es importante señalar que el CTP actualmente se encuentra revisando los esquemas operativos de las empresas, esto dentro del proceso de renovación de las concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

2. Posiciones no relacionadas con aspectos tarifarios y técnicos de la aplicación del modelo econométrico:

g) Sobre el papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica y no permitiendo aumentos desproporcionados:

La Ley le ha otorgado a la ARESEP la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios, con el objetivo de asegurar la continuidad del servicio.

La ARESEP debe brindar protección en función de principios generales como el servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos.

h) Con respecto a aspectos de calidad del servicio relacionados con problemas de horarios (irrespeto, ampliación); seguridad, cantidad, mal estado, antigüedad y aumento de flota en operación; duración del viaje, sobre carga de unidades:

En cuanto a la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos, en aspectos tales como: establecimiento de horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio y establecimiento y cambio del recorrido de rutas, de conformidad con lo establecido en las Leyes N° 3503, N° 7593 y N° 7969, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano competente para conocer de tales asuntos, a quien se trasladarán para que resuelva como corresponde. En relación con los otros aspectos sobre la calidad del servicio, esta Intendencia ordenará el traslado de los señalamientos a la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP para su debida atención. También se le solicitará una explicación al operador en la parte resolutive del presente estudio.

(...)"

- II.** Conforme a los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar un incremento del 703,33% sobre las tarifas vigentes de la ruta 1210, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley N° 7593) y sus reformas, en el Decreto Ejecutivo 29732-MP Reglamento a la Ley 7593, en la Ley General de la Administración Pública, (Ley N° 6227) y el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF).

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I.** Acoger el informe 1010-IT-2016/127910 del 16 de junio de 2016 y proceder a ajustar las tarifas para la ruta 1210 descrita como: Ciudad Quesada-Peje Viejo y viceversa, según el siguiente detalle:

Ruta	Descripción	Tarifa (\$)	
		Regula r	Adulto Mayor
1210	Ciudad Quesada-Peje Viejo y viceversa		
	Ciudad Quesada-Peje Viejo	2.010	0
	Ciudad Quesada-La Quilea	1.285	0

- II.** Indicar al permisionario Cristian Gómez Vásquez, que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los opositores participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o

medio para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-115-2014 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que expuso, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que se encuentra sometido en su condición de permisionario.

III. Trasladar a la Dirección General de Atención al Usuario la presente resolución, para que realice la valoración de las oposiciones presentadas en la audiencia pública referentes a cobro no autorizado de tarifas, y adopte las acciones que considere oportunas de acuerdo a las funciones que le han sido asignadas.

IV. Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente a la publicación en el Diario La Gaceta.

Cumpliendo lo que ordena el artículo 345 de la Ley General de la Administración Pública, se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante el Intendente de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública, y el recurso extraordinario de revisión podrá interponerse ante la Junta Directiva, conforme a lo establecido en el artículo 353. Los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

PUBLIQUESE Y NOTIFÍQUESE.

**ENRIQUE MUÑOZ AGUILAR
INTENDENTE DE TRANSPORTE**

1 vez.—Solicitud N° 58192.—(IN2016040415).

NOTIFICACIONES**JUSTICIA Y PAZ****JUNTA ADMINISTRATIVA DE REGISTRO NACIONAL**Registro de la Propiedad Industrial
Resolución acoge cancelación**RF-98571**

Ref: 30/2016/8407

CASA BRUNO SOCIEDAD ANÓNIMA, Cédula jurídica 3-101-172720 COLDWELL BANKER LLC.	Documento: Cancelación por falta de uso (Presentada por COLEWELL BANKER) Nro y fecha: Anotación/2-98571 de 03/09/2015 Expediente: 2006-0010249 Registro No. 169600 CB CASA BRUNO REAL ESTATE en clase 36 Marca Mixto
---	---

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL, a las 13:50:01 del 25 de Febrero de 2016.

Conoce este Registro la solicitud de **CANCELACIÓN POR FALTA DE USO**, interpuesta por HARRY ZURCHER BLEN, en su condición de Apoderado de COLDWELL BANKER LLC contra el registro de la marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO), Registro No. 169600, inscrita el 20/07/2007, para proteger y distinguir: “*Servicio de negocios inmobiliarios, asesoría de bienes raíces, correduría de bienes raíces*”, en clase 36 de la nomenclatura internacional, propiedad de la empresa CASA BRUNO SOCIEDAD ANONIMA, cédula jurídica 3-101-172720.

RESULTANDO

I.- Que por memorial recibido el 03 de setiembre del 2015, HARRY ZURCHER BLEN, en su condición de Apoderado de COLDWELL BANKER LLC, solicita la cancelación por falta de uso de la marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO), Registro No. 169600, inscrita el 20/07/2007, para proteger y distinguir: “*Servicio de negocios inmobiliarios, asesoría de bienes raíces, correduría de bienes raíces*”, en clase 36 de la nomenclatura internacional, propiedad de la empresa CASA BRUNO SOCIEDAD ANONIMA cédula jurídica 3-101-172720. (Folios 1 a 7)

II.- Que por resolución de las 11:02:21 horas del 21 de setiembre del 2015 el Registro de Propiedad Industrial da traslado por el plazo de un mes al titular de la marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO), Registro No. 169600 para que demuestre su mejor derecho. (Folio 16). Dicha resolución fue debidamente notificada al solicitante de la cancelación por no uso el 02 de noviembre del 2015 y al titular del distintivo marcario el 29 de setiembre de 2015, tal y como se demuestra en el acta de notificación de la oficina de Correos de Costa Rica y que consta a folio 17 del expediente.

III.- Que por memorial de fecha 28 de octubre del 2015 la señora ROMA VARGAS GUTIERREZ en su condición de apoderada generalísima sin límite de suma de CASA BRUNO SOCIEDAD ANONIMA se apersona al proceso y contesta el traslado otorgado. (Folio 18 a 28)

IV. Que mediante auto de prevención de las 14:13:12 horas el 20 de noviembre de 2015, se le advirtió al titular del signo que de la prueba adjunta, únicamente se tomaría en cuenta los

documentos originales o copias certificadas notarialmente y se le otorgó un plazo de 15 días hábiles, advirtiéndosele que transcurrido el plazo de ley fundamentado en el artículo 49 del Reglamento a la Ley de Marcas, se procedería a resolver conforme a derecho.

V.- En el procedimiento no se notan defectos ni omisiones capaces de producir nulidad de lo actuado.

CONSIDERANDO

I.- Sobre los hechos probados.

1. Que en este Registro se encuentra inscrita la marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO), Registro No. 169600, inscrita el 20/07/2007, para proteger y distinguir: “Servicio de negocios inmobiliarios, asesoría de bienes raíces, correduría de bienes raíces”, en clase 36 de la nomenclatura internacional, propiedad de la empresa CASA BRUNO S.A. (folio 96)

2. Que bajo el expediente 2015-6859, se encuentra en trámite de inscripción la solicitud de la marca CB(diseño), para proteger en clase 36 seguros, operaciones financieras; operaciones monetarias, negocios inmobiliarios, solicitada por COLDWELL BANKER LLC, actualmente con suspensión de oficio a la espera de las resultas del presente procedimiento (folio 97).

II.- Sobre los hechos no probados.

Ninguno relevante para la resolución del presente asunto.

III.- Representación y capacidad para actuar. Analizado el poder referenciado, copia debidamente aportada en el expediente, se tiene por acreditada la facultad para actuar de HARRY ZURCHER BLEN en representación de COLDWELL BANKER LLC. (Folio 12).

En cuanto a la representación de CASA BRUNO S.A, la señora ROMA VARGAS GUTIERREZ, se apersona en condición de apoderada generalísima (folio 18) según consta en la personería adjunta (folio 90), personería jurídica de la empresa CASA BRUNO S.A.

IV.- Sobre los elementos de prueba. Además de los alegatos de ambas partes, el titular del distintivo marcario aporta:

Al efecto es importante tomar en cuenta que tal y como se desprende del artículo 39 de la Ley de Marcas en su párrafo tercero. *“Cuando el uso de la marca se inicie después de transcurridos cinco años contados desde la fecha de concesión del registro respectivo, tal uso solo impedirá la cancelación del registro si se ha iniciado por lo menos **tres meses antes de la fecha en que se presente el pedido de cancelación.** (el subrayado en negrita no es del original).*

De lo anterior tenemos que únicamente puede ser tomada en cuenta la prueba de fecha anterior al 3 de junio de 2015, sea 3 meses antes de la solicitud de cancelación por no uso 3 de setiembre de 2015.

a) Anexo 1.

a. Copias de la página web <http://mls.mls-cr.com> que muestra diversos anuncios

sin fecha y sin certificar por lo que no pueden ser tomados en cuenta para esta resolución.

- b. Listado de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número LL1500211 con fecha de 20 de septiembre de 2015 que no será tomado en cuenta para la resolución de este expediente según lo convenido en el artículo 39 de la Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos.
- c. Listado de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número LL1500058 con fecha de 25 de marzo de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- d. Listado de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número LL1500088 con fecha de 08 de mayo de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- e. Listado de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número RS1500166 con fecha de 28 de abril de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- f. Listado de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número LL1500088 con fecha de 08 de mayo de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- g. Mensaje de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número RS1201968 con fecha de 10 de agosto de 2014 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- h. Listado de anuncio vía web <http://mls.mls-cr.com> número RS1403310 con fecha de 04 de septiembre de 2014 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.

b) Anexo 2

- a. Información vía web realtor.com sobre la propiedad con el listado número RS1201968 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.

c) Anexo 3

- a. Copias de la página web <http://www.domos.co.cr> que muestra diversos anuncios sin fecha y sin certificar por lo que no pueden ser tomados en cuenta para esta resolución.
- b. Copias de información de la página web <https://encuentra24.com> en relación con el usuario de Casa Bruno Real Estate que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- c. Listado de anuncio vía web <https://encuentra24.com> ID: 4540218 con fecha de 08 de julio de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por la fecha y por presentarse sin certificar.
- d. Anuncio vía web <https://encuentra24.com> ID: 4867429 con fecha de 14 de mayo de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- e. Anuncio vía web <https://encuentra24.com> ID: 5110642 con fecha de 28 de agosto de 2015 que no puede ser tomado en cuenta por la fecha y presentarse sin certificar.

Anexo 4

- f. Correos electrónicos de Roma Vargas Gutiérrez y casabruno@yahoo.com

- sobre potenciales compradores para distintas propiedades, que no serán tomados en cuenta para la resolución de este expediente por la fecha según lo convenido en el artículo 39 de la Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos.
- g. Nueve correos electrónicos entre el año 2011 y 2014 sobre la venta de propiedades de Casa Bruno Real Estate que no puede ser tomado en cuenta por presentarse sin certificar.
- d) Anexo 5
- a. Cuatro fotografías de propiedades con un rotulo de venta sin fecha y sin certificar por lo que no serán tomados en cuenta para esta resolución.
- e) Anexo 6
- a. Cuatro facturas certificadas y que corresponden a compras realizadas a nombre de Casa Bruno S.A.
 - b. Tarjetas de presentación de Roma Vargas Gutierrez y Johnnie Chaverri.
 - c. Correo electrónico, hojas membretadas y lapicero de Casa Bruno Real Estate.

V.- En cuanto al Procedimiento de Cancelación. El Reglamento de la Ley de Marcas y otros Signos Distintivos, Decreto Ejecutivo N° 30233-J, establece que una vez admitida a trámite la solicitud de **CANCELACIÓN POR NO USO**, se dará audiencia al titular del distintivo por el plazo de un mes, el cual rige a partir del día siguiente a la notificación de la resolución mediante la cual se le da traslado de la solicitud de cancelación de marca; lo anterior, de conformidad con el artículo 49 en concordancia con el numeral 8 del Reglamento en cita. Analizado el expediente, se observa que la resolución mediante la cual se dio efectivo traslado de las diligencias de cancelación promovidas por el licenciado Zurcher Blen, se notificó al titular de la marca CASA BRUNO REAL ESTATE (Diseño) en la dirección señalada por medio de Correos de Costa Rica el 29 de septiembre de 2015 y siendo que la contestación fue presentada a este Registro el día 28 de octubre del 2015, apersonándose con esto al proceso, se tiene por contestada conforme a derecho.

VI.- Sobre la Acción de Cancelación. La Ley de Marcas y otros Signos Distintivos, N° 7978, establece dos tipos de procedimientos mediante los cuales se puede perder la titularidad de un signo distintivo. Así, el numeral 37 regula la NULIDAD DEL REGISTRO, para aquellos casos que se contemplan en las prohibiciones de los artículos 7 y 8 de la ley; y los artículos 38 y 39, lo relativo a la **CANCELACIÓN DEL REGISTRO**, ya sea por generalización de la marca, o bien, **por falta de uso de la misma.**

La Cancelación, por su parte, procede en tres supuestos específicos; cuando el titular haya provocado o tolerado que su marca se convierta en nombre genérico, para lo cual la propia ley establece los presupuestos por lo que se considera una marca genérica; cuando la marca no se haya usado en Costa Rica durante 5 años precedentes a la fecha de inicio de la acción de cancelación; y por último, cuando el propio titular renuncia al registro de la marca. Para ejercer la acción de cancelación no hay plazo, la ley únicamente especifica en el segundo supuesto, de cancelación por falta de uso de la marca que *"El pedido de cancelación no procederá antes de transcurridos cinco años contados desde la fecha del registro de la marca"*.

Asimismo, la cancelación por no uso de la marca, regulada en el artículo 39 de la Ley de Marcas

y Otros Signos Distintivos establece que el Registro de Propiedad Industrial procederá a la cancelación del registro, cuando la marca no se haya usado en Costa Rica durante los cinco años precedentes a la fecha de inicio de la acción de cancelación, sin embargo, cuando el uso de la marca se inicie después de transcurridos cinco años contados desde la fecha de concesión del registro respectivo, *tal uso solo impedirá la cancelación del registro si se ha iniciado por lo menos tres meses antes de la fecha en que se presente el pedido de cancelación.*

VII.- Contenido de la Solicitud de Cancelación. De la solicitud de cancelación por no uso interpuesta por HARRY ZURCHER BLEN, en su carácter de apoderado de COLDWELL BANKER LLC, se desprenden los siguientes alegatos:

...La compañía CASA BRUNO SOCIEDAD ANONIMA tiene inscrita ante el registro de la Propiedad Industrial la marca CASA BRUNO REAL ESTATE (diseño) en clase 36 desde el 20 de julio del 2007 y a la fecha la marca no está en uso, en el mercado nacional, para todos los servicios. En consecuencia, no se ofrece al público consumidor como una marca que distingue los servicios mencionados.

...Adecuando el caso concreto a la doctrina citada, acertadamente indicamos que esta conducta pasiva es una falta a los principios básicos marcarios respecto al uso de la marca. Finalmente cabe destacar que mi representanda, COLDWELL BANKER LLC, desea registrar la marca CB (Diseño) en clase 36 Expediente n. 2015-6859 para proteger: seguros, operaciones financieras; operaciones monetarias; negocios inmobiliarios” y el Registro está citando la marca sujeto de esta cancelación como obstáculo para el registro de la marca de mi Representada, por lo que existe un interés legítimo de mi Representada de que se cancele el registro...

...De conformidad con los argumentos expuestos, la doctrina y las citas de Ley invocadas solicito atentamente se acoja la presente acción y se ordene la cancelación por no uso de la marca CASA BRUNO REAL ESTATE (Diseño) en la clase 36, registro N. 169600...

En cuanto a los argumentos de defensa, el titular de la marca registro número 169600 CASA BRUNO SOCIEDAD ANONIMA contesta:

...Mi representada ha dado uso a la marca registrada “CB Casa Bruno Real Estate” por medio de una significativa cantidad de canales que son lo más utilizados en la actualidad para la actividad de correduría de bienes raíces, los que resultan en una mayor eficacia en términos de mercadeo para el giro comercial de la empresa y por medio de ese uso se ofrece el servicio de negocios inmobiliarios, asesoría y correduría de bienes raíces, servicios que están protegidos por la marca; lo cual se demostrará más adelante

Tercero: No hay ninguna oposición en cuanto al plazo que la Ley otorga para presentar por parte de cualquier interesado una acción de solicitud de cancelación de marca por falta de uso...

...La determinación de si es válido o no el cómo se ha usado una marca dependerá del estudio de cada caso en particular , atendiendo al tipo de actividad comercial, el tipo de producto o servicio, a las últimas o mejores tendencias en cuanto a mercadeo para conquistar a determinado segmento de consumidores, por mencionar algunos elementos valorativos; y que el resulten efectivos al empresario o emprendedor para el éxito de su negocio, y , al final de cuentas, serán los que decida utilizar el titular según le convenga a sus intereses, claro está, en el tanto que siempre busque posicionar su marca en los consumidores y esa marca esté ligada a los productos o servicios que ofrece...

...La necesidad que pueda tener la empresa que representa el promovente es muy diferente a la de mi representada, pues la oferta de servicios de CB Casa Bruno real Estate y sus

gastos operativos son significativamente menores a los de Coldwell Banker; lo que implica por parte de esta última, una mayor inversión para generar los recursos necesarios para cubrir sus gastos y obtener ganancias para sus dueños y franquiciados. El objetivo de todo titular es buscar posicionar de la mejor manera su marca para obtener resultados positivos, pero a la escala que considere rentable y eficaz.

...En el caso de la marca CB Casa Bruno Real Estate como agencia de Bienes Raíces, es reconocida dentro y fuera del país, y ha logrado ese éxito utilizando los medios de mayor importancia bajo los cuales se comercializan bienes inmuebles, siendo un eficaz medio de publicidad las páginas web que ofrecen inmuebles para compra, venta o alquiler...

...No es cierto que la marca CB Casa Bruno Real Estate no está en uso en el mercado nacional para todos los servicios que protege, como erróneamente lo dice el aquí promovente; contrario a esto, la marca CB Casa Bruno Real Estate desde su inscripción ha sido utilizada por su titular para ofrecer todos los servicios que abarca....

...la empresa Casa Bruno Sociedad Anónima, en conjunto con su marca CB Casa Bruno Real Estate y su logo, es afiliada a la Cámara Costarricense de Corredores de Bienes Raíces de Costa Rica, ente oficial en el país que asocia corredores de bienes raíces, con constante capacitación y apoyo, exigiendo altos estándares de calidad en el servicio.

Como parte de ese apoyo, la página en internet de dicha cámara ofrece en cooperación con la empresa transnacional PropertyShelf, un servicio de listado múltiple (cuyas siglas en inglés son MLS), el cual tiene una alta visitación tanto en Costa Rica como en Estados Unidos de América. Dentro de ese servicio, exponer su marca y logo al ofrecerse como agencia inmobiliaria con todos los servicios y presenta su oferta de bienes inmuebles a comercializar...

...solicito:

1-Se rechace la solicitud de cancelación por falta de usos de la marca CB Casa Bruno Real Estate presentada por el promovente.

2-Se mantenga la inscripción de la marca CB Casa Bruno Real Estate registrada bajo el número 169600.

3- Se rechace la solicitud de inscripción de marca presentada por el aquí promovente bajo el expediente 2015-6859, pues por su gran similitud con la marca CB Casa Bruno Real Estate, si se llega a usar va a generar confusión en el consumidor en detrimento de los derechos de CB Casa Bruno Real Estate...

VIII.- Sobre el fondo del asunto:

1.- En cuanto a la solicitud de Cancelación: Analizado el expediente y tomando en cuenta los alegatos y pruebas expuestos, se procede a resolver el fondo del asunto:

Para la resolución de las presentes diligencias de cancelación de marca por falta de uso es de gran importancia recalcar lo dispuesto por el Tribunal Registral Administrativo en el **Voto No. 333-2007**, de las diez horas treinta minutos del quince de noviembre de dos mil siete, que señala respecto a los artículos 42 de la Ley de Marcas y otros Signos Distintivos lo siguiente:

“Estudiando ese artículo, pareciera que la carga de la prueba del uso de la marca, corresponde a quien alegue esa causal, situación realmente difícil para el demandante dado que la prueba de un hecho negativo, corresponde a quien esté en la posibilidad técnica o práctica de materializar la situación que se quiera demostrar.”

“Ese artículo está incluido dentro del Capítulo VI de la Ley de Marcas, concretamente en las formas de “Terminación del Registro de la Marca”, y entre estas causales se establecen: control de calidad referido al contrato de licencia; nulidad del registro por aspectos de nulidad absoluta o relativa;

cancelación por generalización de la marca; cancelación del registro por falta de uso de la marca y renuncia al registro a pedido del titular.

Obsérvese como este Capítulo trata como formas de terminación del registro de la marca, tanto causales de nulidad como de cancelación, y aquí hay que establecer la diferencia entre uno y otro instituto. Esta diferenciación entre los efectos que produce la cancelación y los que produce la nulidad, se basa en el distinto significado de las causas que provocan una y otra. Las causas de nulidad afectan al momento de registro de la marca, implicando así un vicio originario, mientras que las causas de cancelación, tienen un carácter sobrevenido. Al efecto la doctrina ha dispuesto lo siguiente:

“Las prohibiciones de registro y los motivos de nulidad de marcas van indisolublemente unidos, de tal modo que éstos son consecuencia de aquéllas. Así, si un signo contraviene una prohibición de registro y, a pesar de ello es inscrito, adolece de nulidad...”. “Las causas de caducidad de la marca son extrínsecas a la misma, se producen durante su vida legal y no constituyen defectos ab origine del signo distintivo, a diferencia de las causas de nulidad.” (Manuel Lobato. Comentario a la Ley 17/2001 de Marcas. Editorial Civitas. Páginas 206 y 887.

Bajo esta tesitura el artículo 37 de la ya citada Ley de Marcas, establece la nulidad de registro de una marca cuando se “contraviene alguna de las prohibiciones previstas en los artículos 7 y 8 de la presente ley”, sea en el caso del artículo 7, marcas inadmisibles por razones intrínsecas (nulidad absoluta), o en el caso del artículo 8, marcas inadmisibles por derechos de terceros (nulidad relativa). En ambos casos el Registro de la Propiedad Industrial, previo a la aprobación de inscripción de una marca, debe calificar la misma a efecto de que no incurra en las prohibiciones establecidas en los artículos dichos, ya que si se inscribe en contravención con lo dispuesto por esas normas legales, es una marca que desde su origen contiene una causal que puede provocar su nulidad, ya sea del signo como tal, como de algunos productos o servicios.

Como ya se indicó supra, el artículo 39 que específicamente se refiere a la cancelación del registro por falta de uso de la marca, establece que la cancelación de un registro por falta de uso de la marca, también puede pedirse como defensa contra: “un pedido de declaración de nulidad de un registro de marca”. Pues bien, el artículo 42 que establece que la carga de la prueba del uso de la marca corresponderá a quien alegue la existencia de la nulidad, se refiere específicamente a esa causal, cuya marca desde su origen contiene vicios que contraviene en lo que corresponda los supuestos de los artículos 7 u 8 citados, cuya carga probatoria corresponde a quien alega esa causal.

Por lo anterior, de modo alguno ese precepto normativo puede ser interpretado en el sentido que lo hizo el Registro, ya que cada norma cumple una función pero desde una integración de ella con el resto del Ordenamiento Jurídico. No es posible para el operador jurídico y en el caso concreto analizar la norma 42, sin haber analizado la 39 que como se estableció, es indicativa de varios supuestos para cancelar el registro de una marca por falta de uso y ese precepto del 42, se refiere solo a uno de ellos, por lo que lleva razón el apelante al decir que: “su solicitud es cancelación por no uso y no nulidad por vicios en el proceso de inscripción.” En tal sentido este Tribunal por mayoría, concluye que la carga de la prueba le corresponde en todo momento al titular de la marca.

Solucionado lo anterior, entramos a otra interrogante: ¿Cómo se puede comprobar el uso de una marca? La normativa costarricense establece en el segundo párrafo del ya citado artículo 42, que cualquier medio de prueba admitido por la ley es suficiente, mientras que compruebe ese uso real y efectivo. En ese sentido, esa prueba puede ir desde la comprobación de publicidad, de la introducción en el mercado de los productos o servicios mediante los canales de distribución, estudios de mercadeo, facturas, en fin todo aquello que solo el titular del derecho sabe cómo y cuándo se han realizado.”

En virtud de esto, en el caso de las cancelaciones por falta de uso la carga de la prueba corresponde al titular marcario, en este caso CASA BRUNO S.A., quien por cualquier medio de prueba debe demostrar la utilización de la marca que distingue el producto o servicio.

Así las cosas y una vez estudiados los argumentos del solicitante de las presentes diligencias de cancelación de marca por falta de uso, analizadas las actuaciones que constan en el expediente, se tiene por cierto que COLDWELL BANKER LLC demuestra tener *legitimación ad causam* activa y un interés directo para solicitar la cancelación por falta de uso, ya que es un competidor activo de la empresa por estar en el mismo giro comercial de la marca que se pretende cancelar, además indica su intención de solicitud de inscripción de la marca en cuestión.

Propiamente en cuanto al uso de la marca, el artículo 40 de la ley 7978 se determina lo que debe entenderse por uso:

“Se entiende que una marca registrada se encuentra en uso cuando los productos o servicios que distingue han sido puestos en el comercio con esa marca, en la cantidad y del modo que normalmente corresponde, tomando en cuenta la dimensión del mercado, la naturaleza de los productos o servicios de que se trate y las modalidades bajo las cuales se comercializan. También constituye uso de la marca su empleo en relación con productos destinados a la exportación a partir del territorio nacional o con servicios brindados en el extranjero desde el territorio nacional (...).”

De la transcripción anterior, se advierte que el uso de la marca debe de ser real, es decir, la marca debe necesariamente ser utilizada en el comercio y los productos a los que la misma distingue; deberán encontrarse fácilmente en el mercado, es decir, deben estar disponibles al consumidor. Otro aspecto a considerar es que las ventas en el interior de la República o al exterior de los productos identificados reflejen el uso efectivo de la marca, este indicativo puede variar según el producto y el mercado meta que se trate.

En este caso particular, el titular de la marca objeto de esta cancelación trata de demostrar el uso de la marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO) en Costa Rica por medio de diversa prueba dividida en anexos del uno al seis. Respecto al anexo uno, a excepción del acápite b) y pese a que por resolución de las 14:13:12 del 20 de noviembre de 2015 (folio 93) se le previene al titular de la marca sea CASA BRUNO S.A, que únicamente se tomarán en cuenta los documentos originales o copias certificadas notarialmente, no se presentó certificación de la prueba que se adjuntó en su escrito de contestación por lo que no son tomadas en cuenta para esta resolución considerando lo estipulado en la Ley General de Administración Pública en su artículo 295. Igual suerte corre la prueba aportada en el anexo dos, anexo tres a excepción del acápite c) y e), anexo cuatro a excepción de acápite a) y anexo cinco. Respecto a las excepciones mencionadas anteriormente, todas ellas son rechazadas por contravenir el artículo 39 de la Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos por cuanto la prueba es de fecha posterior a la presentación de la solicitud de cancelación o se encuentra entre los tres meses anteriores a su presentación.

Por su parte también es importante tomar en consideración que los contenidos en páginas de internet, no pueden considerarse como prueba suficiente para determinar el uso del signo objeto de la presente cancelación, no puede constatarse a partir de cuándo se encontraban en la web,

asimismo respecto a documentos provenientes de internet tenemos que el Tribunal Registral Administrativo a manifestado que éstos son documentos mediante los cuales no se pueden tener por demostrada la información contenida en ellos el TRA, mediante el VOTO 288-2007 estableció lo siguiente: *“Por consiguiente, cualquier documento que sea adquirido de la Internet, y luego impreso e incorporado a un expediente, no podrá tener un mayor valor que, en el mejor de los casos, sería el propio al de un documento privado, y siempre que fuera reconocido judicialmente, o declarado como tal conforme a la ley, según está previsto en el artículo 379 del CPC.*

La prueba aportada nos presenta cuatro facturas de los años 2007, 2011 y 2015, un lapicero impreso, y cartas de presentación las cuales indican la existencia de la marca pero no es suficiente o contundente para determinar el uso en la cantidad y posicionamiento requerido. Las facturas son compras realizadas a nombre de la CASA BRUNO y CASA BRUNO REAL ESTATE y no se trata de ventas que puedan demostrar la utilización de la marca y el resultado de la misma en el mercado nacional. Lo mismo es respecto al lapicero y las tarjetas de presentación, que demuestran una intención de utilizar la marca para comercio pero no son las pruebas idóneas para demostrarle a este Registro que la marca se encuentra posicionada en el mercado o está en pleno uso real y efectivo de la misma.

Respecto a los alegatos de las partes, se puede concluir que el titular indica argumentos que no logra sustentar con la prueba que aporta, se debe comprobar el uso real y efectivo con prueba contundente. A manera de ejemplo, se indica que la titular es parte de la Cámara Costarricense de Corredores de Bienes Raíces pero no se presenta una certificación que pueda demostrar este hecho, por tanto no se tiene como comprobado el argumento de la parte. Se debe aportar prueba que permita afirmar que verdaderamente el signo es usado en el modo y forma en que corresponde; la cual debe utilizarse tal y como esta inscrita tal según lo indica el artículo 40 de la Ley de Marcas y otros Signos Distintivos

El titular pese a que refutó con argumentos no aportó la prueba idónea para demostrar el uso real y efectivo de su marca, lo señalado en la solicitud de cancelación por no uso interpuesta incumpliendo con los requisitos que exige este Ordenamiento para que su marca no sea cancelada, siendo el requisito **subjetivo**: que la marca es usada por su titular o persona autorizada para dicho efecto; el requisito **temporal**: el uso real durante cinco años y el requisito **material**: que este uso sea real y efectivo.

IX.- Sobre lo que debe ser resuelto

Analizados los autos del presente expediente, se tiene que el titular del distintivo marcario de su marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO) no demostró mediante prueba contundente y objetiva el uso real y efectivo de su marca. Por consiguiente, y de conformidad con lo anteriormente expuesto debe declararse con lugar la solicitud de cancelación por no uso.

POR TANTO

Con base en las razones expuestas y citas de la Ley de Marcas y otros Signos Distintivos N° 7978 y de su Reglamento, 1) Se declara con lugar la solicitud de **CANCELACIÓN POR FALTA DE USO**, interpuesta por HARRY ZURCHER BLEN, en su condición de Apoderado

de COLDWELL BANKER LLC, contra el registro de la marca CB CASA BRUNO REAL ESTATE (DISEÑO) número 169600 para proteger y distinguir: “Servicio de negocios inmobiliarios, asesoría de bienes raíces, correduría de bienes raíces”. **II) SE ORDENA LA PUBLICACIÓN ÍNTEGRA** de la presente resolución **POR UNA SOLA VEZ** en el Diario Oficial La Gaceta de conformidad con lo establecido en los artículos 86 de la Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos, 49 de su reglamento; A COSTA DEL INTERESADO Comuníquese esta resolución a los interesados, a efecto de que promuevan los recursos que consideren oportunos, sea el de revocatoria y/o apelación, en el plazo de **TRES DÍAS HÁBILES** y **CINCO DÍAS HÁBILES**, respectivamente, contados a partir del día siguiente a la notificación de la misma, ante esta Autoridad Administrativa, quien en el caso de interponerse apelación, si está en tiempo, la admitirá y remitirá al Tribunal Registral Administrativo, conforme lo dispone el artículo 26 de la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual, N° 8039. **NOTIFIQUESE.**

Lic. Cristian Mena Chinchilla
Director
Registro de Propiedad Industrial

1 vez.—(IN2016036841).

