

ALCANCE N° 233

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

DOCUMENTOS VARIOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

NOTIFICACIONES

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 6 DE LA PRIMERA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL, N.º 9329, DE 13 DE OCTUBRE DE 2015 Y ADICIÓN DE UN PÁRRAFO FINAL AL INCISO B) DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS DEL 4 DE JULIO DE 2001

Expediente N.º 20.114

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En el año 2015, esta Asamblea Legislativa promulgó la **PRIMERA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL, N.º 9329, DE 13 DE OCTUBRE DE 2015**, cuyo objetivo es transferir a los gobiernos locales la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal y de esta manera, por mandato legal les corresponde: planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

Para que las municipalidades atiendan de la mejor manera tales competencias, la Ley N.º 9329 les asigna nuevos recursos provenientes de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114 de manera tal que ahora les corresponde a las municipalidades un 22.25% provenientes del monto correspondiente al Ministerio de Hacienda, por la recaudación del impuesto único a los combustibles. Es decir, conforme a la nueva legislación, se aumentan los fondos de la Ley N.º 8114 destinados a los municipios en quince puntos porcentuales adicionales.

Efectivamente, el artículo 5 de la Ley N.º 9329 dispone:

“Para la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, los gobiernos locales contarán con los recursos incluidos en el artículo 12 de la presente ley, correspondientes al inciso b) del artículo 5 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas.

En ningún caso, el aporte podrá ser menor al uno coma cinco por ciento (1,5%) de los ingresos ordinarios del Gobierno central.

Se incluirán dentro de este monto los aportes en materiales e insumos que realice el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), a solicitud de las municipalidades, para la construcción o el mantenimiento de la red vial cantonal.

Los fondos correspondientes a los quince puntos porcentuales adicionales de lo recaudado en virtud del impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado, creado mediante la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, serán girados directamente a los gobiernos locales por la Tesorería Nacional a partir de la promulgación de la presente ley. Sin embargo, el aumento de recursos, indicado en este artículo será prorrateado a razón de una tercera parte por año hasta completar la totalidad de dicho aumento, de tal forma que a partir de la cuarta anualidad y subsiguientes se continuará aplicando el porcentaje completo adicional. Dicho aumento

porcentual será transferido totalmente a los gobiernos locales, según los criterios de distribución establecidos en la presente ley, y se destinarán a la administración general de la red vial cantonal”.

Ahora bien, el legislador consideró oportuno establecer una limitación para el uso de los recursos, al disponer en el artículo 6 de la Ley N.º 9329 lo siguiente:

“ARTÍCULO 6.- Giro de los recursos

*Los recursos establecidos en el artículo 5 de la presente ley serán girados por la Tesorería Nacional directamente a cada gobierno local, siguiendo los mecanismos propios de caja única del Estado. Dichos recursos serán considerados como fondos con destino específico, **los cuales no tendrán ningún efecto presupuestario en los términos de los artículos 20, 30 y 170 de la Ley N.º 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, y el inciso f) del artículo 10 de la Ley N.º 9303, Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, de 26 de mayo de 2015, así como en relación con el cálculo de los aportes que deban hacer las municipalidades en federaciones, confederaciones u otras entidades a las que pertenezcan”.***

Como diputado miembro de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo, dictaminadora del proyecto de ley 18.001, que dio origen a la Ley N.º 9329, puedo indicar que esta modificación se propuso, con la intención de que se aplicaría únicamente en relación con los fondos nuevos, es decir, con el 15% adicional logrado con la promulgación de la nueva normativa. No obstante, lo anterior, esa intencionalidad no quedó clara ni en el texto de la ley ni en las discusiones que se dieron tanto en la comisión dictaminadora como en el propio Plenario legislativo.

Esta situación ha provocado que varias municipalidades estén interpretando el artículo 6 de la Ley N.º 9329, en el sentido de que tanto a los fondos que con anterioridad fueron asignados a las municipalidades en la Ley N.º 8114, como los recursos nuevos (15%) provenientes de la Ley N.º 9329, les suprimen todo efecto presupuestario en los términos de los artículos 20, 30 y 170 de la Ley N.º 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, y el inciso f) del artículo 10 de la Ley N.º 9303, Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, de 26 de mayo de 2015, así como en relación con el cálculo de los aportes que deban hacer las municipalidades en federaciones, confederaciones u otras entidades a las que pertenezcan.

Lo anterior quiere decir que entidades como los comités cantonales de deporte, juntas de educación, federaciones, confederaciones, el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, las dietas de los regidores y el salario de los alcaldes, se verían afectados, por esta nueva disposición, cuando en realidad la voluntad del cuerpo legislativo era que se afectaran solo los nuevos recursos, y los fondos originarios provenientes de la Ley N.º 8114, sí tendrían un efecto en los presupuestos municipales, como efectivamente lo han tenido hasta la fecha.

En virtud de las anteriores consideraciones, por un asunto de justicia y para aclarar una omisión involuntaria del legislador que estaría ocasionando significativos inconvenientes en el quehacer municipal, someto a consideración de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DEL ARTÍCULO 6 DE LA PRIMERA LEY ESPECIAL PARA
LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y**

**EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL, N.º 9329, DE 13
DE OCTUBRE DE 2015 Y ADICIÓN DE UN PÁRRAFO
FINAL AL INCISO B) DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY
N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA
TRIBUTARIAS DEL 4 DE JULIO DE 2001**

ARTÍCULO 1.- Se reforma el artículo 6 de la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, N.º 9329, de 13 de octubre de 2015, cuyo texto dirá:

“Artículo 6.- Giro de los recursos

Los recursos establecidos en el artículo 5 de la presente ley serán girados por la Tesorería Nacional directamente a cada gobierno local, siguiendo los mecanismos propios de caja única del Estado. Dichos recursos serán considerados como fondos con destino específico, y únicamente los fondos correspondientes al quince por ciento (15%) adicional de lo recaudado en virtud del impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado, creado mediante la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas y asignados en la presente ley, no tendrán ningún efecto presupuestario en los términos de los artículos 20, 30 y 170 de la Ley N.º 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, y el inciso f) del artículo 10 de la Ley N.º 9303, Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, de 26 de mayo de 2015, así como en relación con el cálculo de los aportes que deban hacer las municipalidades en federaciones, confederaciones u otras entidades a las que pertenezcan.”

ARTÍCULO 2.- Se adiciona un párrafo final al inciso b) del artículo 5 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, cuyo texto dirá:

"Artículo 5.- Destino de los recursos

(...)

Del veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) establecido a favor de las municipalidades para la atención de la red vial cantonal, únicamente los fondos correspondientes al quince por ciento (15%) adicional asignado en la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, N.º 9329, de 13 de octubre de 2015, no tendrán ningún efecto presupuestario en los términos de los artículos 20, 30 y 170 de la Ley N.º 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, y el inciso f) del artículo 10 de la Ley N.º 9303, Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, de 26 de mayo de 2015, así como en relación con el cálculo de los aportes que deban hacer las municipalidades en federaciones, confederaciones u otras entidades a las que pertenezcan.”

Rige a partir de su publicación

Juan Rafael Marín Quirós
DIPUTADO

20 de octubre de 2016

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo.

1 vez.—O. C. N° 26002.—(IN2016077722).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

(Se reproduce por error)

Decreto Ejecutivo N° 39941-H

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE HACIENDA**

De conformidad con las atribuciones que conceden los incisos 3) y 18) del artículo 140 de la Constitución Política, el inciso b) del artículo 28 de la Ley General de la Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978, la Ley del Impuesto General sobre las Ventas, N° 6826 del 8 de noviembre de 1982, la Ley de Consolidación del Impuesto Selectivo de Consumo, N° 4961 del 11 de marzo de 1972, la Ley General de Aduanas, N° 7557 del 20 de octubre de 1995, el Código de Normas y Procedimientos Tributarios, promulgado mediante la Ley N° 4755 del 3 de mayo de 1971, el artículo 9 de la Ley del Impuesto sobre la Propiedad de los Vehículos Automotores, Embarcaciones y Aeronaves, N° 7088 del 30 de noviembre de 1987, y el artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N° 9078 del 4 de octubre del 2012.

Considerando:

- I. Que le corresponde al Ministerio de Hacienda emitir los procedimientos para determinar la base imponible del Impuesto General sobre las Ventas y el Impuesto Selectivo de Consumo, en la importación de vehículos nuevos, así como regular lo correspondiente a la autorización de ingreso al país de los vehículos en general.
- II. Que en virtud de lo anterior, el citado Ministerio emitió los Decretos Ejecutivos N° 32458-H del 6 de junio del 2005, N° 33096-H-MOPT-MINAE del 14 de marzo del 2006, N° 34042-H del 17 de agosto del 2007 y N° 34388-H del 31 de enero del 2008; para regular el procedimiento de valoración para la importación de los vehículos.

- III. Que en acatamiento a dicho procedimiento la resolución N° DGT-R- 036-2013 de las 12 horas del 26 de setiembre de 2013, dictada por la Dirección General de Tributación y la Dirección General de Aduanas, publicada La Gaceta N° 198 del 15 de octubre de 2013, establece la obligatoriedad del uso del número de identificación vehicular en los vehículos, para su adecuada trazabilidad.
- IV. Que específicamente mediante el Decreto Ejecutivo N° 32458-H del 6 de junio del 2005 el Ministerio de Hacienda estableció un método para fijar el valor en aduanas de los vehículos en referencia y calcular los impuestos General sobre las Ventas y Selectivo de Consumo.
- V. Que el "*valor fiscal*" del vehículo se calcula tomando como parámetro el "valor de mercado" regulado en el inciso f) numeral 1) del artículo 9 de la Ley N° 7088 de 30 de noviembre de 1987, que dispone: "*El impuesto se pagará sobre el valor que tengan, en el mercado interno, en enero de cada año, los vehículos, las aeronaves o las embarcaciones de recreo, según la lista que el Poder Ejecutivo emitirá, por decreto, para cada marca, año, carrocería y estilo*".
- VI. Que para lograr uniformidad en el procedimiento de cálculo de la base imponible de los impuestos General sobre las ventas y Selectivo de Consumo que se cobran a nivel de aduanas y el Impuesto a la Propiedad de Vehículos, concretamente respecto del valor contenido en el Listado de valores que anualmente emite el Ministerio de Hacienda mediante Decreto Ejecutivo, se requiere modificar y definir el concepto de vehículo nuevo para aplicar en armonía con las disposiciones del artículo 9 de la Ley N° 7088 y las contenidas en el citado Decreto N° 32458 – H.
- VII. Que, el artículo 1° inciso e) del Decreto N° 32458-H, define como nuevo "*Aquel vehículo que se importa sin uso desde el país de donde es originario o desde un*

tercer país y corresponde al modelo del año o del año siguiente o a un modelo de años anteriores que no haya sido inscrito o registrado en el país de origen o de exportación”.

- VIII. Que como consecuencia de lo anterior, y para fortalecer los controles de la Administración, identificar el vehículo en las transacciones comerciales, y brindar seguridad a las partes, se requiere regular el momento de la importación del *“vehículo que corresponde al modelo del año siguiente al año calendario vigente”* en ese momento, ya que si bien, en las prácticas del comercio internacional las casas fabricantes comercializan unidades con años siguientes al año calendario vigente, esa práctica no se ajusta a la normativa nacional que regula la determinación de los valores de los vehículos, para establecer una limitación temporal en la importación de estos bienes.
- IX. Que el artículo 5, inciso c) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, prohíbe la importación de vehículos que hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.
- X. Que es necesario modificar parcialmente el Decreto N° 32458-H, respecto de la limitación en la nacionalización de vehículos automotores cuyo VIN haya sido manipulado.
- XI. Que la presente modificación está dispensada de la publicación señalada en el artículo 174 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, por existir un interés público, que se sustenta en la existencia de una necesidad real de regular en forma urgente y establecer una normativa clara en la importación de vehículos nuevos, y reglamentar el ingreso al territorio nacional de vehículos que tengan alterado el número de VIN, por ser un tema de seguridad y de protección a los consumidores. No

obstante lo anterior, en el expediente administrativo correspondiente consta consulta efectuada a entidades representativas de intereses colectivos de operadores en este mercado.

Por tanto,

Decretan:

Reformar el Decreto Ejecutivo N° 32458-H del 6 de junio del 2005, Cobro del Impuesto General sobre las Ventas en el caso de la comercialización de autos nuevos y usados para garantizar su fiscalización y recaudación

Artículo 1°.- Adiciónese un inciso g) al artículo 1°, un artículo 2 bis y un artículo 15 bis al Decreto Ejecutivo N° 32458-H del 6 de junio del 2005, los cuales se leerán de la siguiente manera:

“Artículo 1°-Para la interpretación y aplicación del presente Decreto se establecen los siguientes conceptos:

(...)

g) Número de identificación vehicular (VIN): Número de identificación estándar denominado internacionalmente como Vehicle Identification Number (VIN) y que se compone de una secuencia de dígitos cuyo objetivo es permitir identificar e individualizar los vehículos de motor de cualquier tipo, entre los cuales aparece el correspondiente al año modelo o el año de fabricación.”

Artículo 2° Bis - Cuando se trate de la importación de un vehículo nuevo cuyo año modelo corresponda al año siguiente del año calendario vigente, la importación deberá realizarse a partir del 1° de setiembre del año calendario vigente, debiendo existir coincidencia de la información suministrada a la administración y el número de identificación vehicular (VIN).

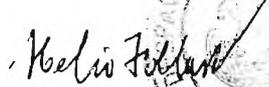
Artículo 15° Bis - La Dirección General de Aduanas no permitirá la nacionalización de aquellos vehículos que incumplan lo establecido en el artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, por haber sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.

Artículo 2°.- Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. - San José, a los diez días del mes de agosto del
dos mil dieciséis.


LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA




Helio Fallas Vénegas

Ministro de Hacienda

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS

RESOLUCION RES-DGA-DGT-001-2016

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS. San José, a las quince horas del día veintitrés de agosto de dos mil dieciséis.

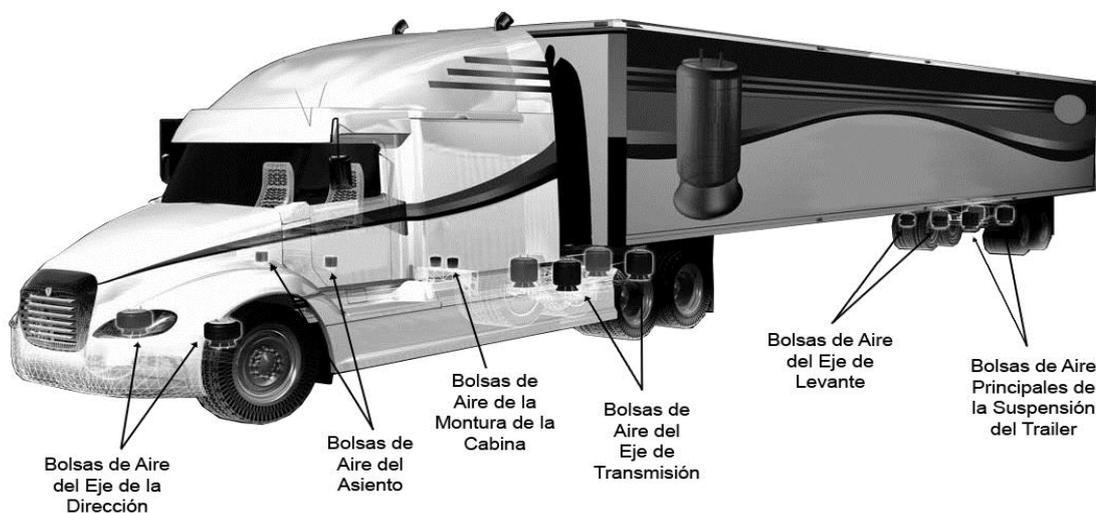
CONSIDERANDO

- 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 4° 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 6° 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 el artículo 18 bis del Reglamento a la Ley General de Aduanas, entre las funciones de la Dirección de Gestión Técnica establece, entre otras las siguientes:
 - “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 según el artículo 21 del Reglamento a la Ley General de Aduanas: *“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...”*.
- VIII. Que el artículo 21 bis, literal b., del Reglamento de la Ley General de Aduanas, encarga al Departamento de Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica, entre otras funciones 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.*

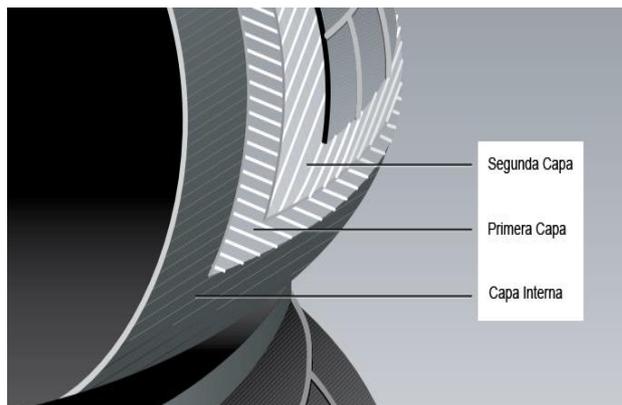
- b. Emitir criterios técnicos en materia de clasificación arancelaria, origen de las mercancías e información arancelaria, en atención de consultas que efectúen las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas, auxiliares o terceros.
- c. Realizar estudios merceológicos a fin de uniformar el criterio sobre clasificación arancelaria y emitir las directrices respectivas”.
- IX. Que con la Ley 7346 de 07 de junio de 1993, se adopta el “Sistema Arancelario Centroamericano” (SAC), basado en la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado 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.
- X. Que mediante circular DGT-023-2008 de fecha 29 de febrero de 2008, se emitió criterio de clasificación arancelaria para los “Resortes Neumáticos”, identificados como “Resortes neumáticos de caucho sin endurecer utilizados para la suspensión de remolque, la suspensión de la cabina y/o soporte para la cabina del cabezal”.
- XI. Que aun estando vigente la circular supracitada, la cual se fundamentó entre otros del criterio externado por la Organización Mundial de Aduanas a solicitud de la Dirección General de Aduanas, el Departamento Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica ante múltiples consultas realizadas en torno a la clasificación del mismo tipo de mercancía, así como solicitud de aclaración de la Dirección de Gestión de Riesgo se procedió a la revisión de dicha circular.

RESULTANDO

- I. Que el Departamento Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión Técnica, realizó nuevo estudio de la mercancía denominada “resorte neumático” y ha determinado que los resortes neumáticos son también identificados o llamados “bolsas de aire”, que constituyen productos empleados prácticamente para todo tipo de suspensión vehicular de aire. A su vez para una mayor comprensión de la mercancía citada y tomando de referencia información de uno de los fabricantes, de la página web: <http://www.transcar-mx.com/MASTERfireston.pdf>, esta mercancía se identifica o caracteriza por lo siguiente:
- Los llamados “resortes neumáticos de caucho sin endurecer” o “bolsas de aires”, utilizados para la suspensión vehicular de aire, son identificados según el lugar donde se coloque en el vehículo como “Bolsas de aire del eje de la dirección, bolsas de aire del asiento, bolsa de aire de la montura de la cabina, bolsas de aire del eje de transmisión, bolsas de aire del eje de levante y bolsas de aire principales de la suspensión del Trailer, como se puede apreciar en la imagen siguiente:

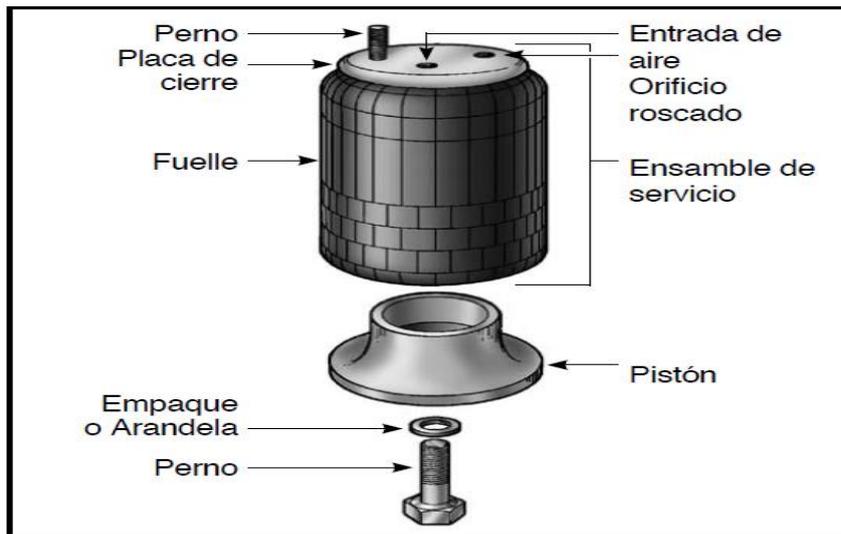


- Las partes componentes de los resortes neumáticos de caucho sin endurecer” o “bolsas de aires son:
 - **Perno:** Una pieza permanente del ensamble de la placa de cierre utilizada para conectar la bolsa de aire a la suspensión.
 - **Perno de combinación:** Combinación perno de montaje y encaje de aire.
 - **Tuerca ciega:** Una pieza permanente del ensamble de la placa de cierre proporcionando un sistema de montaje alterno.
 - **Orificio para el accesorio de aire:** Un orificio roscado por lo general de ¼” N.P.T (Nivel de Piso Terminado) proporcionando entrada de aire para la pieza.
 - **Placa de cierre:** Permanentemente plegada en los fuelles desde la fábrica permitiendo la prueba completa de fugas de piezas antes del envío.
 - **Fuelle:** Es el corazón o principal componente del resorte o bolsa de aire. Incluye por lo menos cuatro pliegues o capas de material, una capa interna recubierta de caucho, dos pliegues de tela reforzada con cordón y una capa externa de goma de calandria (principalmente caucho), que cumple la función de extenderse y plegarse.



- **Tope (opcional):** Un dispositivo de hule sólido moldeado a prueba de error, utilizado en muchas aplicaciones de suspensiones. Previene el daño excesivo al vehículo y a la suspensión en el caso de pérdida repentina de la presión del aire.
- **Pistón:** La sección inferior del estilo 1T y 1X de la bolsa de aire fabricada en aluminio, acero o plástico de fibra reforzada. Proporciona un arreglo de montaje para la bolsa de aire en la parte inferior en forma de orificios o pernos roscados.
- **Perno del pistón:** Conecta el pistón al ensamble de fuelle. Extendido en algunos casos, sirve como medio para conectar la bolsa a la suspensión.
- **Anillo de soporte:** Un anillo de la bolsa de aire de fuelle múltiple.

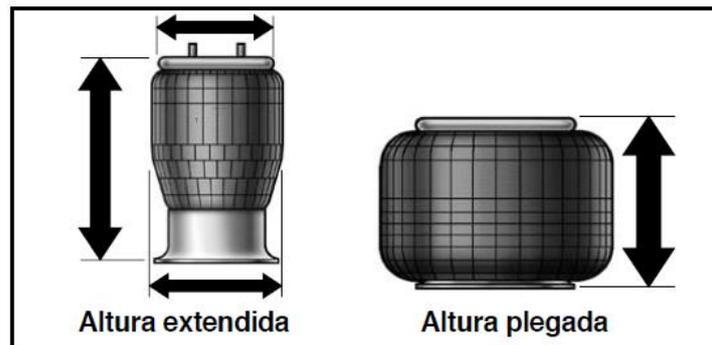
Algunas de las partes antes mencionadas, se aprecian en la imagen siguiente:



- Los resortes neumáticos o bolsas de aire, pueden ser de cuatro estilos de fuelle: sencillo, doble, triple o estilo Camisa Reversible 1T, como las que se muestran en las imágenes siguientes:



- El fuelle de los resortes neumáticos o bolsas de aire tienen la característica particular de ser la parte operante que cumple con la función de extenderse y plegarse, proporcionado así la fuerza o carga de soporte (columna de aire). Son fabricados de caucho vulcanizado sin endurecer, con soporte metálico o con soporte plástico y un delgado anillo de metal, como puede apreciarse en las figuras anteriores. Para conocer el tope interno del fuelle, se debe remover el aire y comprimir la bolsa a su altura mínima plegada, como se muestra en la figura siguiente y comparar con la altura extendida.



- II. Que la Ley 7346 Protocolo Convenio del Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, de 07 de junio de 1993, incluye el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) basado en la nomenclatura del Sistema Armonizado (SA), que constituye la clasificación oficial de las mercancías de importación y exportación a nivel centroamericano. El SAC está constituido por secciones, capítulos, subcapítulos, partidas, subpartidas e incisos, reglas y notas legales, incluidas las reglas y notas complementarias centroamericanas y para los efectos de la aplicación uniforme del Arancel Centroamericano de Importación, las Notas Explicativas del SA servirán para interpretarlo. La clasificación arancelaria de las mercancías se rige por 6 Reglas Generales para la Interpretación del SAC, de las cuales y para los efectos de la clasificación arancelaria de la mercancía de interés se citan la Regla 1, 3 b) y la 6.

Regla General para la Interpretación del SAC 1 (Regla de clasificación 1)

“LOS TÍTULOS DE LAS SECCIONES, DE LOS CAPÍTULO O DE LOS SUBCAPÍTULOS SOLO TIENEN UN VALOR INDICATIVO, YA QUE LA CLASIFICACIÓN ESTA DETERMINADA LEGALMENTE POR LOS TEXTOS DE LAS PARTIDAS Y DE LAS NOTAS DE SECCIÓN O DE CAPITULO Y, SI NO SON CONTRARIAS A LOS TEXTOS DE DICHAS PARTIDAS Y NOTAS, DE ACUERDO CON LAS REGLAS SIGUIENTES: ...”

Regla General para la Interpretación del SAC 3 b) (Regla de Clasificación 3 b)

“b) LOS PRODUCTOS MEZCLADOS, LAS MANUFACTURAS COMPUESTAS DE MATERIAS DIFERENTES O CONSTITUIDAS POR LA UNION DE ARTICULOS DIFERENTES Y LAS MERCANCIAS PRESENTADAS EN JUEGOS O SURTIDOS ACONDICIONADOS PARA LA VENTA AL POR MENOR, CUYA CLASIFICACION NO PUEDA EFECTUARSE APLICANDO LA REGLA 3 a), SE CLASIFICARAN SEGUN LA MATERIA O CON EL ARTICULO QUE LES CONFIERA SU CARACTER ESENCIAL, SI FUERA POSIBLE DETERMINARLO”.

Regla General para la Interpretación del SAC 6 (Regla de Clasificación 6)

“LA CLASIFICACIÓN DE MERCANCIAS EN LAS SUBPARTIDAS DE UNA MISMA PARTIDA ESTA DETERMINADA LEGALMENTE POR LOS TEXTOS DE ESTAS SUBPARTIDAS Y DE LAS NOTAS DE SUBPARTIDA ASI COMO, MUTATIS MUTANDIS, POR LAS REGLAS ANTERIORES, BIEN ENTENDIDO QUE SOLO PUEDEN COMPARARSE SUBPARTIDAS DEL MISMO NIVEL. A EFECTO DE ESTA REGLA, TAMBIÉN SE APLICAN LAS NOTAS DE SECCIÓN Y DE CAPITULO, SALVO DISPOSICIÓN EN CONTRARIO”.

- III. Que según el texto de la partida 40.16 del S.A. ésta comprende ***“LAS DEMÁS MANUFACTURAS DE CAUCHO VULCANIZADO SIN ENDURECER”***, de manera que comprende exclusiva y particularmente todos los artículos de caucho vulcanizado sin endurecer, sin distinguir o excluir por el uso.
- IV. Que en el SAC, la Nota legal 2 a) de la Sección XVII Material de Transporte, a la letra establece:

“2.-No se consideran partes o accesorios de material de transporte, aunque sean identificables como tales:

a) las juntas o empaquetaduras, arandelas y similares, de cualquier materia (régimen de la materia constitutiva o partida 84.84), así como los demás artículos de caucho vulcanizado sin endurecer (partida 40.16);

Como bien lo dispone la Nota Legal supracitada, los artículos de caucho vulcanizado sin endurecer, aunque sean identificables como partes o accesorios de material de transporte, quedan excluidos de la Sección XVII y se clasifican en la partida 40.16, es decir, aquellas partes y accesorios constituidos de caucho vulcanizado sin endurecer, por su composición están comprendidos en la partida 40.16 y no tienen la consideración de partes y accesorios de material de transporte.

V. Que la nota explicativa de la partida 40.16, aclara expresando que esta partida comprende entre otros:

“Los bloques amortiguadores de caucho, los guardafangos y cubrepedales para vehículos de motor, las zapatas para frenos, los guardafangos y bloques de pedales para ciclos, así como las demás partes y accesorios para el material de transporte de la Sección XVII” (ítem 10).

Nótese, que las partes incluidas en el ítem 10 citado, se refiere a partes o accesorios de material transporte que están comprendidas en la partida 40.16.

VI. Que las notas explicativas de la partida 87.08 aclaran señalando que ésta comprende el conjunto de partes y accesorios de los vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, bajo la condición de que se cumpla lo siguiente:

- Que sean identificables como exclusiva o principalmente destinadas a esta clase de vehículos.
- Que no estén excluidas por las Notas de la Sección XVII

Vemos como estas notas explicativas reafirman que las partes y accesorios para ser clasificados en la partida 87.08, deben ser claramente identificados para vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, sin embargo, bajo la condición imperativa que no estén por Notas de la Sección XVII excluidos de la partida 87.08, tal es el caso de la Nota legal 2 a) de la Sección XVII, de previa cita que claramente establece que las partes y accesorios estén constituidos de caucho vulcanizado sin endurecer aunque sean identificados de material de transporte quedan comprendidos en la partida 40.16 (clasificación por materia constitutiva).

VII. Que conforme todo lo anteriormente expuesto es coincidente con el criterio emitido en la Circular DGT-023-2008, de 29 de febrero de 2008.

POR TANTO

EL DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS, RESUELVE:

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 con sustento en las consideraciones anteriores:

1.- Emitir Criterio Vinculante de Clasificación Arancelaria para la mercancía denominada comercialmente como “Resorte Neumático o Bolsas de Aire”

Identificación de la mercancía: artículos compuestos de varias partes (pernos, tuercas, fuelle, placas, pistón, anillo de soporte y otros) y de varios materiales, tales como caucho sin endurecer, plástico y metal, utilizados en la suspensión vehicular de aire, los cuales se colocan en diferentes partes de los vehículos, siendo que la

función de las partes de caucho dan el carácter esencial a la totalidad de los mismos (fuelle). Se pueden presentar generalmente varios estilos de fuele: sencillo, doble, triple o estilo Camisa Reversible.

Clasificación arancelaria: Subpartida 4016.99

Base legal: Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), Ley 7346, sus modificaciones y reformas.

Justificación de la clasificación: Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano 1, texto de la partida 40.16, 3 b) "carácter esencial" y 6 "mutatis mutandis" y Nota legal 2 a) a la Sección XVII.

Conforme la identificación de los "resortes neumáticos" o "bolsas de aire", los mismos son utilizados en vehículos automóviles para la suspensión de aire, los cuales según su composición es de varios materiales, en los cuales el fuele es el que realiza la función de suspensión de aire (parte operante- extenderse y plegarse) y el cual está compuesto principalmente por caucho vulcanizado sin endurecer y que por ende el fuele de caucho le da el carácter esencial a estos artículos (Regla de clasificación 3 b) "carácter esencial"). En consecuencia para su clasificación arancelaria se debe considerar el texto de la partida 40.16 que comprende "LAS DEMÁS MANUFACTURAS DE CAUCHO VULCANIZADO SIN ENDURECER" (Regla de clasificación 1 "texto de partida"), complementando con la Nota legal 2 a) que establece que las partes y accesorios de material de transporte de la Sección XVII, siempre que sean de caucho vulcanizado sin endurecer quedan comprendidas en la partida 40.16 y la Regla de clasificación 6 "mutatis mutandis".

2. Para aquellos artículos descritos en la presente resolución que no cumplan con la característica de que la parte operante esté constituida por materia de caucho vulcanizado sin endurecer y que se trate de partes o accesorios para los vehículos del capítulo 87, se deberá solicitar al interesado la información necesaria que permita en forma precisa determinar las características y composición de los artículos, a fin de identificarlos plenamente y determinar la clasificación arancelaria conforme en el Sistema Arancelario Centroamericano.

3.- El presente criterio vinculante no modifica ni se contrapone al criterio externado en la circular DGT-023-2008, de 29 de febrero de 2008, la cual se mantiene vigente.

4.- La presente Resolución será de aplicación obligatoria para el Servicio Nacional Aduanero.

Comuníquese y publíquese en el Diario Oficial La Gaceta.

Benito Coghi Morales
Director General de Aduanas
Servicio Nacional de Aduanas

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RIT-117-2016

San José, a las 15:30 horas del 19 de octubre de 2016

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL ESTUDIO DE OFICIO DE AJUSTE TARIFARIO A LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES CESMAG S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 50 DESCRITA COMO: SAN JOSÉ-SAN PEDRO-CALLE SILES-CEDRAL-URBANIZACIÓN EUROPA-MONTERREY-CEDROS-LOURDES-SANTA MARTA-GUAYABOS-SAN RAFAEL-SALITRILLOS-KARPINSKY-GRANADILLA-SAN RAMÓN DE TRES RÍOS-VILLA HERMOSA-URBANIZACIÓN LAS MANSIONES-CLUB CAMPESTRE-LA CAMPIÑA-SABANILLA Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-048-2016

RESULTANDO QUE:

- I. El 26 de junio de 2015, el señor Esteban José Ramírez Biolley, mayor, casado dos veces, empresario, vecino de Cartago, cédula de identidad 1-0767-0916, en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Autotransportes Cesmag S.A., presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) solicitud de ajuste de incremento de un 29,55 % sobre las tarifas vigentes de la ruta 50. Adicionalmente se solicita se ajusten las tarifas de las rutas 51-53 por concepto de corredor común (folios 1 al 243 del ET-053-2015).
- II. Mediante resolución 115-RIT-2015 del 25 de setiembre de 2015, y publicada en el Diario Oficial La Gaceta 195 del 7 de octubre de 2015, la Intendencia de Transporte resuelve la solicitud de revisión tarifaria para el servicio de la ruta 50, donde se acuerda aumentar las tarifas en un 22,77% con respecto a las tarifas vigentes a esa fecha (folios 431 al 449 del ET-053-2015).
- III. La resolución 115-RIT-2015 se comunica al Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) el 09 de octubre de 2016 (folio 480 del ET-053-2015).
- IV. El 13 de octubre de 2016 un grupo de usuarios de San Ramón de La Unión realiza bloqueos en protesta por el aumento en sus tarifas, posteriormente el 30 de noviembre de 2015 los vecinos de Montes de Oca volvieron a salir a las calles en protesta de los aumentos

realizados (ajuste ordinario y extraordinario del segundo semestre del 2015).

V. La Junta Directiva del CTP mediante el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 59-2015 con fecha 21 de octubre de 2015, conoce PARCIALMENTE lo dispuesto en el oficio DTE-2015-1205, referente a informe técnico de la valoración del esquema operativo y flota óptima así como la normalización de demanda y tipología de ruta 50, en dicha Sesión se aprueba lo siguiente (folio 129):

- Autorizar la Clasificación de Tipo de Servicio y Tipo de Unidad según Sistema de Unificado de Clasificación de Rutas y Especificaciones Técnicas de la flota, para cada ramal operado por la ruta N° 50.
- Autorizar la Normalización de Demanda, para cada ramal operado por la ruta N° 50.
- Posponer el conocimiento del resto del oficio de la Dirección Técnica (DTE-2015-1205) referente a valoración del esquema operativo y flota óptima de la ruta 50, en virtud de la complejidad del informe.

VI. El 21 de octubre de 2015 mediante artículo 6.4 de la Sesión Ordinaria 59-2015, la Junta Directiva acuerda: *“Ordenar la apertura de un procedimiento para la averiguación de la verdad real de los posibles incumplimientos de la empresa Autotransportes CESMAG S.A.”*

VII. Mediante oficio 1863-IT-2015/111217 del 3 de diciembre de 2015, que corre a los folios 32 al 33, la Intendencia de Transporte solicita a la Junta Directiva del CTP el acuerdo donde se conoce la recomendación de la Dirección Técnica del CTP referente a la valoración del esquema operativo y flota óptima de la ruta 50, dado que ya se había cumplido el plazo indicado en el punto 4 del Por Tanto del artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 59-2015 que señala:

“Posponer el conocimiento del resto del oficio de la Dirección Técnica (DTE-15-1205) y sus correspondientes recomendaciones para la próxima semana, sea en lo que se refiere a valoración del esquema operativo y flota óptima, dado que por la complejidad del informe presentado, así como por ser la primera vez que se aplica el modelo, la Junta Directiva cuente con más tiempo para el análisis del mismo.”

VIII. Mediante artículo 7.10 de la Sesión Ordinaria 68-2015 celebrada el 3 de diciembre de 2015, la Junta Directiva del CTP conoce el oficio 1863-IT-2015 (folio 129), ante la solicitud de la Aresep y en dicha Sesión se acuerda:

“En vista de que se está aplicando una nueva herramienta, a la cual ya le hicieron observaciones por parte de la primera empresa en la que se aplicó, esta Junta Directiva considera prudente contar con un muestreo más amplio de otras empresas a efecto de valorar la procedencia o no de las observaciones realizadas por los empresarios, por lo tanto será hasta que se concluya la primera etapa de análisis de refrendos, que se conozca el tema de la ruta 50 y su esquema operativo.”

IX. El 3 de diciembre de 2015, mediante artículo 7.7.4 de la Sesión Ordinaria 68-2015, la Junta Directiva del CTP resuelve trasladar al área técnica de ese Consejo la resolución 115-RIT-2015, que contienen las oposiciones presentadas en la Audiencia Pública realizada por la Aresep, para que proceda a su verificación e investigación según corresponda.

X. La Junta Directiva del CTP mediante el artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016 celebrada el día 6 de abril de 2016 conoce la totalidad del oficio DTE 2015-1205 (folio 129), aprobándose lo siguiente:

“(…)

Aprobar, basados en los fundamentos, motivos y contenidos, desarrollados en los considerandos del oficio DTE 2015-001205, todas las recomendaciones contenidas en el oficio dicho, el cual forma parte integral de este acuerdo, sin que se apruebe nuevamente la recomendación referente a la Clasificación de Tipo de Servicio y Tipo de Unidad, por cuanto ello ya fue aprobado en el artículo 3.1 de la sesión ordinaria número 59-2015.

Autorizar la siguiente Normalización de Demanda, para cada ramal operado por la ruta N° 50...

Cancelar el sistema operativo establecido en el artículo N° 6.15, de la sesión ordinaria 17-2013, de la Junta Directiva

del Consejo de Transporte Público del 28 de febrero del 2013, para la ruta N° 50.

Autorizar el siguiente esquema operativo para la ruta N° 50...

*Disminuir la flota óptima autorizada para la operación de la Ruta N° 50..., en 12 unidades, pasando de 102 unidades a 90 unidades modalidad autobús. **Esta disminución se adopta con condición suspensiva para la empresa Cesmaq S.A., de tal manera que su ejecución se hará efectiva hasta que entre a regir la nueva tarifa por parte de ARESEP, basada en el nuevo esquema operativo y la disminución de la flota aquí autorizados (...)** (lo resaltado no es del original)*

- XI.** El 22 de abril y 25 de abril de 2016, la Intendencia de Transporte mediante oficios 674-IT-2016/122544 (folios 34 al 36) y 692-IT-2016/122845 (folios 38 al 39), con el objetivo de iniciar el estudio tarifario ordinario de oficio, solicita al CTP las siguientes aclaraciones:
 - a. ¿Cuál es la flota autorizada placa por placa a la empresa Autotransportes Cesmaq S.A. luego de la reducción de las 12 unidades según las nuevas condiciones operativas?
 - b. Clasificar las 90 unidades según la clasificación SUCR.
 - c. Aclaración sobre la demanda normalizada de algunos ramales de la ruta 50.
- XII.** El CTP mediante oficio DTE-2016-0447 del 27 de abril de 2016, envía respuesta al oficio 692-IT-2016, aclarando el tema de la demanda normalizada (folios 41 al 44).
- XIII.** El 13 de mayo de 2016 se emite el oficio 830-IT-2016/124929, en aras de dar seguimiento a las solicitudes de información realizadas por la Intendencia mediante oficio 674-IT-2016 (folio 45).
- XIV.** El CTP mediante oficio DTE-2016-0865 del 20 de junio de 2016, envía respuesta al oficio 674-IT-2016, con relación a la flota autorizada y la clasificación de las unidades (folios 56 al 59). Sin embargo, es necesario aclarar información, misma que se realiza a través del oficio 1114-IT-2016/130288, con fecha 12 de julio de 2016 (folios 60 al 62).
- XV.** El 15 de julio de 2016 mediante oficio DTE-2016-0967, el CTP envía respuesta al oficio 1114-IT-2016 (folios 65 al 73). No obstante, por

medio del oficio 1140-IT-2016/131175 del 20 de julio de 2016, se solicita aclaración de la información presentada en dicho oficio en virtud de que no se ha evacuado la consulta realizada por esta Intendencia (folios 74 al 76).

XVI. Mediante oficio DTE-2016-1006 del 27 de julio de 2016, el CTP da respuesta al oficio 1140-IT-2016 (folios 77 al 121).

XVII. Mediante oficio 1191-IT-2016/132410, del 3 de agosto de 2016, la Intendencia de Transporte, emite el informe preliminar correspondiente al estudio tarifario de oficio efectuado para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús que brinda la empresa Autotransportes Cesmag S.A., en la ruta 50 (folios 01-129).

XVIII. La Intendencia de Transporte por oficio 1232-IT-2016/132534, del 3 de agosto de 2016, solicita a la Dirección General de Atención al Usuario, publicación para audiencia pública del estudio tarifario de oficio para la ruta 50, de Autotransportes Cesmag S.A., (folios 173-175).

XIX. La convocatoria a la audiencia pública se publica en los diarios: La Teja y La Extra del 18 de agosto de 2016 (folios 137 y 138) y en el diario oficial La Gaceta N° 157 del 17 de agosto de 2016 (folio 136).

XX. La audiencia pública se realiza a las 17:30 horas (5:30 p.m.) del 19 de setiembre de 2016 en el Salón de actos de la Escuela Franklin Delano Roosevelt que se ubica 200 metros sur del Banco Nacional, San Pedro, Montes de Oca, San José.

XXI. Según el informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio 3306-DGAU-2016/137572, del 23 de setiembre de 2016, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 974 al 982), y según el acta de la audiencia pública N° 49-2016, del 23 de setiembre del 2016, emitida bajo el oficio 3286-DGAU-2016/137478 que corre a folios 780 al 817; se presentaron las siguientes coadyuvancias y oposiciones:

1) Coadyuvancia: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucía Aragón, cédula de identidad número 5-0302-0917

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública y presenta escrito (folios 624 al 627).

- a) Presenta las razones técnicas del por qué considera que la rebaja aprobada a Autotransportes Cesmag S.A. es la correcta, transcripción literal:

“Uno; en materia de transporte público hay competencias compartidas, al CTP, es decir al Consejo de Transporte Público le corresponde la regulación técnica, operativa y a ARESEP la regulación económica, es así como la entidad llamada a definir el esquema operativo, horarios, flotas, recorridos, es el Consejo de Transporte Público. En ese sentido la sesión donde se aprobó el esquema operativo actual, es el 7.9 de la sesión ordinaria del 17-2016 celebrada el 06 de abril del 2016, este acuerdo vino a cancelar el sistema operativo en el artículo 6.15 de la sesión ordinaria 17-2013 del 28 de febrero del 2013, básicamente los cambios son los siguientes:

Hubo ajustes en horarios y también hubo ajustes en viajes, en lo cual se hicieron disminución en horas valle y aumentos en horas pico, en algunos casos.

La metodología aplicada en la propuesta de rebaja que tramita la ARESEP para la ruta 50, operada por CESMAG, corresponde a la resolución RJD-035-2016, aprobada el 07 de marzo del 2016, en esta resolución la variable demanda que es la cantidad de usuarios que utiliza el servicio, debe ser suministrada por el Consejo de Transporte Público, por ARESEP de acuerdo a sus competencias o mediante un mecanismo de demanda implícita. No obstante, en este caso se utiliza la demanda otorgada por el Consejo de Transporte Público, mediante el artículo 3.1 de la sesión ordinaria 59-2015, quien aprobó una demanda mensual normalizada de 1 277 354 pasajeros, esta es superior a la utilizada en la tarifa vigente, que fue aproximadamente de 1 196 000 usuarios, una diferencia de aproximadamente 80 000 usuarios. Al aplicar la fórmula costos totales entre demanda, al ser la demanda mayor consecuentemente vamos a tener una menor tarifa a la vigente.

A continuación, podemos observar el efecto que tiene la demanda, este es un ejercicio para ver cuánto afecta la demanda la tarifa y el efecto que tiene es de un 16,62%, manteniendo todas las demás variables constantes ¿qué significa eso? y eso lo podemos ver en el cuadro.

Ahora bien, considerando integralmente los aspectos que influyen en el modelo, los \$80 de reducción se explican de la siguiente

manera; como se puede observar solo ₡35 son productos de los ajustes en el esquema operativo aprobado y ₡45 obedecen a la demanda y a la aplicación de la nueva metodología, los ₡80 que se rebajan, entonces, ahí viene cuál es el efecto de la demanda y de la aplicación de la metodología, es decir haya o no haya habido ajustes en el esquema operativo por parte del CTP, igualmente los usuarios, de acuerdo a este ejercicio merecen una reducción tarifaria.

El esquema operativo es aprobado por el Consejo de Transporte Público del MOPT, la cantidad de unidades autorizadas para la ruta 50 es de 90 unidades, de acuerdo con el CTP la frecuencia de horarios aprobados debe cumplirse, sin embargo, las unidades aprobadas son las necesarias para el cumplimiento de la frecuencia de los horarios. Es decir, no nos pueden decir que no nos van a brindar el servicio o que se va a desmejorar porque de acuerdo a las mediciones técnicas del Consejo de Transporte Público, tiene que cumplirse con ese horario.

Es el Consejo de Transporte Público el ente rector en materia de transporte público y de acuerdo a sus mediciones técnicas, las unidades autorizadas son las requeridas para garantizar el servicio.

El tipo de cambio, el valor de combustible y la rentabilidad tienen un tratamiento diferente en la nueva metodología, pero con resultados acordes con la realidad de los usuarios y de los operadores, por ejemplo; estas variables que tienen un impacto de un 31% en la tarifa, ya no se fija ese dato al día de la audiencia como ahora el compañero Andrés lo estaba mencionando, sino que es un promedio semestral y en el caso de la tasa de rentabilidad anual, se calcula un promedio entre la tasa de interés activa, de bancos estatales para otras actividades y tasas de interés básica pasiva. Esto representa una tasa más precisa y ajustada a la realidad nacional del sector.

La rentabilidad reconocida para esta empresa es de ₡35 000 000 por mes, que corresponde a un 10,84, que le permite garantizar el equilibrio financiero a la empresa.

En relación con posiciones que señalan que la ARESEP debe proceder con esta rebaja hasta que el CTP resuelva el recurso que presentó la empresa, por el esquema operativo aprobado, un recurso que presentó la empresa presuntamente ante el Consejo de Transporte Público, es necesario indicar y es la posición de esta

consejería que no rebajar la tarifa atenta contra la aplicación práctica del principio de servicio al costo, el cual ARESEP debe tener y contra el bienestar y seguridad económica de los usuarios.”

2) Coadyuvancia: Ana Patricia Mora Castellanos, cédula de identidad número 1-0471-0261

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública y presenta escrito (folios 233 al 239, 240 al 244).

- a) Indica, como diputada y presidenta del Partido Frente Amplio, que para este partido el transporte público es prioritario en los intereses de los usuarios, puesto que es un derecho ligado a otros derechos como el acceso a la educación, a la salud, a un ambiente sano, a un trabajo digno.
- b) Manifiesta que es necesario mejorar la calidad del servicio y apoyar las acciones que lleven a obtener tarifas justas para los usuarios.
- c) Urge la implementación del nuevo modelo tarifario que reajustará tarifas con mayor justicia, objetividad, transparencia y rigurosidad. Además es necesaria la implementación del pago electrónico que haga un mejor conteo de demanda y evite la evasión al fisco.
- d) Llama a la ciudadanía a vincularse a organizaciones de lucha por tarifas justas, la calidad y fiscalización de este servicio.
- e) Señala 5 razones específicas que justifican la aplicación del nuevo modelo:
 - 1. El precio del combustible se establece como un promedio semestral.
 - 2. El valor de los buses se toma del Ministerio de Hacienda y no de los precios de agentes vendedores.
 - 3. Se reconocerá un valor de depreciación del 80% a 7 años y no el 100% como el anterior modelo tarifario. Así se calcula con mayor justicia el valor de la inversión de los autobuseros.
 - 4. Se readecuará con mayor justicia la tasa de rentabilidad de la actividad.
 - 5. Se promueve la adaptación de sistemas contables electrónicos para medir con mayor precisión la demanda de pasajeros prescindiendo de estimaciones parcializadas.
- f) Hace un llamado para se ejecute la rebaja en las tarifas de las rutas operadas por CESMAG como también a que se aplique este nuevo modelo a todas las rutas del país.
- g) Solicita a las empresas para trabajar en conjunto por el interés de los usuarios y no permitir ninguna práctica de intimidación a usuarios y funcionarios públicos.

3) Coadyuvancia: Randall Mauricio Araya Castro, cédula de identidad número 1-0913-0760

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está de acuerdo con la rebaja tarifaria, dada la situación económica del país.
- b) Se queja del maltrato de los choferes a los usuarios, al adulto mayor e incumplimiento a la Ley 7600.

4) Coadyuvancia: Denis Rodríguez Cadena, cédula de identidad número 1-0696-0526

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está de acuerdo con la rebaja tarifaria y es importante que esta situación se dé, para demostrar que el Regulador y la Junta Directiva se ganan el salario como debe ser.
- b) Denuncia que algunos autobuses no cuentan con rampa y que circulan unidades que no son de la flota autorizada.
- c) Los autobuses circulan sucios y con malos olores.
- d) Solicita que la Municipalidad y la ARESEP se preocupen para que haya paradas adecuadas, que brinden resguardo del sol y la lluvia a los usuarios.

5) Coadyuvancia: Juan Gabriel Chanto Corrales, cédula de identidad número 1-1187-0985

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Apoya la rebaja tarifaria.
- b) Manifiesta que la empresa ha disminuido la cantidad de carreras, que en la ruta San Ramón deben esperar más de una hora, entre servicio.

6) Coadyuvancia: Ana Gabriela Masís Moya, cédula de identidad número 3-0250-0682

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está de acuerdo con la rebaja tarifaria.
- b) Solicita que la ARESEP, vele más por la calidad del servicio de los autobuses, ya que le corresponde esta labor. Considera necesario que en el modelo tarifario se incluyan variables de calidad del servicio tal y como lo indica la ley.

7) Coadyuvancia: Rosa Meneses Campoverde, cédula de identidad número 9-0123-0216

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está de acuerdo con la rebaja tarifaria.
- b) La empresa no brinda un buen servicio en cuanto al número de carreras. Los autobuses de Cipreses pasan cada hora, ocasionado que a las personas se les dificulte mucho movilizarse y cumplir con sus horarios de trabajo y estudio.

8) Coadyuvancia: Ermer Soto Benavides, cédula de identidad número 1-0476-0877

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Apoya y cree muy necesaria la rebaja tarifaria.

9) Coadyuvancia: María Teresa Badilla Di, cédula de identidad número 1-0506-0388

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Manifiesta que los vecinos de Urbanización Europa y San Rafael no reciben un buen servicio de la empresa prestadora del servicio
- b) Apoya la rebaja tarifaria.
- c) Cuando llama para preguntar ¿por qué después de 45 minutos no ha pasado el autobús?, la empresa le contesta que no hay autobuses para brindar el servicio.
- d) Considera que si la empresa no puede brindar el servicio, se le dé a otra empresa esa ruta.

10) Coadyuvancia: Ana Cecilia Estrada Cantillo, cédula de identidad número 1-0473-0718

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está muy de acuerdo con la rebaja tarifaria, ya que la comunidad de Granadilla es gente de bajos ingresos y necesita desplazarse a sus trabajos en autobús.
- b) Solicita que no se disminuyan las carreras a su comunidad y que de querer la empresa brindar un servicio que no satisfaga las necesidades de la comunidad, sea otra empresa la que brinde el servicio.

11) Coadyuvancia: Grace López Valerín, cédula de identidad número 5-0127-0398

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está de acuerdo con la rebaja tarifaria.
- b) Los autobuses viajan sucios, sin rampa, son muy viejos y en mal estado.
- c) Los choferes no van correctamente vestidos.
- d) Los choferes no se detienen, cuando ven que el pasajero es un adulto mayor o un minusválido.
- e) Es necesario la ARESEP, les exija a la empresa llevar en cada autobús la información de la tarifa, el número de pasajeros autorizados y los horarios.
- f) Debe revisarse además el estado de las rampas y que los asientos preferenciales estén en buen estado y debidamente señalizados.

12) Coadyuvancia: Adolfo Sánchez Quesada, cédula de identidad número 1-0709-0827

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Indica que en la notificación de la Audiencia aparece San Pedro, Santa Marta extensión Guayabos, como un servicio de la ruta 50, cuando desde hace más de dos años, la empresa no brinda el servicio a Guayabos.
- b) Expresa que no entiende cómo la ARESEP y el CTP pueden hacer un estudio de regulación de estructura de precios y de costos, no

tomando en cuenta que una empresa ha suspendido el servicio. Se ha dado cuenta que en otros lugares, el CTP ha tomado la decisión de suspender al prestador servicio en forma total, por algo menos que esto, por faltas más pequeñas que estas, entonces pregunta, ¿se debe solicitar la suspensión del servicio en forma completa porque no lo están cumpliendo?, dos años han pasado desde que CESMAG tomó la decisión de suspender el servicio.

- c) Expresa, transcripción literal “*Que el CTP es el organismo rector del transporte público, entonces ha pasado dos años de que el CTP no ha cumplido con su trabajo, porque no ha ido a supervisar el incumplimiento de este servicio, entonces además de lo que acabo de decir, reitero, exijo que desde el día de mañana el servicio de CESMAG, la ruta 50 con extensión a Guayabos se reanude inmediatamente, también exijo las sanciones correspondientes a los funcionarios obligados de supervisar el cumplimiento de los servicios y solicito un acto de indisciplina para esta persona, porque no ha cumplido con su trabajo*”.

13) Coadyuvancia: Gerardo Antonio Zamora Ramírez, cédula de identidad número 4-0111-0420

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Es de otra comunidad y apoya la rebaja tarifaria, sobre todo porque le ha tocado montarse en autobuses de esa ruta en mal estado.
b) Manifiesta estar descontento con al CTP, ya que no cumple con la labor encomendada por Ley.
c) Todos los planes de mejorar el transporte público y rebajar tarifas se escuchan y leen desde hace años y nada mejora, insta a las comunidades a unirse y los invita a las reuniones de la Organización Comunal de Hatillo.

14) Coadyuvancia: Willy Gerardo Solano Aguilar, cédula de identidad número 7-0043-0562

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública y presenta escrito firmado por él y otros vecinos del cantón de Montes de Oca, San Ramón de la Unión y Granadilla de Curridabat (folios 628 al 648).

- a) Apoyan la rebaja tarifaria.
b) Presentan las siguientes disconformidades en cuanto al servicio que brinda la concesionaria: 1) Paradas en el centro de San José,

en ubicaciones bastantes lejanas, una de otra. 2) Autobuses sucios, deteriorados, ventanas que no cierran, goteras.3) Solicitan se tomen acciones contra la empresa por el incumplimiento de horarios.

15) Coadyuvancia: Marlene Esquivel González, cédula de identidad número 1-0666-0947

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Apoya la rebaja tarifaria.
- b) No sabe dónde están los 90 autobuses que indica la empresa, ya que solo ve circulando autobuses muy viejos.
- c) Plantea la denuncia que los autobuses en su gran mayoría no cuentan con rampa, solicita se revisen.
- d) En algunos viajes ha vivido que a los autobuses les fallan los frenos, sobre todos en los autobuses de la Europa y San Ramón.

16) Coadyuvancia: Ana María Castillo Blanco, cédula de identidad número 7-0061-0190

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Es de Villas de Ayarco, alega que su comunidad debe esperar más de una hora para que pase un autobús. Los chequeadores manifiestan que la línea bajo este concesionario no tienen horarios.
- b) Los autobuses viajan sucios.

17) Coadyuvancia: Victor Manuel Salas Orozco, cédula de identidad número 1-0588-0839

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Apoya la rebaja tarifaria.
- b) Los autobuses siempre que viaja van más allá de la capacidad autorizada.

18) Coadyuvancia: Leila Marcela Sánchez Cortés, cédula de identidad número 1-0786-0493

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Se siente muy satisfecha con la rebaja y aplaude el nuevo modelo tarifario.
- b) Presenta la siguiente denuncia, transcripción literal:

“Si bien es cierto se rebajan las doce unidades, eso no quiere decir lo que ha dicho el empresario, que ha venido amenazando y amedrentando a las comunidades, diciéndoles se van a quedar sin buses, el servicio viene peor, no se va a dar los horarios, se van a quedar sin carreras, así ha venido. Cada chofer que trae la gente, le ha venido diciendo lo mismo, ¿díganme si no es cierto? que eso han hecho durante todo este tiempo que el tema se ha puesto en la palestra nacional, amenaza, tras amenaza, entonces hoy este lugar le dice a la empresa no tenemos miedo, sabemos que no es cierto, hay un sistema operativo que cumplir, hay un horario que cumplir y yo le quiero hablar a todas las vecinas y los vecinos, a ser fiscalizadores de ese horario, si vemos que en nuestra comunidad una de las unidades no hace la carrera, apunte el día, hora y se denuncia ante el CTP.

El compañero del CTP se llama Freddy Quesada, él es el jefe del Departamento de Control y Servicio del CTP, ahí es donde tiene que ir, todas estas denuncias tienen que llegar al CTP, lo que denunció el compañero de Guayabos, esa es una legítima causal de perder la concesión, es legítima total, no pueden quitar horarios, no pueden desviar los buses, el día que estuvimos repartiendo volantes, para sacarse el clavo la empresa los cheques mandaron a la ruta de Campiña por el lado de Granadilla, eso es totalmente ilegal, no pueden desviar una ruta de la noche a la mañana a su antojo y dejaron a mucha gente botada, el 14 de febrero los niños de la Escuela Inglaterra, a la gente que esperaba en el Cristo la ruta lo mandaron por Granadilla, habiendo Granadilla llegado tres buses antes y Campiña haber esperado dos horas el bus, porque eso nos toca esperar en Campiña dos horas muchas veces y a esta empresa no ha respetado los derechos del usuario y la usuaria”.

19) Coadyuvancia: Alder Senior Angulo, cédula de identidad número 1-0975-0712

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Aplaude el hecho que se pase la nueva tarifa y el nuevo modelo tarifario.
- b) Los autobuses de la Europa pasan entre semana cada hora y los fines de semana cuando les va bien cada dos horas.
- c) Solicita que si la empresa no puede cumplir los horarios se le a otra empresa la concesión.

20) Coadyuvancia: María de los Ángeles Castro Vargas, cédula de identidad número 1-0531-0126

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está a favor de la rebaja tarifaria y la considera muy justa.
- b) Se queja de que el concesionario no cumple con los horarios establecidos.

21) Coadyuvancia: Luis Alberto Montero Chavarría, cédula de identidad número 1-0657-0828

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está a favor de la rebaja tarifaria.
- b) Denuncia que los autobuses no cumplen horarios.
- c) Los choferes no velan por el cumplimiento de la Ley 7600. Los autobuses no cuentan con rampa.

22) Coadyuvancia: Ronald Eduardo Pérez Solís, cédula de identidad número 1-0942-0874

Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública, no presenta escrito.

- a) Está a favor de la rebaja tarifaria.
- b) Los autobuses viajan todo el tiempo llenos, la demanda en todos los recorridos es muy buena, la zona se ha poblado mucho.
- c) La empresa no cumple ciertos horarios.

23) Coadyuvancia: Rigoberto Benavides Zamora, cédula de identidad número 2-0234-0790

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 649 al 650).

- a) Solicita se aplique a la mayor brevedad y de acuerdo a la Ley y reglamentos la rebaja tarifaria que arroja el nuevo modelo tarifario.

24) Coadyuvancia: Asociación de Desarrollo Integral de San Ramón de la Unión Cartago, cédula jurídica 3-02-051427, representada por Douglas Zúñiga Barrantes, cédula de identidad número 1-0936-0444, en su condición de Presidente (folio 212 al 213)

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 210 al 211).

- a) Manifiestan que dados todos los argumentos técnicos, debidamente fundamentados y de acuerdo al nuevo modelo tarifario solicitan aplicar la rebaja correspondiente a la ruta 50.

25) Oposición: Defensoría de los Habitantes, cédula de personería jurídica 3-007-137653, representada por la señora Ana Karina Zeledón Lépiz, cédula de identidad número 1-0812-0378, en su condición de Directora de Asuntos Económicos de la Defensoría de los Habitantes

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito DAEC-104-2016 (folios 182 al 184).

Indica no oponerse a la rebaja tarifaria, sin embargo señala los siguientes aspectos, que podrían generar afectaciones a la población a mediano plazo, para que sean considerados por la Aresep:

- a) El artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016 de la Junta Directiva del CTP del 6 de abril de 2016, el cual aprobó la modificación del esquema operativo de la ruta 50, se encuentra recurrido por la empresa Autotransportes Cesmag S.A., mismo que no ha sido resuelto. Dado esto, en caso de que el CTP resuelva a favor del empresario se tendría que volver a aumentar las tarifas de la ruta 50 al reestablecerse las condiciones operativas. Dicha situación provocaría desconfianza en el proceder de la Aresep.

- b) El generar desconfianza, también desencadenaría otro riesgo asociado, el cual podría provocar afectación directa a los usuarios, tal y como se ha presentado en otros lugares, como por ejemplo en la ruta 126, en el cual constantes cambios de tarifa producto de diversas y hasta contradictorias decisiones tarifarias, han generado conflictos entre las comunidades.
- c) Tomando en cuenta los puntos anteriores, la Defensoría considera pertinente haber esperado la resolución de los recursos interpuestos al acuerdo del CTP, para posterior a ello, Aresep realizará el estudio de oficio a la ruta 50.

26) Oposición: Autotransportes Cesmag S.A., cédula jurídica 3-101-065720, representada por Esteban José Ramírez Biolley, cédula de identidad número 1-0471-0261, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma (folios 688 al 689)

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 651 al 687, 690 al 696).

La oposición presentada por el empresario, torna alrededor de los siguientes temas:

a) Sobre los recursos pendientes contra la resolución RJD-035-2016

Indica que se enfrentan a una situación similar al año 2002 con la aplicación de las herramientas complementarias. Además de que la nueva metodología abunda en falencias que se mencionan en el recurso de reposición pendiente de resolución. También, la metodología vigente es contraria a las reglas de la ciencia y la técnica en los siguientes aspectos: demanda implícita, desconocimiento de horas extras para choferes, costos de mantenimiento de buses nuevos, rentabilidad, costos legales y contables, seguridad, limpieza, personal de apoyo y costos que están incluidos pero aún no se toman en cuenta por faltante de estudios.

Es necesario que se resuelva el recurso de reposición previo a la aplicación de la metodología.

b) Sobre la aplicación de la resolución RJD-035-2016

Solicita aclarar las motivaciones de ser los primeros a los que se le aplica la metodología, ya que a las primeras empresas que se le aplicaría la misma serían las diez empresas con refrendo y

Autotransportes Cesmag S.A. no cuenta con refrendo, por lo que no comprenden para qué un Plan de aplicación.

c) Sobre el volumen de pasajeros movilizados

La nueva metodología indica que se utilizarán 3 formas para establecer la demanda de pasajeros: a) Estudio de demanda por parte del CTP, B) Estudio contratado por Aresep a un tercero, c) Mecanismo de demanda implícita. Sin embargo, la IT utiliza un valor que no se encuentra entre las opciones de estudios de demanda, en su lugar usa un dato de Normalización de demanda, el cual, según oficio del CTP, dicho resultado se utiliza solamente para estructurar esquemas operativos (horarios y cantidad de buses).

Adicional a lo anterior el dato de demanda normalizado está distorsionado, debido a que son valores que corresponden a los días del 14 al 31 de julio de 2014, y posterior a esto la IT según resolución 115-RIT-2016, resolvió fijación tarifaria aumentando las tarifas de Autotransportes Cesmag S.A. y rechazando aumento de tarifas al corredor común Rutas 51 y 53, lo cual provocó un desplazamiento de la demanda de la ruta 50 hacia las otras rutas, dicha rebaja no es contemplada en el valor de demanda normalizada.

Por otro lado, el utilizar una posible demanda implícita aprobada en la nueva metodología tarifaria, es contrario a las reglas de la ciencia y la técnica ya que arroja resultados apartados de la realidad casi duplicando la demanda real comprobada por el operador.

Además menciona que con el desplazamiento de demanda provocado por no otorgarle tarifa al corredor común en la resolución 115-RIT-2016, a la presente fecha siguiendo el procedimiento utilizado por el CTP para normalizar la demanda, daría un dato de 1.035.671 pasajeros por mes.

También, según la presunción legal del dato de demanda y tomando en cuenta que la jurisprudencia costarricense ha reiterado en múltiples ocasiones que las presunciones establecidas por el legislador patrio son de naturaleza *luris Tantum* (acepta prueba en contrario), la IT-Aresep debe aceptar las pruebas en contrario como Informes estadísticos mensuales presentados a la Aresep, Estados financieros auditados, certificación de movilización de pasajeros de los últimos 12 meses y certificación de estados financieros con detalles, con la finalidad de que los considere en el cálculo tarifario.

d) Salarios de los conductores de autobús

Procedimiento no contempla varios aspectos entre ellos: i) tiempo de descanso de café de 15 minutos, ii) kilometraje improductivo, iii) tiempo de entrega de recaudación, llenado de combustible, calentamiento de la unidad, revisión de agua, sistema de frenos, aceite, etc, iv) pago de extras, v) pago de diferentes tipos de jornadas, vi) capacitación, vii) asistencia a juicios y otros temas obligatorios.

Aresep desconoce la realidad laboral de escasez de choferes por lo que se debe reconocer tiempos extraordinarios y a jornadas laborales distintas, además, de que deshumanizan la figura del chofer en el proceso.

e) Costo de salario de mecánicos, repuestos y accesorios

Existe una distorsión en el cálculo del rubro de mantenimiento ya que no reconoce ningún mantenimiento a las unidades nuevas (0 años de antigüedad), cuando es claro que necesitan mantenimiento preventivo y sus revisiones generales.

f) Sobre la rentabilidad

Indica no estar de acuerdo con el cambio establecido en esta nueva metodología ya que carece de fundamento técnico.

g) Sobre las carreras

Indica que se deben de tomar en cuenta el promedio de carreras de las estadísticas de los últimos 12 meses, ya que se están considerando las condiciones operativas futuras, con los costos de ayer y la inversión de precios de 2014. Adicionalmente, expone que se le están dejando de reconocer 65,2 carreras por mes por un error de digitación, o de fórmula o simplemente en perjuicio de su representada.

h) Sobre la flota

La IT está utilizando otra clasificación de las unidades en el cálculo tarifario a la clasificación de la ruta que fue aprobada por el CTP en el artículo 3.1 de la S.O. 59 del 21 de octubre de 2015.

i) Sobre la inversión

Se debe de considerar el activo fijo neto en operación debidamente revaluado, es decir, el valor actualizado y no como se hace en la metodología reconociendo el valor del año 2014, como mínimo se debe de aplicar el tipo de cambio vigente a la fecha de gestión tarifaria y en mejor aplicación proyectarse para el siguiente período.

j) Sobre los costos no reconocidos

La presente metodología no respeta el principio de equilibrio financiero de los contratos, ni el principio de servicio al costo, ya que no se reconocen los siguientes costos: a) estructura organizacional, requiriendo personal especializado, b) capacitación y formación del personal, c) atención e información del usuario y las contralorías de servicio, d) seguridad y vigilancia, e) infraestructura de apoyo, f) evaluaciones de calidad del servicio, g) otros salarios asociados al mantenimiento, h) depreciación y rentabilidad del sistema automatizado de conteo de pasajeros, i) costo por consumo de filtros de combustible.

k) Adicional a lo expuesto anteriormente, la empresa Autotransportes Cesmag S.A. indica desde el mes de julio de 2016 han reducido los horarios y la flota a 90 unidades ya que Aresep no le permitió realizar el pago del canon de los 102 buses.

27) Oposición: Asociación Cámara Nacional de Transportes, cédula jurídica 3-002-061193, representada por Maritza Hernández Castañeda, cédula de identidad número 5-0195-0073, en su condición de Presidente con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma (folios 703 y 707); Asociación Cámara de Transportistas de San José, cédula jurídica 3-002-099688, representada por Alex Álvarez Abrahams, cédula de identidad 1-0421-0881, en su condición de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma (folio 704 y 708); y la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, cédula jurídica 3-002-162412, representada por Clifton Tate Gordon, cédula de identidad 1-0939-0421, en su condición de Vicepresidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma (folios 705 al 706 y 709)

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 697 al 702).

Se oponen a la fijación tarifaria por las siguientes razones:

a) Metodología tarifaria

Incompleta, ya que deja por fuera costos de operación exigidos por el CTP y refrendados por la Aresep.

Inconsistente, ya que considera criterios técnicos alejados de la realidad operativa de las empresas de transporte público, como es el caso de la definición de la demanda.

Ilegal, ya que desconoce la legislación laboral en cuanto el reconocimiento de jornadas laborales de los conductores únicamente de 7,5 horas ordinarias de jornada diurna, en el cual en la realidad se necesitan horas extras y diferentes tipos de jornadas laborales.

Permite amplia discrecionalidad de los funcionarios para que calculen las tarifas.

b) Servicio al costo

No se cumple el servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley 7593, así como lo descrito en la Opinión Jurídica 098-J del 3 de setiembre de 2015 de la Procuraduría General de la República: “3. **El principio de servicio al costo limita la fijación tarifaria de los servicios públicos a los costos reales de su prestación, los montos necesarios para garantizar la continuidad del servicio y redistribución competitiva que permita la adecuada prestación en condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad, y eficiencia en el presente y en el futuro (inversión)**”

Específicamente se indica el cumplimiento en los siguientes rubros:

- No se reconoce los costos inherentes a la implementación de las políticas de modernización del transporte modalidad autobús: estructura organizacional, planes de capacitación y formación del personal, atención e información del usuario y contralorías del servicio, seguridad y vigilancia, avances en el área de infraestructura, estaciones terminales, evaluaciones de la calidad del servicio.
- Se debe reconocer otros salarios asociados al mantenimiento.

- No contempla una actualización de costos con el principio de equilibrio financiero y el principio de servicio al costo (que debe partir de costos reales).

28) Oposición: Giovanni Carvajal Sánchez, cédula número 1-0910-0140

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 710 al 712).

- a) Se va a ver afectado él y sus compañeros empleados de Autotransportes Cesmag S.A. por recortes de personal ya que la nueva metodología no contempla plazas de chaneadores, carroceros, llanteros y otros.
- b) No es cierto que las unidades nuevas no ocupen mantenimiento como lo indica la nueva metodología.
- c) Con la reducción de mecánicos que indica la Aresep no van a dar abasto para realizar el mantenimiento adecuado.
- d) No le parece que el precio de combustible esté actualizado ya que Recope siempre lo sube y lo baja cuando ellos quieren.
- e) Le preocupa que rutas como Granadilla y San Ramón de Tres Ríos que han tenido un aumento de la población se les vaya a reducir carreras y tengan que esperar entre 1 hora y 1 hora y 20 minutos para que pase el autobús.

29) Oposición: Isaías Pérez Rivel, cédula de identidad número 3-0165-0451 y otros

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 713 al 714).

- a) Advierte que no se hizo un estudio para determinar el impacto económico sobre la cadena productiva, vinculada a la actividad del transporte público.
- b) También debe existir un estudio sobre el impacto en la cadena de empleo, subempleo y mercado laboral sobre la actividad afectada.

30) Oposición: José Ross Chinchilla, cédula de identidad número 1-0906-0204

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 715).

- a) El nuevo modelo no incluye ningún reconocimiento por esfuerzos ambientales realizados por las empresas.
- b) Nuevo modelo no contempla los incrementos en el consumo de combustible que se han dado a causa del aumento de la flota vehicular y por ende el congestionamiento.
- c) No están siendo reconocidos los costos adicionales de las mayores inversiones realizadas para mejorar la flota vehicular con autobuses tecnologías Euro III, Euro IV y Euro V.
- d) No se incluyen los costos de mantenimiento de los autobuses nuevos en el primer año, lo que va a llevar a los empresarios a comprar autobuses usados.

31) Oposición: Carlos Alberto Delgado Rodríguez, cédula de identidad número 1-0490-0670

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 716 al 717).

- a) Resulta preocupante que se dé una disminución de la flota en 12 unidades, sin que haya demostrado de forma inequívoca y contundente, que tal cosa significara una mejora del servicio para los usuarios. Una reducción de las unidades desmejora la calidad del viaje, pues irán más cargados de pasajeros en horas pico.

32) Oposición: Roberto Enrique Gutiérrez Odio, cédula de identidad número 1-0192-0314; y Marjorie Snell Echandi, cédula de identidad número 1-0208-0422

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 718 al 719).

- a) Propuesta no se ajusta a lo dispuesto en la Ley 7935 Ley Integral para la Persona Adulta Mayor, específicamente en artículo 11, ya que el Modelo Tarifario no incorpora un capítulo de análisis de impacto socio económico y de cumplimiento con la Ley.
- b) Solicita que se consulte la propuesta de rebaja al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor, dado que el expediente es omiso y las informaciones dan parte de un peligro de violentar sus derechos.

33) Oposición: Daniela Gómez Durán, cédula de identidad número 1-1523-0120

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 720).

- a) Se opone porque la Aresep está apoyando la disminución en un 20% la cantidad de carreras autorizadas, cuando lo que se observa es un aumento de la población en los últimos años, sin que Aresep corrobore los datos suministrados por el CTP.
- b) Además, se va a ver afectada por las limitantes en el servicio por la aplicación de este modelo cuando ni siquiera tienen los estudios técnicos reales y firmes que respalden para fijar dicha tarifa.

34) Oposición: Elodia Sánchez Badilla, cédula de identidad número 9-0106-0129 y otros

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 721 al 722).

- a) Indica que se oponen porque el Modelo únicamente reconoce un 10 % en la tarifa de la estructura administrativa, por ejemplo de 100 conductores solo 10 personas ejercerán labores administrativas, por lo que las labores administrativas no se realizarían adecuadamente.
- b) El cálculo de tarifas no contempla los pasajeros adulto mayor, que es aproximadamente entre un 5 % a un 10 % del total de pasajeros mensuales.
- c) La disminución de costos en choferes y mecánicos va a provocar que la empresa operativamente no sea funcional en la ejecución de labores, además de que las plazas que quedarán sufrirán sobrecarga de labores.
- d) Además, se oponen a la rebaja y metodología porque supone que las carreras duran únicamente una hora, sin tomar en cuenta que las carreras tienen una duración variable a causa de los kilometrajes recorridos, presas, accidentes o factores climáticos.
- e) No se reconoce el mantenimiento a los buses nuevos, sin embargo a los viejos si, produciendo un efecto negativo al ambiente y la modernización del transporte.

35) Oposición: Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, cédula jurídica 3-002-162412, representada por Clifton Tate Gordon, cédula de identidad 1-0939-0421, en su condición de Vicepresidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma (folios 757 y 758)

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 723 al 756).

Se opone a la rebaja presentada y al modelo tarifario por las siguientes razones:

- a) La nueva metodología no garantiza los fines principales por los cuales se ajusta una tarifa: servicio al costo, equilibrio financiero y razonable beneficio empresarial.

Además de lo anterior, hay otros fines establecidos por el legislador que tienen que ver con la existencia y sostenibilidad (presente) del servicio público y otros fines que tienen que ver con la proyección (futura) de la actividad, entre ellos se tiene: a) propiciar la inversión; b) permitir la reinversión; c) permitir la continuidad; d) permitir la estabilidad; e) permitir una retribución competitiva; f) permitir una amortización adecuada; g) permitir el desarrollo de la actividad; h) fomentar la pequeña y mediana empresa.

Todos estos fines deben ser cumplidos con la nueva metodología para lograr una tarifa justa.

- b) Mencionan una serie de falencias, yerros y ausencia de costos en la aplicación de la metodología, en el siguiente cuadro la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico expone los elementos que el modelo aún no logra darle un valor tarifario y menos aún necesidad de coeficiente, ni tan siquiera se ha iniciado un expediente para determinar estos costos:

COSTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO		
	DETALLE	VALOR
CIAS,	Costo mensual de infraestructura de apoyo al servicio	€0,00

COSTO DEL ESTUDIO DE CALIDAD DEL SERVICIO		
	DETALLE	VALOR
CECS,	Costo mensual de los estudios de calidad del servicio	€0,00
	$CECS_r = \frac{1}{12} \times VECS$	
VECS	Valor del estudio anual de la calidad del servicio	€0,00

COSTO DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE PAGO ELECTRÓNICO Y SEGURIDAD		
	DETALLE	VALOR
CSPE,	Costo mensual del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad	€0,00

COSTO POR CONSUMO DE FILTROS DE COMBUSTIBLE		
	DETALLE	VALOR
<i>CCFC</i>	<i>Costo mensual en consumo de filtros de combustible</i>	₡0,00
	$CCFC_r = ccf c \times (1 + ccsr) \times D_r \times (1 + cki) \times CM_r \times PF$	
<i>ccfc</i>	<i>Coefficiente por consumo de filtros de combustible</i>	0,00000
<i>ccsr</i>	<i>Coefficiente de ajuste de acuerdo con las condiciones de la superficie de rodamiento</i>	0,0000
<i>D_r</i>	<i>Distancia de la carrera</i>	10,93
<i>cki</i>	<i>Coefficiente de ajuste por reconocimiento de kilometraje improductivo</i>	0,1000
<i>CM_r</i>	<i>Cantidad de carreras mensuales</i>	14 074,87
<i>PF</i>	<i>Precio de los filtros de combustible</i>	₡0,00

Fuente: modelo tarifario Aresep et 48-2016 folio 129.zip

c) Respecto a la demanda utilizada indican que el dato utilizado por Aresep es totalmente incorrecto, ya que es un dato normalizado con poco más de 22 mil carreras promedio por mes, lo cual no es la realidad al día de hoy debido a que la Aresep al no otorgarle tarifa a la empresa con la cual comparte el 98 % del corredor en común haciendo evidente un traslado de demanda importante hacia su competidor más cercano. Además al afectar el servicio reduciendo carreras y autobuses se abre una brecha para los servicios informales los cuales van a trasladar esos usuarios que se ven afectados por las aperturas de las frecuencias horarias y la falta de buses.

d) Expone costos operativos no reconocidos, debido a que la aplicación de este modelo contradice lo realizado en fijaciones tarifarias anteriores, ya que según indica en la presente propuesta sólo se reconocen 11 ramales y en la anterior fijación se reconocieron 13 ramales, esto quiere decir que se están dejando de reconocer kilometraje recorrido de los dos ramales faltantes, la Cámara realiza la siguiente comparación:

Carreras según Acuerdo

CÓD. RUTA	DESCRIPCIÓN RUTA	DESCRIPCIÓN RAMAL	CÓD. RAMAL	CARRERAS AUTORIZADAS POR MES (CMA)
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE CALLE SILES	R1	469,60
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE CEDRAL	R2	760,92
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SAN PEDRO CEDROS	R3	1.732,73
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE CIPRESSES	R4	702,22
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SAN PEDRO GRANADILLA	R5	3.128,47
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE NAEPINSKY	R6	86,96
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE CAMPIÑA	R7	584,82
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE LOURDES SANTA MARTA	R8	1.319,65
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SABANILLA	R9	3.078,47
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SAN PEDRO SALTIBILLOS	R10	1.887,08
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SAN PEDRO CURRIDABAT	R11	1.435,23
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SAN RAMON	R12	2.387,12
50	SAN JOSE SAN PEDRO Y RAMALES	SAN JOSE SANTA MARTA GUAYABO	R13	91,31

Carreras según Aresep

CÓD. RUTA	DESCRIPCIÓN RUTA	DESCRIPCIÓN RAMAL	CÓD. RAMAL	¿ES ANILLO ?	CARRERAS AUTORIZADAS POR MES (CMA)
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta-(Ext. Guayabos)	R1	NO	1.319,65
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Pedro-San Rafael-Saltibillos-(Ext. Karpinsky)	R2	NO	1.887,08
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Pedro-Cedros	R3	NO	1.732,73
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Pedro-Cedral-Urbanización Europa	R4	NO	760,92
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Pedro-Calle Siles	R5	NO	469,60
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Pedro-Granadilla	R6	NO	3.128,47
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-Cipresses	R7	NO	702,22
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-San Ramón de Tres Bicos-Villa Hermosa	R8	NO	2.387,12
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-Urbanización Las Mansiones-Club Campestre La Campiña	R9	NO	584,82
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-Sabanilla	R10	NO	3.078,47
50	San José - San Pedro y Ramales	San José-Curridabat por San Pedro	R11	NO	1.439,23

Una diferencia: de 178 carreras promedio por mes

- e) No se ajusta la metodología propuesta por la Aresep a lo dispuesto por la Contraloría General de la República en el informe DFOE-EC-0446 del 17 de agosto de 2012, ya que solo actualizó 4 coeficientes dejando sin actualización 26 coeficientes más.
- f) Imposibilidad de acceder con este modelo a una nueva renovación de concesión por las siguientes razones: a) carencia del reconocimiento real del personal administrativo; b) carencia del reconocimiento de áreas físicas; c) imposibilidad del cumplimiento de la ley 7600 por no reconocimiento de mantenimiento a rampas o elevadores; d) imposibilidad de brindarle información al usuario; e) faltante de reconocer capacitación de los choferes y calidad de servicio; f) otros costos no reconocidos tarifariamente como equipos de pago electrónico, implementación de tecnologías limpias, existencia de terminales y planes de manejo de residuos.
- g) No se reconoce el mantenimiento a la carrocería de las unidades, además el modelo establece no reconocimiento de mantenimiento a las unidades modelo 2017 y 2016, además, Aresep al utilizar un sistema foráneo no se ajusta a poder brindar un mantenimiento correctivo ni mucho menos preventivo. Contrario a un informe contratado por la Aresep a la empresa LCR logística.
- h) Dicha propuesta de ajuste atenta a asegurar su continuidad, eficiencia y adaptación del servicio prestado, puesto que según la Aresep habrían una reducción de 36 % de los costos en personal de operación.
- i) Procedimiento para cálculo de choferes no contempla varios aspectos entre ellos: i) tiempo de descanso de café de 15 minutos, ii) kilometraje improductivo, iii) tiempo de entrega de recaudación, llenado de combustible, calentamiento de la unidad, revisión de agua, sistema de frenos, aceite, etc, iv) pago de extras, v) pago de diferentes tipos de jornadas, vi) capacitación, vii) asistencia a juicios y otros temas obligatorios.

Además, se cita que existe actualmente una insuficiencia de choferes de autobús, y actualmente la razón que tienen los trabajadores para mantenerse en sus puestos es el pago de horas extraordinarias, también la Aresep en su cálculo de choferes conceptualiza la fuerza humana como si se tratara de equipos computarizados en línea que responden a una simple programación, ya que un conductor no puede ser pasada de una

unidad a otra en cuestión de segundos o minutos, como pretende el modelo.

- j) Para el caso de los mecánicos y mantenimiento, la metodología varió de manera parcial el marco teórico de la herramienta denominada HDM-IV, al imponer un tope del 10 % del valor del bus (mismo coeficiente anterior), y reduciendo a una fracción en función de la antigüedad de la flota, llegando a cero cuando son buses nuevos, además se eliminó el reconocimiento de horas extras a los mecánicos sin ninguna motivación técnica o jurídica.

36) Oposición: Johnny Cerdas Durán, cédula de identidad número 1-1104-0707

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta dos escrito (folios 759 al 762; 763 al 767).

Se opone a la rebaja presentada y al modelo tarifario por las siguientes razones:

- a) Indica que no se reconocen filtros de combustible, lo cual puede atentar contra las políticas ambientales en caso que el empresario no realice el cambio.
- b) Indicar la razón técnica del por qué se utiliza el tipo de cambio de ₡507,47/\$ para la valoración de los autobuses, estando al día de hoy el tipo de cambio de ₡556,00/\$.
- c) Solicita fundamentación técnica y aclaración de lo siguiente:
- Utilizar los mismos coeficientes del año 1997 (costos variables, chequeadores, personal administrativo, otros gastos, rentabilidad en maquinaria, equipo e instalaciones), ya que las condiciones actuales del país han cambiado.
 - Estudio técnico que determine el procedimiento para la elaboración del coeficiente de choferes y su expresión matemática que lo sustente.
 - Aclarar el personal que incluye el rubro de mecánicos (mecánicos, técnicos, asistentes, pintores y demás personal) y porcentaje de repuestos y accesorios, así como fundamentación y estudio técnico del cálculo de coeficiente de ambos. Además indicar si existe un estudio técnico que fundamente no utilizar mecánicos ni rubro de repuestos y accesorios cuando las unidades son nuevas.
 - Estudio técnico que determine la razón de endeudamiento y si se apega a la realidad financiera de una empresa modelo de la

industria, que respalde el criterio de Aresep de reconocer 50 % deuda externa y 50 % recursos propios.

- En depreciación indicar por qué el autobús en su primer año de operación no sufre de desgaste.
 - Solicita fundamento técnico y un análisis de la rentabilidad esperada de la industria, así como cuánto es la utilizada esperada según el modelo.
 - Estudio técnico que determine cuál es la estructura administrativa con la que debería contar una empresa para tener criterio si el coeficiente asignado es suficiente para cubrir dicho personal.
- d) Que Aresep se pronuncie respecto a todos los costos que el modelo no reconoce e influyen en la eficiencia del servicio, entre ellos se tiene estudios de calidad, infraestructura de apoyo, sistema automatizado de conteo de pasajeros, limpieza de unidades, planteles y terminales, compromisos ambientales, capacitación, información, rotulación, tecnología, entre otros.
- e) Indicar cuál es el objetivo del nuevo modelo y si existe un estudio técnico que fundamente su finalidad.

37) Oposición: Michelle Márquez Jiménez, cédula de identidad número 1-1118-0800 y otros

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 768 al 769).

- a) No están de acuerdo con la reducción de carreras ya que sus hijos se verán afectados en el traslado a los centros educativos.

38) Oposición: Edwin Ernesto Araya Rojas, cédula de identidad número 1-0694-0576 y otros

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios 770 al 774).

- a) Aresep planteó oficialmente despedir al 36 % de los trabajadores con el nuevo modelo tarifario, además atenta contra el derecho al trabajo y las garantías laborales establecidas en el código de trabajo. Por lo anterior, solicita que se entregue estudios de impacto laboral por la aplicación de despidos.

39) Oposición: Esteban González Jiménez, cédula de identidad número 1-1551-0238

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 775).

- a) Se opone por el rebajo de las unidades.

40) Oposición: Asociación Solidarista de Empleados de Autotransportes Cesmag S.A., representada por Oscar Calderón Moya, cédula de identidad número 3-0422-0403, en su condición de Presidente (folios 263 al 264 y 777)

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folio 776).

- a) Menciona que la rebaja de tarifas creará un impacto financiero muy grave en la empresa, lo que generará despidos de manera desproporcionada alterando la armonía obrero-patronal.

41) Oposición: Ricardo David Luna Salazar, cédula de identidad número 1-1304-0208; y Pablo Luna Salazar, cédula de identidad número 1-1237-0396

Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública, presenta escrito (folios al 778).

- a) Los usuarios se verán afectados en los horarios y salidas de los buses.
- b) En un futuro viajarán los usuarios en buses deteriorados porque con la rebaja no cambiarán unidades.

II. POSICIONES NO ADMITIDAS:

1. Oposición: Randall Cedeño

Observaciones: Presenta escrito, se rechaza mediante resolución 3307-DGAU-2016, ya que no aporta identificación, ni lugar para notificaciones (visible a folio 818 al 820).

2. Oposición: Pablo García Varela, cédula de identidad número 204090750

Observaciones: Presenta escrito, se rechaza mediante resolución 3308-DGAU-2016, ya que no está firmada (visible a folio 197 al 198).

3. Oposición: Melanie Miranda Vargas

Observaciones: Presenta escrito, se rechaza mediante resolución 3309-DGAU-2016, ya que no está firmada ni presenta identificación (visible a folio 214 al 218).

4. Oposición: Sofía Carvajal Vargas, cédula de identidad número 117420402

Observaciones: Presenta escrito, se rechaza mediante resolución 3310-DGAU-2016, ya que no está firmada ni presenta identificación (visible a folio 219 al 223).

5. Oposición: Adolfo Sánchez Quesada, portador de la cédula de identidad número 1-0709-0827

Observaciones: Presenta escrito, se rechaza mediante resolución 3311-DGAU-2016, ya que no está firmada (visible a folios 245 al 246).

- XXII.** El 30 de setiembre de 2016, la actora presenta gestión de medidas cautelares administrativas para suspender estudio tarifario de oficio por desequilibrio financiero (folios 857 a 949).
- XXIII.** Mediante resolución RIT-108-2016 del 4 de octubre de 2016 (ajuste extraordinario del segundo semestre del 2016), publicada en el Diario Oficial La Gaceta 194, Alcance 213 del 10 de octubre de 2016, se fijan las tarifas vigentes para el servicio de la ruta 50.
- XXIV.** La gestión de medidas cautelares administrativas es analizada por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe 1603-IT-2016/139525 del 19 de octubre del 2016, que corre agregado al expediente.
- XXV.** Mediante la resolución RIT-116-2016, dictada a las 11:45 horas del día 19 de octubre de 2016, se resuelve la medida cautelar mediante la cual se rechaza la misma por improcedente.
- XXVI.** Cumpliendo los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.
- XXVII.** El presente estudio de oficio fue realizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe con oficio 1604-IT-

2016/139529 del 19 de octubre de 2016, que corre agregado al expediente.

XXVIII. Se han observado los plazos y las prescripciones de ley en los procedimientos.

CONSIDERANDO QUE:

I. Conviene extraer lo siguiente del informe 1604-IT-2016/139529 del 19 de octubre de 2016, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO

B.1. Variables utilizadas:

VARIABLE	ARESEP
Demanda Neta (pasajeros)	1.277.354
Distancia (km/carrera)	16,53
Carreras	17.490,32
Flota (unidades)	90
Tipo de Cambio (colones)	₡550,98
Precio combustible (colones)	₡387,80
Tasa de Rentabilidad (%)	14,15%
Valor del Bus (colones)	₡68.485.896
Edad promedio de flota (años)	5,92
Ocupación media	0,47

B.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda)

La metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica que el volumen de pasajeros movilizados para cada ruta, ramal o fraccionamiento, que se utiliza en el cálculo tarifario corresponde a datos que provienen de las siguientes fuentes:

- Acuerdo de pasajeros movilizados de la Junta Directiva del CTP con el estudio técnico que sustenta dicho acuerdo.
- En el caso de que la Aresep, en el ejercicio de sus competencias regulatorias, cuente con un estudio de demanda de volumen de pasajeros comparable al del CTP, de acuerdo a lo dictado por la ciencia y la técnica.

Ambos estudios deben tener una antigüedad no mayor a tres años. En caso de no contar con estudio de demanda que cumpla los requerimientos anteriores, el cálculo de pasajeros movilizados se realizará según se establece en la sección 4.13.2 Aplicación de la metodología en casos de información incompleta o no existente.

Para el presente estudio tarifario se cuenta con estudio de demanda por parte del CTP aprobado mediante artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 59-2015 del 21 de octubre de 2015, en la cual la Junta Directiva del CTP acuerda la Normalización de Demanda para cada ramal operado por la ruta N° 50, fundamentado en el estudio técnico DTE-2015-1205 del 16 de octubre del 2015, por lo que no resulta necesario calcular un valor de demanda implícita.

El detalle del dato de demanda por ramal según el CTP es el siguiente:

DESCRIPCIÓN DEL RAMAL	DEMANDA MENSUAL
San José – San Pedro – Lourdes – Santa Marta – (Ext. Guayabos)	85.983
San José – San Pedro – San Rafael – Salitrillos – (Ext. Karpinsky)	142.062
San José – San Pedro – Cedros	114.481
San José – San Pedro – Cedral – Urbanización Europa	61.088
San José – San Pedro – Calle Siles	29.116
San José – San Pedro – Granadilla	251.609
San José – Cipreses	48.580
San José – San Ramón de Tres Ríos – Villa Hermosa	169.353
San José – Urbanización Las Mansiones – Club Campestre La Campiña	32.866
San José – Sabanilla	244.789
San José – Curridabat por San Pedro	97.427
TOTAL DE PASAJEROS MENSUALES	1.277.354

Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 1.277.354 pasajeros promedio por mes.

B.1.2. Distancia

Según la metodología vigente en el punto 4.12.1.b. Recorridos y distancia por carrera, la distancia se calcula con base en el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). Además, podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).

Se toma como base los recorridos de los ramales autorizados indicados en el acuerdo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 de la Junta Directiva del CTP, celebrada el 6 de mayo de 2015 (folios 21 al 117 del ET-053-2015), en el cual se aprobó entre otras cosas, la fusión de varias rutas en el código 50. Las distancias se calculan con base en los datos de las inspecciones de campo realizadas por la Intendencia de Transporte, según actas de inspección del 6 de octubre de 2006 (RA-005) y 1101-IT-2016/130035 del 10 de octubre de 2006 (RA-003).

El servicio de los siguientes recorridos al ser una extensión se brinda con el mismo autobús, además la demanda normalizada calculada por el CTP viene agregada, es decir, no viene separada para cada uno de los recorridos (según oficio DTE-2016-0447 del 27 de abril de 2016 del CTP), dado lo anterior es necesario calcular una distancia ponderada para realizar el análisis con los recorridos agregados:

- San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta y San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta-Extensión Guayabos.
- San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos y San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos-Extensión Karpinsky.

DESCRIPCIÓN DEL RAMAL	DISTANCIA POR CARRERA (KM)	CARRERA MENSUALES	PROPORCIÓN DE CARRERAS (%)	DISTANCIA PONDERADA POR CARRERA (KM)
San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta	11,00	1.319,65	94%	10,29
San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta-Ext. Guayabos	13,94	91,31	6%	0,90
TOTAL:		1.410,97	100%	11,19
San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos	17,57	1.887,08	96%	16,80
San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos-Ext. Karpinsky	17,62	86,96	4%	0,78
TOTAL:		1.974,05	100%	17,57

Las distancias por carrera medidas por Aresep, que se consideran en este estudio, son las siguientes:

DESCRIPCIÓN DEL RAMAL	DISTANCIA POR CARRERA (KM)
San José – San Pedro – Lourdes – Santa Marta – (Ext. Guayabos)	11,19
San José – San Pedro – San Rafael – Salitrillos – (Ext. Karpinsky)	17,57
San José – San Pedro - Cedros	13,29
San José – San Pedro – Cedral – Urbanización Europa	16,68
San José – San Pedro – Calle Siles	9,81
San José – San Pedro - Granadilla	16,91
San José - Cipreses	15,42
San José – San Ramón de Tres Ríos – Villa Hermosa	25,64
San José – Urbanización Las Mansiones – Club Campestre La Campiña	21,80
San José - Sabanilla	14,15
San José – Curridabat por San Pedro	13,67
DISTANCIA PONDERADA POR CARRERA (KM)	16,53

La distancia ponderada por carrera medida por Aresep para la ruta 50 es de 16,53 km, con un 100 % de calle asfaltada.

B.1.3. Carreras

Basado en el punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se comparan las siguientes dos fuentes:

- *Carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta establecido por el CTP.*
- *Carreras reportadas en las estadísticas operativas de los últimos doce meses, por el prestador del servicio.*

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

- a) Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son menores que las carreras autorizadas, se consideran las carreras brindadas por el operador.*
- b) Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son mayores a las autorizadas se consideran las carreras autorizadas por el CTP.*

Basado en los horarios establecidos por artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016 de la Junta Directiva del CTP del 6 de abril de 2016, se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 50. Para este estudio en particular se revisaron las estadísticas presentadas por la empresa correspondiente al periodo entre agosto 2015 y julio 2016; sin embargo, no se tomarán en cuenta para el análisis tarifario debido a que las estadísticas corresponden al esquema operativo anterior al aprobado en la Sesión Ordinaria 17-2016 mediante el cual se

dio una reducción significativa en la flota y en las carreras, estos valores se presentan a continuación:

DESCRIPCIÓN DEL RAMAL	CARRERAS ESQUEMA AUTORIZADO	CARRERAS PRESENTE ESTUDIO
San José – San Pedro – Lourdes – Santa Marta – (Ext. Guayabos)	1.319,65	1.319,65
San José – San Pedro – San Rafael – Salitrillos – (Ext. Karpinsky)	1.887,08	1.887,08
San José – San Pedro - Cedros	1.732,73	1.732,73
San José – San Pedro – Cedral – Urbanización Europa	760,92	760,92
San José – San Pedro – Calle Siles	469,60	469,60
San José – San Pedro - Granadilla	3.128,47	3.128,47
San José - Cipreses	702,22	702,22
San José – San Ramón de Tres Ríos – Villa Hermosa	2.387,12	2.387,12
San José – Urbanización Las Mansiones – Club Campestre La Cam	584,82	584,82
San José - Sabanilla	3.078,47	3.078,47
San José – Curridabat por San Pedro	1.439,23	1.439,23
TOTAL DE CARRERAS MENSUALES	17.490,32	17.490,32

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 17.490,32 carreras promedio mensuales.

B.1.4. Flota

Flota autorizada

Según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a. Cantidad de unidades autorizadas, para el cálculo tarifario se consideran únicamente las unidades autorizadas por el CTP respecto al acuerdo de flota vigente en la solicitud tarifaria.

Además, mediante el punto 4.2 Aplicación de reglas para el cálculo tarifario, se definen las reglas de aplicación para el cálculo tarifario tipificando la flota de la siguiente manera:

- Vehículos con regla Tipo 1: Unidades que al 7 de marzo de 2016 (fecha de entrada en vigencia metodología tarifaria), se encuentren en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP.
- Vehículos con regla Tipo 2: Unidades que al 7 de marzo de 2016 (fecha de entrada en vigencia metodología tarifaria), no se encuentren en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP.

Seguidamente, según punto 4.12.2.g. Tipos de unidad, se indica el procedimiento de clasificación de cada unidad, en el cual se considera los tipos de unidad que sean homologados o clasificados de acuerdo con la tipología de rutas por distancia de viaje o la caracterización definida según especificaciones técnicas emitidas por el MOPT.

En ese sentido, la flota autorizada para la empresa Autotransportes Cesmag S.A. y la clasificación de las unidades constan en el oficio del CTP: DACP-2016-2245 del 17 de junio de 2016, y las aclaraciones realizadas en los oficios DTE-2016-0865, DTE-2016-0967 y DTE-2016-1006. Es importante indicar que para los casos en que el CTP clasificó las unidades como tipo TA, en el modelo tarifario se consideran como unidades tipo urbano. Para los casos clasificados como autobuses tipo TIP, siendo que el CTP no hace distinción entre unidades interurbano corto e interurbano medio, se reconocen en el modelo como autobuses interurbano corto atendiendo al criterio de la distancia ponderada de la ruta 50. Valga indicar que en este caso se utiliza el tipo de autobús interurbano corto en razón de la distancia de la ruta, siendo que se aproxima más al criterio establecido en la metodología para el tipo de autobús interurbano corto que interurbano medio.

A continuación se detalla la flota autorizada:

N°	Placa	Modelo	Capacidad		Tipo de unidad CTP	Homologación modelo Aresep	Regla de aplicación
			Sentados	De pie			
1	SJB007708	2001	40	30	TUP	MONTANO	1
2	SJB007710	2001	46	30	TUP	MONTANO	1
3	SJB007840	2001	45	30	TU	URBANO	1
4	SJB007843	2001	42	30	TU	URBANO	1
5	SJB007844	2001	45	30	TU	URBANO	1
6	SJB007847	2001	42	30	TU	URBANO	1
7	SJB007848	2001	42	30	TU	URBANO	1
8	SJB007853	2001	44	30	TU	URBANO	1
9	SJB007923	2001	42	30	TU	URBANO	1
10	SJB008632	2002	43	30	TU	URBANO	1
11	SJB008633	2002	44	30	TU	URBANO	1
12	SJB008634	2002	44	30	TU	URBANO	1
13	SJB008635	2002	47	30	TU	URBANO	1
14	SJB008636	2002	47	30	TU	URBANO	1
15	SJB008637	2002	44	30	TU	URBANO	1
16	SJB010183	2002	46	30	TUP	MONTANO	1
17	SJB010369	2006	51	30	TU	URBANO	1
18	SJB010386	2006	48	30	TU	URBANO	1
19	SJB010387	2006	47	30	TU	URBANO	1
20	SJB010388	2006	51	30	TU	URBANO	1
21	SJB010389	2006	51	30	TU	URBANO	1
22	SJB010390	2006	47	30	TU	URBANO	1
23	SJB010455	2006	47	30	TU	URBANO	1
24	SJB010457	2006	47	30	TU	URBANO	1
25	SJB010458	2006	46	30	TU	URBANO	1
26	SJB010897	2007	48	30	TU	URBANO	1
27	SJB010898	2007	48	30	TU	URBANO	1
28	SJB011148	2008	48	30	TU	URBANO	1
29	SJB011149	2008	47	30	TU	URBANO	1
30	SJB011150	2008	49	30	TU	URBANO	1
31	SJB011151	2008	49	30	TU	URBANO	1
32	SJB011741	2008	45	30	TU	URBANO	1
33	SJB011873	2008	46	30	TU	URBANO	1
34	SJB011824	2009	46	30	TU	URBANO	1
35	SJB011826	2009	46	30	TU	URBANO	1
36	SJB011827	2009	46	30	TU	URBANO	1
37	SJB011829	2009	46	30	TU	URBANO	1
38	SJB011830	2009	46	30	TU	URBANO	1
39	SJB011831	2009	46	30	TU	URBANO	1
40	SJB011832	2009	50	30	TU	URBANO	1
41	SJB012845	2011	50	30	TU	URBANO	1
42	SJB012846	2011	50	30	TU	URBANO	1
43	SJB012847	2011	50	30	TU	URBANO	1

N°	Placa	Modelo	Capacidad		Tipo de unidad CTP	Homologación modelo Aresep	Regla de aplicación
			Sentados	De pie			
44	SJB013022	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
45	SJB013027	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
46	SJB013039	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
47	SJB013040	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
48	SJB013044	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
49	SJB013131	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
50	SJB013142	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
51	SJB013143	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
52	SJB013144	2012	50	30	TUP	MONTANO	1
53	SJB013153	2012	52	30	TUP	MONTANO	1
54	SJB014281	2014	50	30	TIP	INTERURBANO CORTO	1
55	SJB014282	2014	50	30	TIP	INTERURBANO CORTO	1
56	SJB014283	2014	50	30	TIP	INTERURBANO CORTO	1
57	SJB014284	2014	50	30	TIP	INTERURBANO CORTO	1
58	SJB014285	2014	50	30	TIP	INTERURBANO CORTO	1
59	SJB014330	2014	50	30	TU	URBANO	1
60	SJB014331	2014	50	30	TU	URBANO	1
61	SJB014332	2014	50	30	TU	URBANO	1
62	SJB014333	2014	50	30	TU	URBANO	1
63	SJB014334	2014	50	30	TU	URBANO	1
64	SJB014502	2014	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
65	SJB014824	2015	48	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
66	SJB014825	2015	48	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
67	SJB014826	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
68	SJB014827	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
69	SJB014828	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
70	SJB014829	2015	46	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
71	SJB014834	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
72	SJB014835	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
73	SJB014836	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
74	SJB014837	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
75	SJB014838	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
76	SJB014839	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
77	SJB014846	2015	47	30	TA	URBANO	1
78	SJB014847	2015	46	30	TA	URBANO	1
79	SJB014848	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
80	SJB014849	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
81	SJB014850	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
82	SJB014851	2015	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
83	SJB015195	2016	47	30	TA	URBANO	1
84	SJB015196	2016	48	30	TA	URBANO	1
85	SJB015197	2016	48	30	TA	URBANO	1
86	SJB015219	2016	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
87	SJB015220	2016	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
88	SJB015221	2016	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
89	SJB015295	2016	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1
90	SJB015296	2016	47	30	TIL	INTERURBANO LARGO	1

Según consulta al Registro Nacional, las siguientes unidades no están a nombre de la empresa Autotransportes Cesmag S.A. De conformidad con el oficio del CTP, DACP-2016-2245 del 17 de junio de 2016, y los oficios aclaratorios posteriores DTE-2016-0865, DTE-2016-0967 y DTE-2016-1006, cuentan con la autorización para su arrendamiento las siguientes 26 unidades:

N°	Placa	Propietario	Presenta autorización según CTP	Presenta contrato de arriendo
11	SJB008633	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
12	SJB008634	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
13	SJB008635	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
14	SJB008636	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
15	SJB008637	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
16	SJB010183	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
17	SJB010369	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
18	SJB010386	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
19	SJB010387	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
20	SJB010388	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
21	SJB010389	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
22	SJB010390	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
24	SJB010457	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
25	SJB010458	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
37	SJB011829	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
38	SJB011830	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
39	SJB011831	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
40	SJB011832	Empresa Sabanilla S.A.	SI	SI
49	SJB013131	BCT Arrendadora S.A.	SI	SI
50	SJB013142	BCT Arrendadora S.A.	SI	SI
51	SJB013143	BCT Arrendadora S.A.	SI	SI
52	SJB013144	BCT Arrendadora S.A.	SI	SI
53	SJB013153	BCT Arrendadora S.A.	SI	SI
83	SJB015195	Autotransportes Zapote S.A.	SI	SI
84	SJB015196	Autotransportes Zapote S.A.	SI	SI
85	SJB015197	Autotransportes Zapote S.A.	SI	SI

La metodología vigente, en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, indica que en el cálculo tarifario se consideran aquellas unidades que no están a nombre del operador, siempre y cuando el acuerdo de flota vigente presente la autorización por parte del CTP para su arrendamiento. Para los casos que cumplan con lo anterior, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento el monto del contrato de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda

el importe de la depreciación más la rentabilidad tomándola como si fuera propia, los contratos de arrendamiento fueron aportados por el CTP mediante los oficios DTE-2016-0967 y DTE-2016-1006.

Valor de unidades

La metodología vigente en su punto 4.9 Procedimiento para la determinación del valor de las unidades de transporte, detalla el cálculo para obtener el valor tarifario de los vehículos dependiendo del tipo de regla, a saber:

- **Regla tipo 1:** El valor tarifario corresponde al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 del 5 de febrero de 2014, multiplicado por el tipo de cambio de ₡507,47/dólar utilizado en el informe que sustenta la 008-RIT-2014. El tipo de unidad fue detallado en el apartado anterior.
- **Regla Tipo 2:** El valor tarifario corresponde al valor en colones de cada unidad (placa por placa) de acuerdo al valor asignado por el Ministerio de Hacienda, siempre y cuando, no sobrepase el tope máximo asignado por año de fabricación y tipo de unidad. De no contarse con el estudio anual del valor tope del tipo y año de la unidad, o el valor de la unidad nueva, se le asignará el valor promedio más reciente calculado para el tipo de unidad respectiva (esto según punto 4.13.2.a.1).

Para el presente estudio se deben aplicar reglas tipo 1 a todas las unidades autorizadas de su tipología, por lo que su valor tarifario corresponde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada por el CTP. Se presenta a continuación la proporción de la clasificación de las unidades reconocidas en el presente estudio:

Tipo de unidad CTP	Tipo de unidad Aresep	Cantidad de unidades	Valor tarifario por unidad
TU	URBANO	45	₡52.269.410
TA	URBANO	5	₡52.269.410
TUP	MONTANO	13	₡80.687.730
TIP	INTERURBANO CORTO	5	₡60.388.930
TIL	INTERURBANO LARGO	22	₡99.971.590
TOTAL		90	

Cabe indicar, que según artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 59-2015 del 21 de octubre de 2015, la Junta Directiva del CTP clasifica la ruta como Urbana y Urbana no Plana (Montana) para algunos ramales; sin embargo la empresa tiene autorizados por parte del mismo ente rector buses Interurbanos, por lo que sus valores deben ser reconocidos tarifariamente por la Aresep en cumplimiento de la metodología tarifaria vigente.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢68.485.895,78 por autobús.

Cumplimiento ley 7600

Acorde al punto 4.12.2.h. Unidades autorizadas con rampa o elevador, se consideran en el cálculo tarifario las unidades que cuentan con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600.

En el oficio DACP-2016-2245 con aclaración del oficio DTE-2016-0865 el CTP indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Conforme al punto 4.12.2.e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, sólo se tomarán para el cálculo tarifario las unidades con la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública, además, durante el proceso de la revisión tarifaria todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio.

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 todas las unidades autorizadas presentan la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

Edad promedio

Según punto 4.12.2.f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas, se consideran en el cálculo tarifario, las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N°29743-MOPT "Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte", teniéndose 15 años de antigüedad máxima.

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 5,92 años y todas las unidades presentan antigüedad menor a 15 años.

B.1.5. Tipo de cambio

El tipo de cambio es utilizado según la metodología vigente para los siguientes dos procesos:

a) Contratos de arrendamiento en dólares:

Los casos en que el monto de arriendo se encuentre expresado en dólares, para obtener el monto en colones se utilizará el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación del modelo, según lo indicado en el inciso 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas.

Dicha variable se ajustó a ₡550,98/dólar, promedio de Abril 2016 a Setiembre 2016, según fuente del Banco Central de Costa Rica.

b) Valor del autobús para las unidades Tipo 1:

Tal como se indicó en el apartado supra citado B.1.4. Flota. Valor de Unidades, se utilizará el tipo de cambio de ₡507,47/dólar utilizado en el informe que sustenta la 008-RIT-2014.

B.1.6. Precio del combustible

Según se indica en el punto 4.5.1 Costo por consumo de combustible, el precio de combustible se calcula como un promedio del combustible en colones por litro, correspondiente a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡387,80 por litro, por ser el promedio de precios del período del 1 de Enero de 2016 al 30 de Junio de 2016.

B.1.7. Tasa de Rentabilidad

La metodología vigente en su punto 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, detalla el cálculo para obtener tasa de rentabilidad dependiendo del tipo de regla asignado, a saber:

- *Regla tipo 1: Será el valor puntual de la tasa activa promedio del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.*
- *Regla Tipo 2: Se obtendrá del promedio anual entre la tasa de interés activa para préstamos de los Bancos Estatales para “otras actividades” y la tasa de interés básica pasiva, se usará la serie de datos de los últimos 12 meses, de forma tal que la serie siempre incluya el mes natural anterior al día de la audiencia pública de la aplicación de este modelo.*

El actual estudio utiliza las reglas de cálculo Tipo 1, por lo que la tasa de rentabilidad que se utilizó para la corrida del modelo es de 14,15 % según dato de los indicadores económicos del Banco Central correspondiente al dato puntual del cálculo tarifario, en este caso 19 de setiembre de 2016.

B.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 de la empresa Autotransportes Cesmag 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.

Se consulta además al Ministerio de Hacienda, la situación tributaria de la empresa mediante oficio 1497-IT-2016/137991 del 28 de setiembre de 2016. El Ministerio en respuesta al correo emite el oficio SPSCA-056-2016 del 29 de setiembre de 2016, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias con fecha de corte al 28 de setiembre de 2016.

B.1.9. Cumplimiento de cancelación de canon e informe de quejas y denuncias

Cumpliendo la verificación de estar al día en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emite oficio DF-1525-2016/139423 del 18 de octubre de 2016, en el cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar al III trimestre de 2016.

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, cumpliendo lo establecido en la disposición primera de la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte emite el oficio 3501-DGAU-2016/139428 del 18 de octubre de 2016, que corre agregado al expediente, en el que no se da el cumplimiento adecuado de la entrega del informe puesto que no se adjunta documento que acredite la representación del firmante.

B.1.10. Ocupación media de las unidades

De acuerdo a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 50 se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 47%, 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 y de pie 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.”

En el presente estudio, los datos de la ruta indican un factor de ocupación de 0,47 el cual no se encuentra dentro del rango establecido, según lo expuesto arriba. Sin embargo, la Intendencia tomará el esquema operativo como revisado y eficiente ya que el mismo fue aprobado y ajustado en una fecha posterior a la emisión por parte del CTP del procedimiento para el cálculo de horarios y flota, lo que quiere decir, que se utilizaron las herramientas de diseño de esquemas operativos que ese Consejo considera eficientes.

B.2. Análisis del Modelo Estructura General de Costos.

El resultado de correr el modelo tarifario vigente implica una rebaja del **20,87 %** sobre las tarifas vigentes de la ruta 50.

B.2.1. Explicación del ajuste tarifario.

Se presentan a continuación los cambios en las principales variables, según el modelo tarifario vigente, que tienen impacto en la variación tarifaria propuesta:

- Flota: La flota óptima fue disminuida por parte del CTP según artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016 celebrada el día 6 de abril de 2016, pasando de 102 unidades a 90 unidades.

Lo anterior disminuye los costos asociados de depreciación, rentabilidad, salarios de choferes, mecánicos y chequeadores, así como el rubro de repuestos y accesorios.

Por otra parte, el reconocimiento del valor tarifario unidad por unidad según la clasificación del bus otorgado por el CTP, provocó un aumento del 46% del valor ponderado del autobús, incrementando los costos de depreciación y rentabilidad, esto al tener autorizados buses Interurbanos en una ruta Urbana.

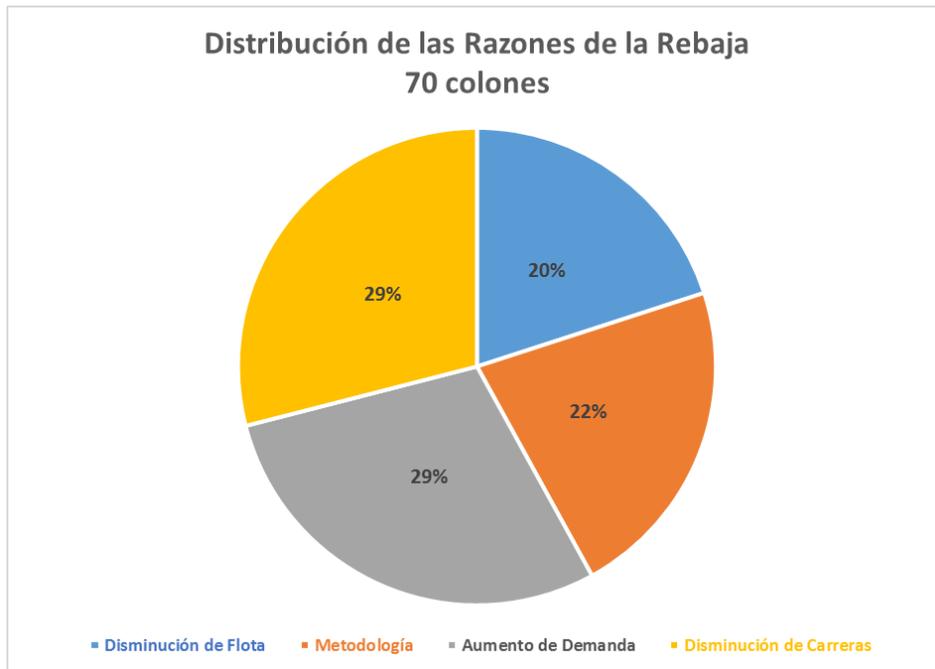
- Cantidad de carreras: De igual forma, según artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016, el CTP disminuyó en un 20% aproximadamente, la cantidad de carreras mensuales autorizadas. Esto disminuye los costos variables como combustible, llantas, aceites, lubricantes y filtros, así como el costo de salarios de choferes y mecánicos.
- Demanda mensual: En el último estudio ordinario se reconoció una demanda mensual de 1.196.869 pasajeros, obteniéndose un Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) de 3,12. La Intendencia basado en la normalización de demanda aprobada por el CTP según artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016, para el presente estudio toma como valor de demanda mensual 1.277.354 pasajeros, obteniéndose un IPK de 4,02. Este aumento del IPK produce una disminución en todos los rubros tarifarios debido a que los Costos Totales por Kilómetro (CTK) son distribuidos entre un mayor número de pasajeros (IPK).
- Cantidad de choferes y mecánicos: La metodología tarifaria vigente calcula la cantidad de choferes y mecánicos eficientes de acuerdo al esquema operativo autorizado, edad de las unidades y kilometraje recorrido, tomando en cuenta jornadas de trabajo reglamentadas en nuestro marco legal laboral (vacaciones, horas extras, incapacidades, feriados y ausencias). Del procedimiento antes indicado, respecto a la anterior metodología la cantidad de choferes por unidad disminuye en un 14 %, para un total de 177 choferes y la cantidad de mecánicos por unidad en un 84 %, para un total de 14 mecánicos, lo que produce una disminución de costos por concepto de salarios de operación y mantenimiento. Dicha disminución se debe principalmente a la reducción de carreras y unidades aprobadas por el CTP, así como por cambios metodológicos.

- Repuestos y accesorios: La anterior metodología reconocía un rubro fijo de 10 % del valor del bus por concepto de repuestos y accesorios, la vigente metodología tarifaria calcula el gasto de repuestos y accesorios basado en un procedimiento que involucra la edad de la flota y kilometraje recorrido, obteniéndose para el presente caso un 5,2% del valor del bus.
- Precio de combustible: En el anterior estudio tarifario individual el precio de combustible al día de la audiencia pública fue de ₡477 (26 de agosto de 2015), para el presente estudio tarifario se reconoce el promedio de los precios del último semestre (Enero 2016 a Junio 2016) dando un valor de ₡387,8 por litro.

Adicional a la explicación de los cambios dados en las principales variables, para mayor abundamiento, se expone en términos macro las causantes de la rebaja tarifaria:

1. Debido al incremento en el dato de demanda de pasajeros (aumento en 80 mil usuarios), establecido por el CTP en la actualización del esquema operativo, la disminución por este ajuste corresponde al 29% de la rebaja (20 colones).
2. Debido a la reducción del 11,75 % de la flota autorizada por el CTP (disminución de 12 autobuses), la disminución por este motivo corresponde al 20 % de la rebaja (15 colones).
3. La reducción en un 20 % de las carreras en el esquema operativo autorizado por el CTP, provocó una disminución en un 29 % de la rebaja (20 colones).
4. Por aplicación directa de la metodología tarifaria vigente se da una reducción del 22 % de la rebaja (15 colones).

Es decir de los 70 colones de reducción propuesta en la tarifa de la ruta 50 solo 15 colones (22 %) corresponden específicamente a la aplicación de la metodología tarifaria, los restantes 50 colones (78 %) se refieren a modificaciones en el esquema operativo autorizado por el CTP.



B.2.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del Corredor Común

Es preciso extraer lo señalado en la metodología vigente respecto a las condiciones que deben presentarse para que dos o más rutas cumplan el criterio de corredor común, descrito en el punto 4.12.2.j. Corredores comunes, y que señala lo siguiente:

“(…)

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria, tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión N° 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

“Cuando dos o más rutas de transporte remunerado de personas en las modalidades autobuses, busetas, y

microbuses 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 (...)”

Dicho acuerdo establece las condiciones para la aplicación del corredor común, a saber:

- i. Que exista una ruta larga y una corta. Esto debe entenderse en función de la distancia de cada ruta.*
- ii. Que se comparta un tramo común del recorrido. Esto se ha denominado “corredor común”.*
- iii. Que exista una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.*

En consonancia con lo anterior, se precisan las condiciones bajo las cuales se configura el principio de corredor común:

- i. Se debe entender que el término “ruta corta” del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*
- ii. Se debe entender que el término “ruta más larga” corresponde al concepto de “ruta interurbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.*
- iii. La situación de “corredor común” se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:*
 - Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.*
 - Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana*

(...)”.

Para el presente estudio se tiene que el CTP mediante oficio DTE-15-0546 del 2 de junio de 2015, determina que la empresa Autotransportes Cesmag S.A. operadora de la ruta 50, presenta corredor común con las siguientes rutas:

- Rutas 51, 51-A y 53 operada por la empresa Rutas N° 51 – 53 S.A.
- Rutas 59 y 61 operada por la empresa Autotransportes Raro S.A.
- Ruta 58 operada por la empresa Cenbus S.A.
- Rutas 301 y 309 BS operada por la empresa Transportes Públicos la Unión S.A.
- Ruta 303 operada por la empresa Transportes del Este Montoya S.A.
- Rutas 304 y 305 operada por la empresa Sociedad Kacejh S.A.
- Ruta 306 operada por la empresa Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A.

Para determinar si realmente cumplen el criterio de corredor común anteriormente descrito, se realiza el análisis de la distancia máxima de cada ruta (en caso de tener varios ramales), para clasificar cada ruta según la distancia en ruta urbana o interurbana:

Ruta	Descripción	Máxima distancia por viaje (km)	Tipo de Ruta según distancia
50	San José-San Pedro y Ramales	12,82	URBANA
51 - 53	San José-Vargas Araya y Lotes Pinto	5,71	URBANA
58	San José-Concepción de la Unión	13,03	URBANA
301	San José-Tres Ríos	15,61	URBANA
303	San José-San Diego de la Unión	15,74	URBANA
304	San José-Villas de Ayarco	9,80	URBANA
305	San José-Florencio del Castillo	10,32	URBANA
306	Tres Ríos-San José	13,66	URBANA

Acorde a lo anterior, se obtiene que la ruta 50 igual que las demás rutas con las que comparte corredor común, según lo indicado por el CTP, son clasificadas según su distancia como rutas urbanas. Lo anterior indica, que según la metodología tarifaria vigente, ninguna ruta cumple el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta urbana) con una ruta larga (ruta interurbana).

En conclusión y desde el punto de vista tarifario la ruta 50 no presenta afectación ni afecta a otras rutas por el concepto de corredor común, por lo cual no procede ajustes tarifarios a otras rutas por este concepto.

B.2.3. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

La aplicación del modelo vigente para la ruta 50 indica que requiere de una modificación del **-20,87 %** sobre sus tarifas vigentes, según se detalla:

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (€)				Tarifa Adulto Mayor (€)			
		Vigente	Resultante	Variación Absoluta	Variación Relativa	Vigente	Resultante	Variación Absoluta	Variación Relativa
50	San José-San Pedro y Ramales								
	San José - Santa Marta (Ext. Guayabos)	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Saltrillos (Ext. Karpinsky)	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Cedros	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Urbanización Europa	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Calle Siles	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Granadilla	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Cipreses	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - San Ramón de Tres Ríos	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Club La Campiña	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Sabanilla	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%
	San José - Curridabat por San Pedro	€325	€255	-€70	-21,5%	€0	€0	€0	0,0%

(...)"

- II. Igualmente, del oficio 1604-IT-2016/139529 del 19 de octubre de 2016, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, resumidas en el Resultado XXI de esta resolución; y con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se indica lo siguiente:

"(...)

Se recibieron un total de 46 posiciones, tanto escritas como orales el día de la Audiencia, entre ellas 5 posiciones no fueron admitidas por incumplimiento en los requisitos de presentación, de las 41 posiciones admitidas, 24 corresponden a coadyuvancias y 17 oposiciones a la propuesta tarifaria, cada uno de los criterios fueron respondidos y para mayor facilidad se resumieron en el siguiente cuadro:

Código	Clasificación	Nombre	Código de Respuestas
1	Coadyuvancia	Consejero del Usuario	1
2	Coadyuvancia	Ana Patricia Mora Castellanos	1, 3a
3	Coadyuvancia	Randall Mauricio Araya Castro	1, 3b
4	Coadyuvancia	Denis Rodríguez Cadena	1, 3c
5	Coadyuvancia	Juan Gabriel Chanto Corrales	1, 2a
6	Coadyuvancia	Ana Gabriela Masís Moya	1, 2a
7	Coadyuvancia	Rosa Meneses Campoverde	1, 2a
8	Coadyuvancia	Ermer Soto Benavides	1
9	Coadyuvancia	María Teresa Badilla Di	1, 2a, 3d
10	Coadyuvancia	Ana Cecilia Estrada Cantillo	1, 3c
11	Coadyuvancia	Grace López Valerín	1, 3b, 3c, 3e
12	Coadyuvancia	Adolfo Sánchez Quesada	1, 2a, 3d
13	Coadyuvancia	Gerardo Antonio Zamora Ramírez	1
14	Coadyuvancia	Willy Gerardo Solano Aguilar	1, 3d
15	Coadyuvancia	Marlene Esquivel González	1, 3b, 3c

Código	Clasificación	Nombre	Código de Respuestas
16	Coadyuvancia	Ana María Castillo Blanco	1, 2a, 3c
17	Coadyuvancia	Victor Manuel Salas Orozco	1, 3c
18	Coadyuvancia	Leila Marcela Sánchez Cortés	1, 3d
19	Coadyuvancia	Alder Senior Angulo	1, 2a, 3d
20	Coadyuvancia	María de los Ángeles Castro Vargas	1, 2a
21	Coadyuvancia	Luis Alberto Montero Chavarria	1, 2a, 3b
22	Coadyuvancia	Ronald Eduardo Pérez Solís	1, 2a, 3c
23	Coadyuvancia	Rigoberto Benavides Zamora	1
24	Coadyuvancia	Asociación de Desarrollo Integral de San Ramón de la Unión Cartago	1
25	Oposición	Defensoría de los Habitantes	2b
26	Oposición	Autotransportes Cesmag S.A.	2c, 2d, 2e, 2f, 2g, 2h, 2i, 3a, 3d
27	Oposición	Asociación Cámara Nacional de Transportes Asociación Cámara de Transportistas de San José Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico	2i
28	Oposición	Giovanny Carvajal Sánchez	2e, 2i, 2j, 3c
29	Oposición	Isaías Pérez Rivel	2e, 2i
30	Oposición	José Ross Chinchilla	2h, 2i, 2j

Código	Clasificación	Nombre	Código de Respuestas
31	Oposición	Carlos Alberto Delgado Rodríguez	3c
32	Oposición	Roberto Enrique Gutiérrez Odio Marjorie Snell Echandi	2i
33	Oposición	Daniela Gómez Durán	2i, 3c
34	Oposición	Elodia Sánchez Badilla	2d, 2e, 2h, 2i
35	Oposición	Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico	2d, 2e, 2f, 2h, 2i, 2k, 2l
36	Oposición	Johnny Cerdas Durán	2h, 2k, 2l, 3f
37	Oposición	Michelle Márquez Jiménez	3c
38	Oposición	Edwin Ernesto Araya Rojas	2e
39	Oposición	Esteban González Jiménez	3c
40	Oposición	Asociación Solidarista de Empleados de Autotransportes Cesmag S.A.	2e
41	Oposición	Ricardo David Luna Salazar	2e, 3c
1	No admitida	Randall Cedeño	-
2	No admitida	Pablo García Varela	-
3	No admitida	Melanie Miranda Vargas	-
4	No admitida	Sofía Carvajal Vargas	-
5	No admitida	Adolfo Sánchez Quesada	-

1. Coadyuvancias

Se indica que todos los criterios expresados por las personas que presentaron coadyuvancias fueron utilizados para dar mayor sustento a la rebaja que se está aprobando. También se indica que para las personas que además mencionaron inconformidades con el servicio en los siguientes apartados se les da respuesta.

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

2a) Se ha presentado disminución de carreras en el esquema operativo

El acuerdo aprobado por la Junta Directiva del CTP artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016, celebrada el día 6 de abril de 2016, donde se conoce la totalidad del oficio DTE 2015-1205, aprobándose cambios en el esquema operativo de la ruta y condicionando los cambios al actuar de la Aresep, es claro y conciso en que la reducción de frecuencias y unidades sólo podrá llevarse a cabo posterior a la entrada en vigencia de la tarifa aprobada:

“(...)

- e. *Disminuir la flota óptima autorizada para la operación de la Ruta N° 50, en 12 unidades, pasando de 102 unidades a 90 unidades modalidad autobús. **Esta disminución se adopta con condición suspensiva para la empresa Cesmaq S.A., de tal manera que su ejecución se hará efectiva hasta que entre a regir la nueva tarifa por parte de ARESEP, basada en el nuevo esquema operativo y la disminución de la flota aquí autorizados (...)**” (lo resaltado no es del original)*

Por lo que atendiendo las quejas presentadas el día de la Audiencia en la Mesa de Quejas instaurada en dicho espacio, la Dirección General de Atención al Usuario se encuentra en proceso de realizar inspecciones técnicas para encontrar la verdad real de los hechos y constatar si se está presentado una falta al esquema operativo vigente, antes del presente ajuste tarifario, a saber se tiene como esquema operativo vigente el autorizado mediante artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebrada el 6 de mayo de 2015 (folios 21 al 117 del ET-053-2015).

2b) El acuerdo tomado por la Junta Directiva del CTP que modifica el esquema operativo se encuentra recurrido por la empresa

A la Aresep no le consta lo referente a los recursos que menciona la actora, ni si han sido atendidos o no, por parte del CTP.

No obstante lo anterior, valga señalar que las defensas recursivas que pudo haber accionado Autotransportes Cesmag S.A. ante el CTP, no se traducen en una suspensión del procedimiento de fijación tarifa de oficio para la ruta 50, pues el acto administrativo de la Junta Directiva del CTP (artículo 7.9) se encuentra para todos los efectos legales, vigente y por ende incólume, y no tiene la Aresep motivo alguno para paralizar un procedimiento por una expectativa defensiva de parte de la permissionaria, cuyas resultas son inciertas.

Asimismo, es importante recordar que la Administración Pública se encuentra inmersa en su principio de autotutela, entendido el mismo, como la capacidad que tiene la Administración como sujeto de derecho que es para tutelar sus propias actividades jurídicas. Esto anterior, reconoce a la Administración de contar con un estatuto jurídico particular mediante el cual puede prescindir de los órganos jurisdiccionales para obligar a un particular a realizar determinadas conductas apegadas a derecho. Todo esto recae en la función esencial de la Administración Pública, cual es la satisfacción del interés público. Evidentemente nos encontramos acá frente a la ejecutividad del acto administrativo que debemos enlazar con la ejecutoriedad de los mismos.

Así las cosas, la interposición de acciones recursivas por parte de un administrado, no suspenden en forma alguna el avance de la Administración Pública, toda vez que de acuerdo a lo explicado líneas atrás, se debe presumir el acto como válido y eficaz para todos los efectos.

2c) Recursos pendientes de resolver contra resolución RJD-035-2016. Nueva Metodología Tarifaria.

Señalar que en lo tocante a recursos planteados por las diferentes cámaras de transportistas dentro del expediente OT-230-2015 no son limitantes para que la Intendencia de Transporte dejara de iniciar un estudio de oficio y mucho menos de no resolver el dictado final de la resolución por estas acciones recursivas que en el mejor de los casos corresponde a otras instancias el atenderlas tal y como se ha venido haciendo.

2d) Dato de demanda

Tal como se explicó en el apartado B.1.1. Volúmenes de pasajeros movilizados (Demanda), la cantidad de pasajeros que se movilizan en la ruta 50 corresponden a un valor de 1.277.354 pasajeros promedio por mes, dato que proviene del estudio técnico realizado por el Consejo de Transporte Público autorizado por su Junta Directiva mediante artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 59-2015 del 21 de octubre de 2015.

Además se reclama que se causó un perjuicio al no autorizar la fijación tarifaria por corredor común a las rutas 51 y 53, con lo que provocó una competencia desleal y una reducción de pasajeros. Al respecto solamente señalar que en el expediente ET-053-2015 constan todas las actuaciones de la IT apegadas a derecho y en especial la resolución final 115-RIT-2015, dictada a las 14:00 horas del 25 de setiembre del 2015, en virtud de la cual se fijan tarifas a la empresa Autotransportes Cesmag S.A. y se rechaza por corredor común incrementar tarifas para las ruta 51 y 53 a cargo de la empresa Rutas 51 y 53 S.A.

Dicha resolución fue objeto de sendos recursos los cuales han sido ya rechazados en las instancias respectivas. Remitimos a dicho expediente administrativo para efectos de ampliar nuestro dicho.

2e) Cantidad de personal administrativo y operativo

El principal rubro de mano de obra en la operación de una ruta o grupo de rutas lo constituyen los choferes y mecánicos, este es el personal ligado a la labores de operación y mantenimiento, la metodología tarifaria vigente calcula la cantidad de choferes y mecánicos eficientes de acuerdo al esquema operativo autorizado, edad de las unidades y kilometraje recorrido, tomando en cuenta jornadas de trabajo reglamentadas en nuestro marco legal laboral (vacaciones, horas extras, incapacidades, feriados y ausencias).

Esto está definido en los apartados 2.3 y 4.4.2 que en lo que interesa señala:

“Siguiendo los principios de la ciencia y la técnica, se realiza una actualización de coeficientes de choferes, en función de los esquemas operativos de las rutas. Además, se actualiza el cálculo del coeficiente de mecánicos así como el coeficiente de repuestos y accesorios, basado en los factores de recorrido acumulado de cada ruta y la edad promedio de las unidades de autobús relacionados con estos esquemas

operativos. Estos últimos, se derivan a partir de la formulación establecida en el “Highway Development and Management (HDM-IV)”.

Adicional a estos costos, la metodología tarifaria considera también los costos asociados al personal dedicado al control de la operación de una ruta (chequeadores) y al personal administrativo.

La metodología tarifaria no se avoca a revisar las condiciones en que son contratados los empleados por parte de las empresas concesionarias o permisionarias, lo que establece la metodología es el mecanismo por medio del cual se reconocerán los costos relacionados a la operación y mantenimiento de una ruta o grupo de rutas (choferes, mecánicos y chequeadores), así como los costos asociados al personal administrativo para un adecuado desarrollo de la actividad de transporte (apartados 2.3 y 4.4.2). La metodología toma en cuenta las jornadas de trabajo reglamentadas en nuestro marco legal laboral, así como los aspectos relativos a las vacaciones, horas extras, incapacidades, feriados y ausencias del personal operativo y de mantenimiento para mantener la continuidad del servicio en los horarios autorizados por el CTP (apartado 4.10).

En resumen la metodología considera los costos asociados a la operación y mantenimiento de la ruta con fundamento en el esquema operativo de la ruta, esto es horarios, recorrido acumulado de cada ruta, la cantidad de autobuses autorizados y la edad promedio de la flota, de manera que la fijación tarifaria sobre una determinada ruta es inclusiva y no exclusiva.

2f) Error en cantidad de carreras reconocidas

La Aresep para el presente ajuste tarifario consultó al CTP el tratamiento que se le debía de dar tanto a la demanda como a la distancia de los dos ramales que contienen extensión, a saber:

- *San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta y San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta-Extensión Guayabos.*
- *San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos y San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos-Extensión Karpinsky.*

Mediante oficio DTE-2016-0447 del 27 de abril de 2016 el CTP responde de la siguiente manera:

“(...)

Como se indica en el caso de Los Guayabos, es un extensión de los servicios del ramal de Santa Marta y para el caso de Karpinsky es un extensión de los servicios de Salitrillos, con esto se aclara que dentro de los servicios normales que brinda cada ramal supra citados en los horarios establecidos, el operador brinda los servicios establecidos para estas extensiones, debido a que la propuesta del esquema operativo autorizado para la rutan (sic.) N° 50 se establece no con horarios de salidas fijos, sino por medio de la cantidad de números de viajes que deben de prestar en cada intervalo de tiempo es que se separan los horarios de los ramales mencionados con los de las extensiones para que quede claro en número de salidas que se deben dar para cada extensión de da como ejemplo lo siguiente:

Ruta N° 50
San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta
Horario de Lunes a Viernes

Sentido 1-2			Sentido 2-1		
Hora	N° de Viajes	Frec. (Minutos)	Hora	N° de Viajes	Frec. (Minutos)
04:01-05:00	01	60.00	04:01-05:00	00	00.00
05:01-06:00	02	30.00	05:01-06:00	02	30.00
06:01-07:00	03	20.00	06:01-07:00	03	20.00
07:01-08:00	03	20.00	07:01-08:00	03	20.00
08:01-09:00	03	20.00	08:01-09:00	02	30.00
09:01-10:00	02	30.00	09:01-10:00	02	30.00

Ruta N° 50
San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta-Guayabos
Horario de Lunes a Domingo

Sentido 1-2			Sentido 2-1		
Hora	N° de Viajes	Frec. (Minutos)	Hora	N° de Viajes	Frec. (Minutos)
06:01-07:00	02	30.00	06:01-07:00	02	30.00
07:01-08:00	01	60.00	07:01-08:00	01	60.00
Total Salidas	03		Total Salidas	03	

Como se puede apreciar en la primera tabla para el ramal “San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta” se indica que para el intervalo de las 06:01 a las 07:00 la ruta N° 50 debe hacer 3 viajes, y en el caso de la extensión a Guayabos en el cuadro 2 se indica que debe hacer 2 viajes, esto quiere decir que de los tres viajes autorizados para el ramal “San José-San Pedro-Lourdes-Santa Marta” 2 de estos tienen que realizarse desde Los Guayabos.

Esto mismo se da en el esquema operativo autorizado para el ramal descrito como “San José-San Pedro-San Rafael-Salitrillos - (Ext. Karpinsky), así fue como la empresa Cesmag

opera y como se normalizo la demanda para estos dos ramales señalados.

(...)”

Conforme a lo anterior, es incorrecto lo indicado en las oposiciones que quieren separar el ramal y su extensión, ya que estaría duplicando tanto el kilometraje recorrido como las carreras realizadas.

2g) Clasificación de unidades diferentes al tipo de ruta

La metodología tarifaria en el punto 4.12.2.g. Tipos de unidad, indica lo siguiente:

“(...)

g. Tipos de unidad

En el cálculo tarifario se considerarán únicamente los tipos de unidad que sean homologados o clasificados de acuerdo con la tipología de rutas por distancia de viaje o la caracterización definida según especificaciones técnicas emitidas por el MOPT, quien sería el ente que estaría homologando los tipos de unidades.

(...)”

Dado lo anterior la Aresep procedió a solicitar la clasificación de las unidades placa por placa al ente rector. El 21 de junio de 2016 mediante oficio DTE-2016-0865, el CTP brinda la información de la clasificación de los autobuses, misma que fue utilizada para el presente ajuste tarifario.

2h) Costos no reconocidos que se encuentran en los contratos de concesión

Las variables de operación y las condiciones a las que debe estar sujeta una empresa concesionada de una determinada ruta están establecidas en los respectivos contratos de concesión, los cuales deben de formalizarse a través de un contrato suscrito entre el concesionario y el CTP-MOPT y refrendada por la Aresep de acuerdo con el artículo 12 de la Ley N° 3503.

Sin embargo, a la presente fecha el Consejo de Transporte Público no ha remitido para su correspondiente refrendo los contratos de concesión que se renovaron a partir de setiembre de 2014 y que tienen su vigencia hasta setiembre del 2021, esto en apego a lo indicado en el artículo 12 de la Ley 3503, modificado por el artículo 86 de la Ley 7593. En virtud de esta situación no es posible conocer el fondo de lo establecido en dichos contratos a fin de poder señalar con exactitud si existen costos no reconocidos en el modelo tarifario que estén vinculados con el contrato de concesión.

Finalmente es relevante señalar que la metodología tarifaria es aplicable a todas las rutas autorizadas por el CTP mediante título habilitante y considera los costos necesarios para prestar el servicio, que además permitan una retribución competitiva y garanticen al adecuado desarrollo de la actividad, esto de conformidad con el principio al costo el cual determina la forma de fijar las tarifas del servicio (artículo 3 de la ley 7593).

2i) Unidades nuevas no se les reconoce mantenimiento

La metodología tarifaria considera los costos de los insumos de mantenimiento de las unidades en operación en una ruta o grupo de rutas, dentro de estos insumos que se estipulan en la estructura de costos, se establece: i) el aceite de motor; ii) el aceite de caja de cambios; iii) el aceite para el diferencial; iv) el líquido de frenos; vi) la grasa; vii) la llanta nueva; viii) el reencauche y ix) el neumático (apartado 4.11.1). Los precios de dichos insumos de mantenimiento se determinarán de acuerdo con los criterios de la encuesta establecidos en la resolución de la Junta Directiva de la Aresep, RJD-120-2012 del 5 de noviembre del 2012 (publicada en el diario oficial Alcance Digital N°174 La Gaceta 214 del 6 de noviembre del 2012) o en función de cualquier otra disposición de la Aresep que la sustituya (apartado 4.11.3).

El rubro de mantenimiento es calculado según lo indicado en el apartado 4.4.5 Costos en repuestos y accesorios, de la metodología tarifaria vigente.

2j) Tratamiento para reconocer precio de combustible

Según lo indicado en el apartado B.1.6. Precio del combustible, el precio que se reconoce corresponde al precio promedio del combustible en colones por litro, correspondiente a la media aritmética simple del calor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el

consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural anterior al que se realice la audiencia pública, lo que quiere decir, que sería el precio promedio que va desde el 1 de enero de 2016 hasta el 30 de junio de 2016.

2k) Reconocimiento del tipo de cambio

Relacionado al tipo de cambio, la metodología tarifaria vigente lo reconoce por los siguientes dos aspectos:

1. Valor de las unidades Tipo 1

De acuerdo lo establecido en el punto 4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1, se reconoce de la siguiente manera:

“(...)

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo **según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014**, o cualquier otra que la sustituya antes de la entrada en vigencia de esta metodología, multiplicado por el **tipo de cambio utilizado en el informe técnico que da sustento a dicha resolución para obtener el valor en colones**.

(...)”

2. Arriendo de unidades

Según lo indicado en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, se reconoce de la siguiente forma:

“(...)

En los casos en que el **monto de arriendo o concepto equivalente se encuentre expresado en dólares** de los Estados Unidos, para obtener el monto en colones se utilizará el **promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, y se usará la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública** de la aplicación del modelo (el mes natural es el tiempo que va

desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos).

(...)"

2I) Relacionado a varios temas de la metodología tarifaria

La metodología tarifaria toma en consideración los parámetros operativos autorizados por el órgano competente en la materia de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, esto es el Consejo de Transporte Público (CTP), a saber: carreras, demanda de pasajeros, cantidad de unidades autorizadas, recorridos, edad de la flota y tipo de autobús. Además, tal como se indicó líneas arriba, se consideran los costos asociados a la operación y mantenimiento de la ruta o grupo de rutas, así como el personal administrativo relacionado, todo esto en función del esquema operativo autorizado, la cantidad de autobuses autorizados, la edad de la flota y el recorrido acumulado de la ruta o grupo de rutas. También reconoce el modelo tarifario el costo de los insumos de mantenimiento, los cuales se actualizan cada seis (6) meses.

Es importante señalar que las variables de operación y las condiciones a las que debe estar sujeta una empresa concesionada de una determinada ruta están establecidas en los respectivos contratos de concesión, los cuales deben de formalizarse a través de un contrato suscrito entre el concesionario y el CTP-MOPT y refrendada por la Aresep de acuerdo con el artículo 12 de la Ley N° 3503; sin embargo a la fecha no se ha recibido en esta Autoridad Reguladora ningún contrato de concesión para su correspondiente refrendo, por lo que no se puede conocer los alcances de las condiciones a las que estarán sometidas las empresas concesionarias.

Particularmente, respecto a la aplicación de la metodología tarifaria vigente en la ruta 50, la reducción propuesta de un 20,87 % en las tarifas vigentes de la ruta se desglosa de la siguiente manera:

- 1. Debido al incremento en el dato de demanda de pasajeros (aumento en 80 mil usuarios), establecido por el CTP en la actualización del esquema operativo, la disminución por este ajuste corresponde al 29% de la rebaja (20 colones).*
- 2. Debido a la reducción del 11,75 % de la flota autorizada por el CTP (disminución de 12 autobuses), la disminución por este motivo corresponde al 20 % de la rebaja (15 colones).*

3. La reducción en un 20 % de las carreras en el esquema operativo autorizado por el CTP, provocó una disminución en un 29 % de la rebaja (20 colones).
4. Por aplicación directa de la metodología tarifaria vigente se da una reducción del 22 % de la rebaja (15 colones).

Es decir de los 70 colones de reducción propuesta en la tarifa de la ruta 50 solo 15 colones (22 %) corresponden específicamente a la aplicación de la metodología tarifaria, el restante 78 % se refieren a modificaciones en el esquema operativo autorizado por el CTP. Actualmente la fijación tarifaria de oficio para la ruta 50 se encuentra en la etapa de resolución final.

Finalmente, es menester indicar que la metodología tarifaria vigente está sujeta a un proceso de mejora continua y de revisión permanente para ir adaptándola a las condiciones cambiantes de un sector tan dinámico como lo es el sector de transporte; pero en el entendido que la metodología actual que entró en vigencia en marzo del 2016 se aplicará en los condiciones en que fue aprobada por la Junta Directiva de la Aresep en la resolución RJD-035-2016.

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

3a) Plan de aplicación de la nueva metodología tarifaria a todas las empresas de servicio público modalidad autobús

En primera instancia, se indica que la implementación de la metodología para el cálculo de las tarifas del servicio de autobús, que entró en vigencia el 7 de marzo de 2016, se aplicará conforme al “Plan de aplicación del nuevo modelo tarifario del servicio de autobús”, el cual fue analizado en las sesiones ordinarias de la Junta Directiva de la Aresep 36-2016 y 38-2016 del 7 y 14 de julio de 2016, respectivamente, y remitido al Regulador General mediante oficio 1169-IT-2016 del 27 de julio de 2016.

En dicho plan se considera la aplicación del nuevo modelo tarifario en dos etapas. En la primera etapa se considerarán todas las rutas que posean información completa (especialmente el dato de demanda de pasajeros con no más de 3 años de haberse obtenido por medio de estudios técnicos del CTP o la Aresep). En la segunda etapa se realizarán estudios tarifarios de oficio para las rutas que no posean información completa, es decir aquellas para las que no se disponga de datos oficiales provenientes del CTP.

La primera etapa de este plan ya se encuentra en ejecución, dentro de la cual los estudios tarifarios se clasificaron en tres grupos, siendo uno de ellos el grupo B donde se encuentra las rutas que hayan tenido ajustes tarifarios recientes (últimos 3 años) y que generaron conflictos en las comunidades.

Esta metodología tarifaria vigente se aplica por primera vez mediante un estudio tarifario de oficio a la empresa Autotransportes Cesmag S.A. operadora de la ruta 50 descrita como: San José-San Pedro-Calle Siles-Cedral-Urbanización Europa-Monterrey-Cedros-Lourdes-Santa Marta-Guayabos-San Rafael-Salitrillos-Karpinsky-Granadilla-San Ramón de Tres Ríos-Villa Hermosa-Urbanización Las Mansiones-Club Campestre-La Campiña-Sabanilla y viceversa. Es importante aclarar que la apertura del estudio de oficio a la empresa Autotransportes Cesmag S.A. tiene asidero en lo indicado por el Consejo de Transporte Público por medio del artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016, celebrada el día 6 de abril de 2016 tomado por la Junta Directiva del CTP, donde se conoce la totalidad del oficio DTE 2015-1205, aprobándose cambios en el esquema operativo de la ruta y condicionando los cambios al actuar de la Aresep en los siguientes términos:

“(...)

- e. Disminuir la flota óptima autorizada para la operación de la Ruta N° 50, en 12 unidades, pasando de 102 unidades a 90 unidades modalidad autobús. **Esta disminución se adopta con condición suspensiva para la empresa Cesmag S.A., de tal manera que su ejecución se hará efectiva hasta que entre a regir la nueva tarifa por parte de ARESEP, basada en el nuevo esquema operativo y la disminución de la flota aquí autorizados (...)**” (lo resaltado no es del original)*

Dado lo anterior, la Aresep al tener conocimiento del nuevo esquema operativo de la ruta y que los cambios quedan supeditados a la fijación de una nueva tarifa, es donde según sus responsabilidades recaba toda la información necesaria para realizar el cálculo de una tarifa ajustada a los nuevos cambios operativos autorizados por el órgano rector.

3b) Necesidad de capacitar a los choferes en el trato al adulto mayor:

Conductas inapropiadas por parte de los choferes para con los usuarios y el no cumplimiento de la Ley 7600, específicamente en promover el uso adecuado de los asientos preferenciales, pueden ser denunciadas en primera instancia a la contraloría de servicios de la empresa o al CTP (Consejo de Transporte Público), a la Secretaría Ejecutiva, por escrito en ventanilla única de esta dependencia, dirigida a la Jefatura de la Secretaría Ejecutiva del CTP, con indicación de placa del bus, nombre del chofer y día y hora del suceso.

3c) Relacionado a que las unidades van sobrecargadas, la ubicación y estado de las paradas, circula flota no autorizada y la solicitud de establecer mayor cantidad de buses y carreras:

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, paradas, flota con que se debe prestar el servicio y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio.

El pasado 6 de abril de 2016, la Junta Directiva del CTP por medio del artículo 7.9 de la Sesión Ordinaria 17-2016, donde se conoce la totalidad del oficio DTE-2015-1205, aprobándose cambios en el esquema operativo de la ruta (viajes, frecuencia y unidades) basado en estudios técnicos tomando como base la cantidad de personas que se movilizan en la ruta 50, dichos cambios operativos quedaron condicionados a dar inicio cuando la resolución de ajuste tarifario entre en vigencia.

De igual manera, la resolución se notifica a dicho Ministerio así como fue remitida el Acta de Audiencia No. 49 de la ruta 50 mediante oficio 3335-DGAU-2016/137768 del 27 de setiembre de 2016 (folio 983), para que resuelva como corresponda. De igual forma, si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les amplíen los horarios, rutas, fraccionamientos y establezcan o modifiquen paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo Técnico de Transporte Público (CTP).

Respecto a la seguridad y condiciones de las paradas de autobuses deben de solicitar cualquier cambio a su Municipalidad.

3d) Solicitud de cese de concesión, sanciones o cambio de empresa

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, por lo que las quejas y denuncias deben dirigirse a dicho ente para que analice la revocatoria de la concesión. De igual manera, mediante la apertura de un proceso administrativo, la Aresep puede revocar la concesión o permiso según lo descrito en la Ley N° 7593, artículo 41.

3e) Empresa no brinda información

De acuerdo a lo indicado en la Ley N° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, en el artículo 35, inciso b, establece lo siguiente:

“(…)

b) Portar de manera visible una tarjeta de capacidad emitida por el CTP, en la que se indique claramente el número de pasajeros que pueden viajar en él, así como la descripción y el número de ruta. Deberá constar en este documento o en otro adicional emitido por el CTP y que también debe exhibirse al público, la tarifa fijada por la Aresep.

(…)”

Adicionalmente en la misma Ley, en su artículo 44 inciso b, se indica:

“(…)

b) Deben llevar, en la parte delantera y de manera visible al público, un rótulo luminoso o de material retrorreflectivo que indique el origen y destino, el número de la ruta y la tarifa fijada, cuando esta sea una tarifa única.

(…)”

En caso de que la empresa no cumpla con dichas disposiciones se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo a la Ley 9078, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47y 48, y además

plantear la denuncia ante el Consejo de Transporte Público y la Dirección General de Atención al Usuario de la Aresep.

3f) ¿Cuál es el objetivo del nuevo modelo tarifario?

Se transcribe los objetivos estipulados en el Considerando IV de la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, publicada en La Gaceta 46, Alcance Digital 35 del lunes 7 de marzo del 2016:

“(...)

Objetivos:

1. Sistematiza y formaliza un nuevo procedimiento de fijación tarifaria ordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, que sea transparente y sin márgenes de discrecionalidad.

2. Contar con procedimientos de cálculo de tarifas que sean unívocos, claros y verificables.

3. Establecer un marco regulatorio adecuado que asegure el cumplimiento del principio de servicio al costo, propicie la sostenibilidad financiera del servicio en el largo plazo y satisfaga los derechos de los usuarios, en términos de tarifas y calidad del servicio.

(...)”

(...)”

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 50 en un 20,87% sobre las tarifas vigentes, tal y como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado 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 1604-IT-2016/139529 del 19 de octubre de 2016 y proceder a fijar las tarifas de la ruta 50 descrita como: San José-San Pedro-Calle Siles-Cedral-Urbanización Europa-Monterrey-Cedros-Lourdes-Santa Marta-Guayabos-San Rafael-Salitrillos-Karpinsky-Granadilla-San Ramón De Tres Ríos-Villa Hermosa-Urbanización Las Mansiones-Club Campestre-La Campiña-Sabanilla y Viceversa, tal como se indica:

Ruta	Descripción	Tarifa Regular (€)	Tarifa Adulto Mayor (€)
50	San José-San Pedro y Ramales		
	San José – San Pedro – Lourdes – Santa Marta – (Ext. Guayabos)	€255	€0
	San José – San Pedro – San Rafael – Salitrillos – (Ext. Karpinsky)	€255	€0
	San José – San Pedro - Cedros	€255	€0
	San José – San Pedro – Cedral – Urbanización Europa	€255	€0
	San José – San Pedro – Calle Siles	€255	€0
	San José – San Pedro - Granadilla	€255	€0
	San José - Cipreses	€255	€0
	San José – San Ramón de Tres Ríos – Villa Hermosa	€255	€0
	San José – Urbanización Las Mansiones – Club La Campiña	€255	€0
	San José - Sabanilla	€255	€0
	San José – Curridabat por San Pedro	€255	€0

- II. Indicar a la empresa Autotransportes Cesmag S.A., que en un plazo máximo de veinte días hábiles, debe dar respuesta a los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-048-2016 y al Consejo de Transporte Público, acerca de todos aquellos argumentos que expusieron, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

- III. Indicar a la empresa Autotransportes Cesmag S.A., que debe de cumplir a cabalidad lo indicado en la disposición primera de la resolución RRG-7635-2007, referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos.
- 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.—(IN2016077310).

INTENDENCIA DE ENERGÍA
RIE-092-2016 de las 14:15 del 20 de octubre de 2016

RECURSO DE REVOCATORIA INTERPUESTO POR EL INSTITUTO COSTARRICENSE
DE ELECTRICIDAD (ICE), CONTRA LA RESOLUCIÓN RIE-068-2016 DEL 28 DE JUNIO
DE 2016

OT-070-2014

RESULTANDO:

- I. Que el 28 de junio de 2016, mediante la resolución RIE-068-2016, la Intendencia de Energía (IE), resolvió establecer de manera unificada la estructura, descripción, periodicidad y orden de la información financiero-contable que los prestadores del servicio público de suministro de energía eléctrica, en cualquiera de sus etapas, deben cumplir en adelante, relativa al plan de cuentas contables y los formatos de presentación de estados financieros.
- II. Que el 1 de julio de 2016, el ICE, inconforme con lo dispuesto, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad, contra la resolución RIE-068-2016.
- III. Que el 23 de agosto de 2016, mediante el oficio 700-RG-2016, el Regulador General nombró al señor Mario Mora Quirós, Director de Energía con recargo de funciones de la Intendencia de Energía, a partir del 24 de agosto del 2016 hasta el 30 de noviembre de 2016, por motivo de la renuncia del Intendente de Energía.
- IV. Que el 20 de octubre de 2016, mediante el oficio 1477-IE-2016, la IE, emitió el informe técnico referente al recurso de referencia, en el cual se recomendó acoger parcialmente el recurso de revocatoria planteado por el ICE, únicamente en cuanto a la fecha de entrega de los saldos de las cuentas contables y los estados financieros por actividad y consolidados definido en el Por Tanto I, numeral 2 de la resolución RIE-068-2016. *(corre agregado en autos)*.

CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio 1477-IE-2016, citado y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

II. ANÁLISIS DEL RECURSO POR LA FORMA

1. Naturaleza del recurso

El recurso interpuesto es el ordinario de revocatoria, al que le es aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 de la Ley N.º 6227.

2. Temporalidad del recurso

La resolución impugnada fue notificada el 28 de junio de 2016. El plazo para recurrir era de 3 días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a la notificación, el cual vencía el 1 de julio de 2016. Siendo que el recurso se interpuso el 1 de julio de 2016, éste se presentó dentro del plazo conferido para ello.

3. Legitimación

Respecto a la legitimación activa, cabe indicar, que el ICE está legitimado para actuar -en la forma en lo que ha hecho- de acuerdo con lo establecido en el artículo 275 de la LGAP ya que es parte en el procedimiento en que recayó la resolución recurrida.

4. Representación

El señor José Francisco Garro Molina, en su condición de gerente corporativo de administración y finanzas con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma del ICE. – según consta en certificación de personería notarial aportada, visible a folio 2049-, está facultado para actuar en nombre de dicha Institución.

[...]

IV. ACLARACIÓN DE ANTECEDENTES

A continuación se aclaran algunos aspectos relacionados con los antecedentes indicados por el ICE:

- 1. El ICE hace referencia al oficio 0058-IE-2015 del 09 de enero del 2015, en el cual se comunicó el inicio del proyecto a la empresa. A su vez, acota que el recuento de actividades mencionados en la resolución RIE-068-2016 previas al año 2015, son iniciativas y actividades propias de la Aresep, por lo que no corresponde como fecha de inicio para el ICE.*

Al respecto, se aclara con vista en el expediente OT-070-2014 y de conformidad con lo indicado en la resolución recurrida, que el proyecto de contabilidad regulatoria que lleva a cabo la Intendencia de Energía, se sustenta en el acuerdo de Junta Directiva de Aresep número 06-54-2013 del 15 de junio 2013 , dando inicio con las actividades preparatorias, y ya para el 2014 se inició el proceso participativo con las empresas, que incluyó una capacitación en la cual inclusive se contó con la participación de funcionarios del ICE. Así las cosas y como es reconocido por el recurrente, el proyecto desarrollado por esta Autoridad Reguladora inició mucho antes que el PNE 2015-2030, fuera publicado el 15 de octubre 2015, mediante Decreto Ejecutivo No. 39219-MINAE.

- 2. El ICE indica que el 8 de diciembre de 2015, fue invitado por la Aresep a una exposición de la empresa Quantum S.A, en donde por primera vez se indica la*

incorporación de los sistemas de Generación, Transmisión y Operación Integrada (CENCE) en los planes de cuenta.

Inicialmente resulta necesario aclarar, que la reunión con la firma consultora mediante la cual se expusieron los resultados del proyecto, se realizó el 30 de setiembre 2015, como se indica en el Resultado XVIII de la resolución RIE-068-2016. Ahora bien, durante las diferentes etapas de la consultoría efectuada por Quantum S.A. el ICE tuvo una participación activa, principalmente durante los meses de enero a setiembre 2015 inclusive, con sesiones de trabajo específicas para el análisis de las condiciones propias del Instituto, por lo que se considera que no resulta correcta la afirmación del recurrente, según consta en los correos electrónicos del recurrente visibles en los folios 2468 a 2514 del expediente OT-070-2014.

Para el 8 de diciembre 2015, se realizaron dos sesiones de trabajo con funcionarios del ICE y de la IE. En la primera estuvieron presentes las áreas de Generación y Distribución, y en la segunda las áreas de Transmisión y Operador Nacional, según consta en las listas de asistencia de ambas sesiones (folios 1288 y 1290). En esa oportunidad se expuso la alineación de este proyecto y las acciones emprendidas por la IE, así como la descripción del proceso de implementación y homologación de los planes de cuenta regulatorios.

No se omite señalar que -adicional a las sesiones indicadas-, que incluso el 6 de noviembre 2015, se había realizado otra sesión de trabajo con el equipo del ICE sobre el proyecto, según consta en lista de asistencia (folios 1236 y 1237).

Ahora bien, respecto a la conformación oficial del equipo de trabajo también resulta necesario aclarar que desde enero 2015 mediante oficio 0058-IE-2015 se había solicitado al recurrente la designación de un funcionario (a) enlace como contacto principal de la empresa con el equipo de trabajo de la IE, para los fines perseguidos en el proyecto, nota que fuera atendida por el ICE mediante oficio 5407-013-2015 (folio 747).

En síntesis, se aclaran las fechas correctas respecto a los antecedentes del proyecto de contabilidad regulatoria, de acuerdo a lo indicado en la resolución RIE-068-2016.

V. ANÁLISIS DEL RECURSO POR EL FONDO

1. Sobre la revisión de los planes de cuenta por parte de la IE

En relación al Considerando XXIV de la resolución RIE-068-2016, el ICE indica que si bien es cierto se han realizado sesiones de trabajo con funcionarios de la IE, a la fecha sólo tiene retroalimentación de la cuenta de ingresos.

Al respecto, corresponde aclarar que el proceso participativo al cual se refiere el considerando XXIV, señala el proceder de la IE respecto al involucramiento de las empresas, desde etapas previas a la emisión de la resolución para garantizar la comprensión del proceso de implementación y recibir retroalimentación de las diferentes empresas. Esta labor como bien señala el ICE en el Anexo 1 del recurso de revocatoria, se

inició desde diciembre 2015, al remitirse los catálogos regulatorios sobre los cuales se realizaron consultas u observaciones, para que las mismas fueran analizadas por los equipos técnicos de ambas partes, y de ser necesario, se incorporaran los cambios que se consideraran pertinentes y aplicables al sector.

Ahora bien, el proceso de implementación y particularmente la homologación o revisión de planes de cuenta, como le denominó el ICE, es una labor propia de las empresas. Al respecto, aclarar que cada empresa definió su organización interna de trabajo para realizar la homologación, decisión que no estuvo sujeta a aprobación de la IE; de manera el proceso de acompañamiento por parte de la Intendencia tiene como objetivo analizar de manera conjunta el avance y desarrollo que las empresas llevan a cabo para vincular su plan de cuentas con los planes de cuentas regulatorios y posteriormente obtener saldos de cuentas.

En el caso específico del ICE, dicha empresa determinó que la manera de trabajar sería bajo grupos de cuentas, definiendo los criterios de homologación y asignación de cada uno, para continuar con los siguientes de manera sucesiva. La labor de la IE se basa en realizar observaciones y aclaraciones sobre la utilidad regulatoria de lo solicitado durante las sesiones de trabajo y mediante las vías de comunicación tradicional (correo electrónico u oficio). No obstante lo anterior, se aclara que esta Autoridad Reguladora no aprueba el modelo de organización interna que determine cada empresa para la implementación de este proyecto. En todo caso, lo anterior no impide que el ICE continúe con el análisis de cuentas de manera sucesiva, aspecto que no imposibilita a la IE a realizar posteriores revisiones que permitan identificar la correcta asignación de cuentas de conformidad con el principio de servicio al costo y la Ley 7593.

No se omite señalar que uno de los fines que persigue la contabilidad regulatoria es transparentar los costos asociados al servicio público, labor que en primera instancia debe ser gestionada por las empresas siendo estas quienes administran su información financiero - contable y, posteriormente, analizada por el Ente Regulador en el marco de sus competencias.

En razón de lo anterior, se recomienda rechazar este argumento.

2. Sobre la homologación incompleta

Alega el recurrente que a la fecha han entregado la homologación de tres cuentas y que, tomando en consideración los tiempos que conlleva realizar el ejercicio con información del año 2015 y las limitantes producto de la ausencia de sistemas automatizados, no es correcto afirmar que la homologación reporta un avance suficiente para su implementación, como se menciona en el Considerando XXV.

Al respecto cabe señalar que el proceso que nos ocupa no es de aplicación exclusiva del ICE, por el contrario, el proyecto cubre a las ocho empresas del sector que de manera participativa realizaron observaciones y consultas a los catálogos de cuentas y se encuentran realizando su implementación, según consta en las minutas de cada sesión de

trabajo e informes de avance mensual que durante noviembre 2015 a junio 2016, se hicieron llegar a la IE y constan en el expediente.

Con base en la labor llevada a cabo durante los 7 meses señalados supra, así como las etapas previas en las cuales se contó con participación activa del ICE (enero – setiembre 2015), se concluyó que la información recopilada resultó suficiente para formalizar el requerimiento de información, acto que se llevó a cabo con la resolución recurrida.

Ahora bien, al igual que el ICE, el proceso de homologación no había sido completado por la mayoría de las empresas al momento de emitirse la resolución recurrida, razón por la cual se señaló el grado de avance y se estableció el último día hábil del mes de marzo 2017 como plazo para presentar información financiero-contable bajo los requisitos establecidos en la resolución, motivo por el cual el argumento del recurrente carece de fundamento, considerando que el plazo establecido para cumplir no fue inmediato al momento de la publicación de la resolución recurrida y, por el contrario, se sustenta en el grado de avance presentado por el proyecto a la fecha de la emisión.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar este argumento.

3. Sobre el plazo de implementación establecido en el PNE 2015-2030.

El ICE señala que no se ha tomado en consideración que de conformidad con el PNE 2015-2030, se establece que el sistema de contabilidad regulatoria tiene como fecha de implementación Diciembre del año 2018. Se alega que el Ente Regulador no contempla el tiempo requerido para habilitar una herramienta que genere los reportes del Plan de Cuentas de manera expedita y en los términos solicitados.

Al respecto, se aclara que la emisión de resoluciones de orden regulatorio que tengan como finalidad mejorar las condiciones del servicio público, se encuentra dentro de las facultades que la Ley 7593 le otorga a la Aresep. En función de lo anterior, reiterar que el proyecto de contabilidad regulatoria impulsado por la Intendencia de Energía se ampara en el acuerdo de Junta Directiva número 06-54-2013 del mes de julio de 2013. Por su parte, se indica que el Considerando XXI de la resolución RIE-068-2016, es claro en señalar que el objetivo de implementar una contabilidad regulatoria no es aislado en el VII PNE, sino que tiene que verse a la luz de otros objetivos que pretenden subproductos de la misma. Dicho considerando indica lo siguiente:

[...] para poder cumplir con los objetivos específicos 3.2.1 y 4.4.1 así como con la acción 3.2.2.1 del VII PNE 2015-2030 se requiere necesariamente estandarizar la información de todas las empresas del país, es decir, haber concluido la acción 3.2.2.2, motivo por el cual se debe culminar el proceso de estandarización de información financiero-contable con los saldos al cierre del año 2016, con el propósito de no postergar el cumplimiento de otras metas asociadas al VII PNE 2015-2030. [...]

Es evidente que los objetivos específicos del PNE 2015-2030 señalados en la resolución se encuentran vinculados entre sí y que, en el marco de una administración pública eficiente, no resulta razonable la ejecución de acciones de manera independiente, ni parcial, como lo

pretende el recurrente al indicar en su argumento XI que esta Intendencia puede calcular indicadores de cada empresa. Dicho plan establece que los indicadores a calcular son de eficiencia operativa, misma que pierde sentido si se mide para una sola empresa y no para la industria en su totalidad, para lo que resulta necesario contar con información estandarizada y confiable.

La IE mantiene un alto compromiso en cumplir con los objetivos país plasmados en el PNE 2015-2030, dado que resultan de importancia para el desarrollo del sector energético, además de fungir como ejecutores de algunos de estos objetivos. Por lo que la postergación de la contabilidad regulatoria hasta el periodo 2019 como es pretendido por el recurrente, conlleva el incumplimiento de plazos más allá de lo razonable y proporcional, dado el proceso participativo que en esta materia ha promovido la IE desde 2014, para todas las empresas del sector, y principalmente para con el ICE, mismo que se encuentra detallado en la resolución recurrida.

En la misma línea, postergar la implementación de la contabilidad regulatoria se traduciría en un aplazamiento de sus beneficios, entre los que se encuentra una mayor transparencia en los costos de la prestación de los servicios públicos, una mejor asignación de los mismos entre actividades, una mejor claridad y estandarización de los reportes contables-financieros de tal manera que le sea más fácil a los usuarios su lectura, una simplificación de los procesos tarifarios y le permitirá a cualquier interesado medir el desempeño de la industria eléctrica en su totalidad y de cada empresa dentro de esa industria. Por lo que se considera como plazo máximo de implementación el indicado en la resolución RIE-068-2016.

En razón de lo anterior, se recomienda rechazar este argumento.

4. Sobre el plan de cuentas versus la estructura contable del ICE

El ICE señala que erróneamente se incorporan gastos de pre-inversión, gestión productiva, gastos complementarios y preliminares, dentro de la operación y mantenimiento.

Al respecto se indica que en el Por Tanto I de la resolución recurrida, se les solicitó a las empresas eléctricas remitir a la IE información indicada en los anexos adjuntos a la resolución, entre ellos los anexos del 1 al 5.

En dichos anexos se definieron los formatos relacionados con planes de cuentas regulatorios. Como se puede observar, a manera de ejemplo, en la siguiente imagen del plan de cuentas del sistema de generación incluida en el Anexo 1, los gastos mencionados no forman parte de operación y mantenimiento, sino que son una subcuenta de la cuenta mayor 5 denominada: Costos y Gastos, mismo caso para los demás sistemas.

Plan de cuentas para Generación - Costos y gastos

5.	COSTOS Y GASTOS
5.1.	Compras de energía
5.2.	Costos de operación y mantenimiento asociados a la generación
5.3.	Costos comerciales asociados al servicio de generación
5.4.	Gastos administrativos (de apoyo a la gestión) asociados al servicio de
5.5.	Gastos de investigación y desarrollo
5.6.	Gastos complementarios de operación
5.7.	Gastos sociales y ambientales
5.8.	Depreciaciones y amortizaciones del ejercicio al costo
5.9.	Depreciaciones y amortizaciones del ejercicio revaluadas
5.10	Pérdidas por deterioro y desvalorización
5.11	Gastos financieros
5.12	Otros gastos

En virtud de lo anterior, la afirmación del recurrente responde en realidad a un error en el análisis de cuentas o, en su defecto, a una lectura incorrecta de la numeración que conforma el plan de cuentas, no así en un error conceptual del Ente Regulador, ni a un sesgo como pretende señalar el ICE.

Tampoco es correcto, pretender el que el listado estándar se adapte y ajuste solamente en función de las necesidades específicas de uno de los ocho operadores. Al respecto, se reitera que uno de los objetivos de los planes de cuentas regulatorios es contar con información estándar para todas las empresas de un mismo sector, por lo que la elaboración del mismo contempló las estructuras contables de todas ellas y los objetivos regulatorios para cumplir con las funciones que por Ley se le otorgaron a esta Autoridad Reguladora, mismos que no necesariamente coinciden con los objetivos de una empresa en particular que incluso tiene varias actividades reguladas y no reguladas dentro de su organización.

Así las cosas, se recomienda rechazar esta argumento.

5. Sobre la exclusión del sistema de alumbrado público.

Solicita el recurrente que la IE aclare las razones técnicas – financieras por las cuales se incluye el sistema de alumbrado público en el sistema de distribución y cuál será su tratamiento a nivel tarifario dados los argumentos de Aresep promovidos en periodos anteriores de separar y crear una tarifa específica para el alumbrado público.

Al respecto, se deber aclarar que la contabilidad regulatoria no establece un plan de cuentas diferenciado para el sistema de alumbrado público. No obstante, es evidente que el plan de cuentas del sistema de distribución incluye de forma clara las partidas de esta actividad con el propósito de contar con información independiente para la fijación tarifaria y demás labores regulatorias.

Lo anterior responde a la base de simplificación del proceso dado que la elaboración de un plan de cuentas específico para este sistema significaba la presentación de un sexto plan de cuentas –en el caso del ICE- y considerando que la información requerida se podría obtener mediante cuentas específicas en el plan de cuentas de distribución.

Por su parte, con respecto al tratamiento de las tarifas de alumbrado público, éste se mantendrá como se detalla en la resolución RJD-139-2015 del 27 de julio de 2015, mediante la cual se resuelve aprobar la “Metodología tarifaria ordinaria para el servicio de distribución de energía eléctrica brindado por operadores públicos y cooperativas de electrificación rural” publicada en el Alcance Digital No 63 a La Gaceta No.154 del 10 de agosto 2015, considerando los ingresos por el servicio de alumbrado público por separado, con su respectivo precio de la energía del sistema de alumbrado público.

Con lo expuesto se atiende la solicitud de aclaración del recurrente.

6. Sobre la incorporación de costos ambientales.

Señala el recurrente que la Dirección Sectorial de Energía (DSE) no ha incluido en los seguimientos que realizan al ICE el requerimiento de información correspondiente al objetivo 4.4.1 relacionado con los costos ambientales.

Como bien lo indica el ICE, le corresponde a Aresep ejecutar este objetivo, motivo por el cual la DSE desde la emisión del PNE 2015-2030, ha solicitado a esta institución reportar respecto del seguimiento asociado a este objetivo específico.

Al respecto la Aresep ha remitido los oficios 011-RGA-2016 del 15 de enero 2016 y 155-RG-2016 del 26 de febrero 2016, con el avance y seguimiento de las acciones asignadas según el VII Plan Nacional de Energía (PNE).

En esas oportunidades se indicó que el objetivo específico 4.4.1 sería atendido en el marco de Contabilidad Regulatoria. Con base en lo anterior, la Aresep informará a la DSE el avance no sólo del ICE si no de todas las empresas del sector a las que les corresponde implementar la resolución recurrida (RIE-068-2016), con la cual se oficializó la separación e identificación de estos costos en el plan de cuentas regulatorio.

Resulta importante indicar que la separación de los costos de Gestión Socio Ambiental a nivel de proceso, como lo indicó el recurrente, es producto de la estrategia empresarial del ICE, el cual le facilitaría la implementación de este rubro para la contabilidad regulatoria.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar el argumento.

7. Sobre los ingresos del CENCE.

Señala el ICE que no podría cumplir con lo solicitado por la IE, respecto al Operador Nacional (Cence), debido a que no existe una tarifa definida por la Aresep para este servicio, por lo que no es posible cuantificar los ingresos del mismo, aspecto que se escapa de las competencias del ICE, según se señaló.

Como bien se indica en el recurso, a la fecha de la resolución no existe tarifa definida por la Aresep para el servicio de operación del sistema eléctrico nacional, por lo que es claro que el reporte de ingresos en el catálogo contable sería cero (0) hasta tanto se cuente con tarifa para este fin.

Lo anterior no limita al ICE de realizar la separación de costos y activos del Cence, en la cual se puedan identificar los costos asociados a las actividades de operación del sistema, operación del mercado, comercialización de energía u otros que presta. Dadas estas consideraciones, se estima que el ICE sí podría cumplir con lo solicitado por la IE.

Sobre este particular, resulta de interés señalar que en el Por Tanto I.6 de la resolución RIE-013-2014 del 19 de marzo de 2014, la IE ya había resuelto que [...] en el caso del ICE, deberá separar en los estados financieros que presenta de forma trimestral y anual, la estructura contable y financiera del Centro Nacional de Control de Energía (CENCE), de los demás servicios que brinda la entidad, aplicando lo que se dispone en esta resolución [...]. Por lo que este requerimiento no es nuevo para la recurrente, lo diferente en la resolución recurrida, es que se establece el formato en que dicha separación debe presentarse ante la Autoridad Reguladora.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar este argumento.

8. Sobre la incorporación del plan de cuentas de servicios no regulados.

El ICE indica que a la fecha, los estados financieros auditados incluyen los servicios no regulados y considera que no debe existir un plan de cuentas para esta actividad.

Al respecto, resulta importante reiterar que uno de los objetivos de los planes de cuenta regulatorios, es estandarizar información de todas las empresas eléctricas del país previendo la posibilidad de realizar análisis con información estructurada y ordenada por sistema, por lo que es necesario contar con este catálogo para cumplir con este fin, pues actualmente las empresas presentan la información con un formato distinto, siendo información de utilidad tanto para el regulador como para terceros (empresas o usuarios).

A su vez, este catálogo permite corroborar los saldos entre sistemas contra la información de los estados financieros auditados de manera que sea posible identificar con claridad, las cuentas de activos, costos, gastos, ingresos y otros asociados al servicio público y aquellos que resultan de actividades ajenas al servicio regulado. Esta separación constituye la base para garantizar que no se están trasladando gastos de actividades no reguladas a las reguladas, creando condiciones para promover mayor transparencia y confiabilidad en el manejo de la información regulatoria.

Cabe destacar que el catálogo como bien lo indica el ICE “no corresponde a un servicio regulado”, motivo por el cual no presenta el mismo nivel de detalle sino que es muy general y su fin es corroborar los saldos corporativos y conciliar la asignación de activos y costos comunes, de tal forma que no se presenten subsidios cruzados entre actividades reguladas y no reguladas.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar el argumento.

9. Sobre la preparación del estado de flujos de efectivo.

Reitera el recurrente la imposibilidad de cumplir el plazo señalado en el Por Tanto I de la resolución RIE-068-2016, argumento que guarda relación con el apartado 3 anterior sobre el cual se indicó que [...] los beneficios de la contabilidad regulatoria no deben ser

postergados, ni pretender que su aplicación sea en periodos extensos dado que el proyecto se traduce en mejoras para la regulación del servicio público, la petición y fijación tarifaria así como las labores de fiscalización contenidas en la Ley 7593 siendo de interés general la modernización del sector y de contar con información suficiente mediante herramientas e instrumentos para avanzar en esta labor. [...].

Adicionalmente, señala el recurrente que se encuentran en proceso de análisis e identificación de datos, estableciendo metodologías de asignación de cuentas y que esta labor ha requerido grandes esfuerzos así como la asignación de personal y tiempo adicional, siendo una labor no finalizada por la empresa.

Sobre lo anterior, es importante señalar que específicamente la labor descrita por el recurrente en el punto anterior inició en noviembre 2015 y, el requisito contenido en el Por Tanto I recurrido, señala como plazo el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al corte, es decir, el plazo para presentación de información financiero contable de conformidad con la RIE-068-2016 sería el 31 de marzo de 2017, siendo un año y cuatro meses posterior al inicio de los procesos de identificación de datos y metodologías de asignación de cuentas, periodo que considera esta Intendencia es razonable y proporcionado a la labor requerida.

Con respecto al flujo de fondos, alega el recurrente que debe entenderse también como estado de flujo de efectivo y que como tal lo definen las mejores prácticas contables pero que actualmente no se elabora para cada uno de los sistemas de electricidad dado un aval otorgado por Aresep al ICE.

Señala también que el flujo de efectivo es de compleja elaboración y un alto grado de dificultad, requiriéndose esfuerzos adicionales, tiempo y recurso humano. Respecto al tiempo señala que podría implicar un incumplimiento con todos los demás entregables a la Aresep.

Sobre este particular, se debe señalar que técnicamente el flujo de fondos es útil para la toma de decisiones, porque suministra las bases para evaluar la capacidad que tiene una empresa para generar efectivo y equivalentes, así como las necesidades que ésta tiene para utilizar dichos flujos, entre otros beneficios que se detallan en la Norma de Internacional de Contabilidad 7 “Estado de Flujo de Efectivo”.

Desde el punto de vista regulatorio, la información de este estado es importante para efectos del análisis regulatorio, en el ejercicio de las potestades de fiscalización contenidas en el artículo 6 incisos a) y b) de la Ley 7593, del seguimiento del equilibrio financiero del servicio público regulado y tarifario, y como fuente de información para realizar actualizaciones regulatorias de forma oportuna.

Por lo tanto, se considera necesario la presentación del estado de flujo de efectivo, como parte integral de los estados financieros para cada período, para cumplir con las buenas prácticas contables según las NIIF.

Los catálogos de cuenta regulatorios, permitirán obtener información estandarizada y más detallada, que contribuyen de una forma más fácil y rápida en la elaboración de los estados

financieros que las empresas deben remitir a esta Autoridad, de los cuales también se establecieron formatos estándar en la resolución recurrida. Además de ser información que requiere su presentación conjunta para realizar un análisis integral de los datos.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar el argumento.

10. Sobre la fecha de entrega de Estados Financieros por sistema.

La recurrente alega que se requiere mantener los plazos ya establecidos por la Aresep de 45 días calendario para después del cierre de cada trimestre, para la remisión de los Estados Financieros por actividad.

Al respecto se indica que la IE mediante la resolución RIE-013-2014, solicitó a los prestadores del servicio público la separación contable no solo de las actividades reguladas de las que no lo son, sino entre actividades reguladas. Por lo que requirió, entre otras cosas, presentar los estados financieros trimestrales consolidados y segregados por actividad de suministro de electricidad y otros servicios no regulados, a más tardar el último día hábil del mes siguiente a cada trimestre.

Sin embargo, mediante la resolución RIE-047-2015, se consideró razonable conceder el plazo solicitado por el ICE, mediante recurso de revocatoria, por lo que, en el Por Tanto VI de dicha resolución se dispuso lo siguiente:

[...]. Acoger la solicitud del ICE en cuanto a los plazos establecidos en el “Por Tanto II” de la resolución RIE-13-2014, para que se lea de la siguiente forma:

“II. Disponer que los estados financieros trimestrales deben presentarse consolidados y segregados por actividad de suministro de electricidad y otros servicios no regulados, a más tardar un mes y medio después a cada trimestre. Esto es los estados financieros a marzo deben presentarse a más tardar el 15 de mayo, a junio el 15 de agosto, a setiembre el 15 de noviembre, todos del mismo año calendario, y a diciembre el 15 de marzo del año siguiente.” [...].

Se aclara en primera instancia, que para efectos de los estados con cierre a diciembre de cada año, en la resolución RIE-068-2016, se otorgó plazo a más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al corte, plazo mayor que el requerimiento establecido en el año 2015, por lo que el plazo que nos ocupa aquí corresponde únicamente a la entrega de los estados financieros y saldos de cuentas contables trimestrales con corte a marzo, junio y setiembre de cada periodo.

No obstante lo anterior, siendo que la resolución recurrida estableció que los estados financieros con corte trimestral, basados en los planes de cuenta regulatorios, sustituirán los estados financieros que remiten tradicionalmente las empresas, se considera razonable mantener el plazo otorgado en resolución RIE-047-2015.

En virtud de lo anterior, se recomienda acoger de manera parcial este argumento y mantener los plazos dispuestos en la resolución RIE-047-2015 (45 días naturales posterior al cierre de cada trimestre - esto es los estados financieros a marzo deben presentarse a

más tardar el 15 de mayo, a junio el 15 de agosto, a setiembre el 15 de noviembre-) para la presentación de los saldos contables y estados financieros por actividad y consolidados de conformidad con los formatos incluidos en los anexos 1 al 8 de la resolución RIE-068-2016.

11. Sobre el cumplimiento de objetivos del PNE

El ICE alega que el PNE no obliga a tener establecido el sistema de contabilidad regulatoria para calcular indicadores de cada empresas y que los planes de cuenta oficializados carecen de la naturaleza propia de cada sistema o negocio.

Al respecto se indica que si bien las empresas presentan los estados financieros auditados anuales por sistema, de acuerdo a lo estipulado en la RIE-013-2014, los mismos presentan dos limitantes importantes para poder cumplir con el objetivo 3.2.1 y la acción 3.2.2.1 del VII PNE, las cuales son:

- La información que presentan las empresas reguladas en el sector eléctrico, posee su propia estructura contable, es decir no se presentan de manera estandarizada, por lo que, la información financiero – contable no es comparable entre empresas.
- La información de las empresas se muestra de manera agregada, por lo que no contiene el nivel de detalle requerido para calcular los diferentes indicadores.

Precisamente por lo indicado, la estandarización de presentación de información financiero-contable cobra relevancia.

Respecto al cumplimiento del PNE, se reitera lo indicado en la respuesta al tercer argumento, respecto a que es evidente que los objetivos específicos del PNE 2015-2030 señalados en la resolución se encuentran vinculados entre sí y que, en el marco de una administración pública eficiente, no resulta razonable la ejecución de acciones de manera independiente ni parcial, como lo pretende el recurrente al indicar que esta Intendencia puede calcular indicadores de cada empresa, no obstante dicho plan establece que los indicadores a calcular son de eficiencia operativa, misma que pierde sentido si se mide para una sola empresa y no para la industria en su totalidad.

Por otra parte, tal como lo indica la recurrente, actualmente la IE ha logrado construir bases de datos que permiten monitorear el comportamiento del mercado energético, lo cual ha sido posible gracias al proceso de simplificación, estandarización y automatización, del cual forma parte la resolución recurrida.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar este argumento.

12. Sobre la exclusión de los requisitos de admisibilidad.

La recurrente alega que, ajustándose al PNE, la contabilidad regulatoria no puede ser considerada como requisito de admisibilidad para estudios tarifarios entre el periodo 2016 y 2018.

Al respecto se indica que la Ley 7593 en su artículo 33 establece que “Toda petición de los prestadores sobre tarifas y precios deberá estar justificada. Además, los solicitantes tendrán que

haber cumplido con las condiciones establecidas, por la Autoridad Reguladora, en anteriores fijaciones o en intervenciones realizadas en el ejercicio de sus potestades antes de la petición." (El subrayado no es del original).

Por lo que al ser una obligación de los prestadores de los servicios públicos cumplir con todas las intervenciones realizadas por la Autoridad Reguladora en el ejercicio de sus potestades, a la hora de presentar una petición tarifaria, la resolución recurrida se convierte en un requisito de cumplimiento. Además, se reitera que la emisión de resoluciones de orden regulatorio que tengan como finalidad mejorar las condiciones del servicio público, se encuentra dentro de las facultades que la Ley 7593 le otorga a la Aresep, y específicamente contabilidad regulatoria se ampara en el acuerdo de Junta Directiva número 06-54-2013.

En virtud de lo anterior, se recomienda rechazar el argumento.

VI. ANÁLISIS DEL FUNDAMENTO LEGAL DEL RECURSO

1. Nulidad absoluta de la resolución RIE-068-2016 por falta de competencia y por haberse dictado en violación al ordenamiento jurídico.

Señala el recurrente que la IE pretende modificar de forma arbitraria y sin competencia el plazo otorgado por el Minae en el PNE 2015-2030 para la implementación de la contabilidad regulatoria alegando que dicha implementación y por ende la RIE-068-2016 nace a partir de la publicación del VII PNE 2015-2030.

Indica el ICE que no podrá cumplir con el plazo establecido por la IE el cual alega se fue dado en violación al principio de razonabilidad y bajo el desconocimiento de las competencias de Minae.

Adiciona el recurrente que el requisito adicional generado por una violación del plazo definido por el Rector – Minae – causa un perjuicio a los derechos de las empresas de la petición tarifaria y por ende un riesgo en la afectación al equilibrio financiero.

Finalmente indica que el ICE ha sido claro en advertir a la IE que en la información que se está solicitando es materialmente imposible incluir la homologación de cuentas dado el proceso que se requiere para tal fin, así como la omisión del regulador de considerar el tiempo para habilitar una herramienta que genere reportes, indicando que lo anterior resulta en una imposibilidad objetivamente demostrada.

En respuesta a los argumentos del recurrente y sin perder de vista los fundamentos externados en el apartado V anterior, es importante reiterar que el proyecto contabilidad regulatoria no nace a partir de la emisión del PNE 2015-2030 en octubre 2015. El proyecto de contabilidad regulatoria impulsado por la Intendencia nace en la Aresep desde 2013 cuando la Junta Directiva instruye a las Intendencias de Agua, Energía y Transporte formular una estrategia para implementar la contabilidad regulatoria, tal y como se detalla en la resolución recurrida. Lo anterior al amparo de las competencias que le otorga la Ley 7593.

En Resultandos I al XVIII de la resolución que nos ocupa, resulta evidente que el proyecto dio inicio desde fechas previas a la emisión del PNE 2015-2030 en octubre 2015 (Resultando XIX), asimismo, se denota de los folios 2468 a 2514 citados supra, la participación del ICE en este proceso desde su inicio por lo que extraña a esta Intendencia la afirmación respecto a que dicho proceso nace a partir del PNE 2015-2030.

Señala el ICE que se violentó el principio de razonabilidad por el plazo otorgado obviando en su argumento que la homologación de cuentas que acompaña el proceso de implementación dio inicio en diciembre 2015 y el plazo para presentar la información vence en marzo 2017, plazo que a criterio de esta Intendencia no violenta de manera alguna el principio de razonabilidad dado que la presentación de información financiero – contable no es inmediata para el recurrente ni para ninguna de las empresas del sector.

Concluye el recurrente que la actuación de la IE pone en riesgo el equilibrio financiero de las empresas al ser la resolución RIE-068-2016 un requisito de admisibilidad para los estudios tarifarios presentados a partir de marzo 2017, sin embargo, no lleva razón el ICE al aducir tal riesgo siendo que ha quedado demostrado de manera objetiva que el proceso ha sido suficientemente amplio y participativo para que cada empresa tome las medidas necesarias para dar cumplimiento a la resolución que nos ocupa, tan es así que su aplicación no fue inmediata si no, hasta marzo 2017.

a. Sobre las competencias de Minae y Aresep

Indica el ICE que la resolución recurrida fue emitida violentando el ordenamiento jurídico ya que la IE modificó de manera arbitraria y sin competencia un plazo contenido en el PNE 2015-2030 emitido por Minae.

Como fue demostrado anteriormente, el proyecto contabilidad regulatoria no nace a partir de la emisión del PNE 2015-2030 por lo que la valoración del ICE resulta aislada y sobre la base de las fechas de ambos documentos (RIE-068-2016 y PNE-2015-2030).

Siendo que la base del argumento del recurrente no contempla un análisis integral de resultandos y considerandos contenidos en la resolución, tampoco contiene una valoración de las etapas del proyecto, y particularmente omitiendo su propia participación activa durante etapas previas a la emisión de la resolución recurrida, es posible colegir que el fundamento de la nulidad absoluta por falta de competencia y por violación al ordenamiento jurídico responde a una valoración aislada y sin sustento técnico.

No obstante lo anterior, resulta necesario una valoración de las competencias de los dos entes, Aresep y Minae con el propósito de identificar si tal falta de competencia y violación al ordenamiento jurídica estaría causando una eventual nulidad absoluta de la resolución RIE-068-2016.

En ese contexto, nos corresponde citar el inciso a) del artículo 6 de la Ley 7593; la Autoridad Reguladora es la entidad encargada de [...]a) Regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sean las inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingresos percibidos, los costos y gastos

efectuados o los ingresos percibidos y la rentabilidad o utilidad obtenida [...]. Del mismo modo, dicho artículo establece que toda disposición que emita el ente regulador en relación con las materias citadas, serán de acatamiento obligatorio.

Igualmente, de conformidad con el artículo 14 inciso a) de la Ley 7593, son obligaciones de los prestadores de los servicios públicos [...] a) Cumplir con las disposiciones que dicte la Autoridad Reguladora en materia de prestación del servicio, de acuerdo con lo establecido en las leyes y reglamentos respectivos. [...].

De lo expuesto se puede llegar a la conclusión que la Aresep es el ente público que por disposición de su Ley 7593, tiene competencias exclusivas y excluyentes en la regulación y fiscalización de las tarifas o precios de los servicios públicos. Estas competencias o potestades son amplias y le otorgan a la Aresep, una discrecionalidad técnica que le permite realizar los análisis técnicos correspondientes y emitir las resoluciones que en materia de regulación y fiscalización le competen.

De lo anterior, resulta evidente que se encuentra dentro de las facultades otorgadas a la Aresep, el emitir resoluciones de orden regulatorio que tengan como finalidad que el servicio público se brinde en las mejores condiciones y para ello es completamente normal y en apego al ordenamiento jurídico, que deba girar instrucciones al prestatario con la intención de entregar información de calidad para velar porque se cumpla con esa prestación del servicio óptima.

Ahora bien, el principio anteriormente explicado se relaciona el artículo 14, inciso a) de la Ley 7593, citado supra y es precisamente esa norma donde se establece la obligación de los prestadores de servicios públicos de cumplir con las disposiciones que dicte la Aresep en materia de prestación del servicio, resultando en una responsabilidad del prestador la manera en que debe ajustar sus estructuras internas para cumplir con las disposiciones que la Aresep emita en procura de la mejora del servicio público. Lo anterior significa, que la Aresep, puede, e incluso, debe, emitir este tipo de disposiciones técnicas para que el prestador brinde de la mejor manera el servicio, y por su parte, el prestador tiene la obligación de acatar esas instrucciones técnicas, eso sí, el prestador será responsable de la forma como cumplirá con las disposiciones que le indique la Aresep, siempre y cuando se apeguen a lo dispuesto por el regulador.

Todo lo anterior, no puede ser confundido con violación a la autonomía de las instituciones prestatarias de servicio público ni con invasión de las competencias de otros entes fiscalizadores, ya que la Aresep, tiene competencia amplia, exclusiva y excluyente en la regulación y fiscalización de los servicios públicos, otorgados por una Ley que es de orden público y que tiene entre sus finalidades el procurar que los usuarios o consumidores reciban servicios públicos eficientes, competitivos y a costo real. (Al respecto ver la resolución 2510-2012 de las 10:03 horas del 22 de octubre de 2012 del Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del II Circuito Judicial y la resolución 94-2013-I de las 13:00 horas del 28 de agosto del 2013 del Tribunal Contencioso Administrativo. Sección Primera. II Circuito Judicial de San José).

Lo anterior nos lleva a analizar, de manera integral, las intenciones del Minae con los objetivos específicos 3.2.1, 3.2.2 y 4.4.1 contenidos en el Decreto Ejecutivo N°39219-MINAE que se citan en la resolución RIE-068-2016 y que a la letra indican:

[...]

3.2. Gestionar la competitividad de los precios de la electricidad

Objetivo estratégico: Realizar las gestiones requeridas para asegurar que los precios de la electricidad sean competitivos.

Objetivos específicos y acciones:

Objetivo específico	Acción	Metas de corto plazo	Plazo	Ministro rector	Ejecutores
3.2.1. Identificar los aspectos que impactan sensiblemente la tarifa y definir una estrategia para mitigarlos	3.2.1.1. Realizar un diagnóstico integral de todos los aspectos que afectan el precio final de la energía	Diagnóstico integral ya realizado	Julio-2017	MINAE	ARESEP Empresas eléctricas
3.2.2 Contar con información para el rol de rectoría del sector	3.2.2.1. Establecer una base de indicadores de eficiencia operativa	Base de indicadores ya establecida	Julio-2017	MINAE	MINAE DSE ARESEP
	3.2.2.2. Establecer un sistema de contabilidad regulatoria para estandarizar información de todas las empresas eléctricas del país	Contar con información financiera estándar, para la definición de indicadores comparativos	Diciembre-2018	MINAE/ ARESEP	ARESEP Empresas eléctricas

4.4. Considerar costos ambientales y sociales en las tarifas

Objetivo estratégico: Asegurar la consideración y transparencia de los costos ambientales y sociales en las tarifas.

Objetivos específicos y acciones:

Objetivo específico	Acción	Metas de corto plazo	Plazo	Ministro rector	Ejecutores
4.4.1. Transparentar costos ambientales en la tarifa eléctrica	4.4.1.1. Modificar los métodos de clasificación de costos reconocibles tarifariamente que forman parte de los procesos de fijación tarifaria para el servicio eléctrico, de forma que se puedan separar los costos asociados a protección ambiental dentro del cálculo tarifario	Metodología tarifaria ya modificada	Julio-2016	MINAE	ARESEP

[...]

De la simple lectura, se denota que los objetivos específicos que motivan la resolución responden a un objetivo estratégico de mayor rango que -en resumen- versa sobre temas regulatorios (precios de electricidad y transparencia de los costos incluidos en tarifas) donde Aresep fue calificado como ejecutor, naturalmente por ser quien cuenta con las competencias exclusivas y excluyentes citadas supra. Es de lo anterior que la Aresep en un ejercicio de eficiencia integró la atención de las acciones que nos ocupan bajo una estructura estándar que permite la ejecución de tareas de manera ordenada y bajo una visión estratégica, con el propósito de darle al rector mejores insumos para el ejercicio de su rol y en cumplimiento del plan sectorial de contar con información de asociada a costos y tarifas competitivas.

En línea con lo anterior, y específicamente sobre el objetivo específico 3.2.2 que cita “Contar con información para el rol de rectoría del sector”, el Minae en su rol de rectoría establece como “Meta de corto plazo” para la acción 3.2.2.2 que la contabilidad regulatoria permitirá “contar con información financiera estándar, para la definición de indicadores comparativos”, aspecto que indiscutiblemente se encuentra vinculado con la acción 3.2.2.1 que reza “Establecer una base de indicadores de eficiencia operativa” cuya “Meta de corto plazo” es justamente contar con la base de indicadores ya establecida.

Como conclusión de lo anterior debemos señalar inicialmente que ambas acciones (3.2.2.1 y 3.2.2.2) se encuentran estrechamente vinculadas por el sólo hecho de pertenecer a un mismo objetivo específico (3.2.2.), adicionalmente dicho vínculo se fortalece por tratar la materia de indicadores que necesariamente requieren de la información financiero – contable para su definición y cálculo; es por lo anterior que nos resulta claro afirmar que el Minae en su rol de rectoría ha solicitado a la Aresep por medio del PNE 2015-2030 no solo el establecimiento de un sistema de contabilidad regulatoria si no también el establecimiento de una base de indicadores de eficiencia operativa que tomará como insumo la contabilidad regulatoria, todo de cara al aseguramiento de precios competitivos en el sector eléctrico.

De lo anterior resulta destacable que las 4 acciones supra citadas cuentan con plazos de cumplimiento contrarios entre sí, siendo el primero de ellos julio 2016 (acción 4.4.1.1), posteriormente julio 2017 (acciones 3.2.1.1 y 3.2.2.1) y finalmente diciembre 2018 (acción 3.2.2.2), siendo esta última la contabilidad regulatoria, contrario a las intenciones que la literalidad de las acciones denota.

Es entonces donde el análisis integral de acciones, bajo el principio de eficiencia y eficacia que rigen la administración pública, así como los avances de las empresas ante el proceso ordenado del proyecto liderado por la IE, permitieron emitir, en apego al ordenamiento jurídico, la RIE-068-2016 que permitirá al 2017 contar con información base para la regulación y el rector.

De no haber actuado tal como los hechos lo demuestran no sólo hubiera causado un perjuicio al regulador y al rector, por el incumplimiento de tres acciones del PNE 2015-2030, sino que también hubiera demorado dichas acciones hasta enero 2019, es decir, dos años y siete meses posteriores a la emisión de la resolución y con el consecuente efecto sobre la labor del rector en acatamiento del artículo 1 de la Ley 7593.

Importante para el análisis anterior destacar lo dicho por la Sala Constitucional sobre el principio de eficiencia y eficacia. A saber, la Constitución Política, en su parte orgánica, recoge o enuncia algunos principios rectores de la función y organización administrativas, que como tales deben orientar, dirigir y condicionar a todas las administraciones públicas en su cotidiano quehacer. Dentro de tales principios destacan la eficacia, eficiencia, simplicidad y celeridad (artículos –todos de la Constitución Política- 140, inciso 8, en cuanto le impone al Poder Ejecutivo el deber de “Vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas”, el 139, inciso 4, en la medida que incorpora el concepto de “buena marcha del Gobierno” y el 191 al recoger el principio de “eficiencia de la administración”). Estos principios de orden constitucional, han sido desarrollados por la normativa infraconstitucional, así, la Ley General de la Administración Pública los recoge en

los artículos 4, 225, párrafo 1°, y 269, párrafo 1°, y manda que deben orientar y nutrir toda organización y función administrativa.

La eficacia como principio supone que la organización y función administrativa deben estar diseñadas y concebidas para garantizar la obtención de los objetivos, fines y metas propuestos y asignados por el propio ordenamiento jurídico, con lo que debe ser ligada a la planificación y a la evaluación o rendición de cuentas (artículo 11, párrafo 2°, de la Constitución Política). La eficiencia, implica obtener los mejores resultados con el mayor ahorro de costos o el uso racional de los recursos humanos, materiales, tecnológicos y financieros. La simplicidad demanda que las estructuras administrativas y sus competencias sean de fácil comprensión y entendimiento, sin procedimientos alambicados que retarden la satisfacción de los intereses públicos empeñados. Por su parte, la celeridad obliga a las administraciones públicas a cumplir con sus objetivos y fines de satisfacción de los intereses públicos, a través de los diversos mecanismos, de la forma más expedita, rápida y acertada posible para evitar retardos indebidos. Este conjunto de principios le impone exigencias, responsabilidades y deberes permanentes a todos los entes públicos que no pueden declinar de forma transitoria o singular.” (Al respecto ver las sentencias No.7532-2004, de las diecisiete horas con tres minutos del trece de julio del dos mil cuatro, No.14421-2004, de las once horas del diecisiete de diciembre del dos mil cuatro, No.11222-2003, de las diecisiete horas con cuarenta y ocho minutos del treinta de setiembre del dos mil tres, todas emitidas por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia).

Se concluye entonces de lo anterior que la resolución RIE-068-2016, fue emitida de conformidad con las competencias de Aresep y en apego al ordenamiento jurídico, motivo por el cual se recomienda rechazar la nulidad absoluta alegada por el recurrente.

2. Sobre la violación de la Aresep a los principios de legalidad y seguridad jurídica

Indica el ICE que la Aresep se encuentra obligada a anular de oficio la resolución RIE-068-2016 dado que no fue dictada en apego al ordenamiento jurídico, principalmente señala el principio de seguridad jurídica y de legalidad exigiendo información dos años y siete meses antes del tiempo estipulado por el PNE 2015-2030.

Por los hechos objetivos mencionados en el apartado anterior, se recomienda rechazar este argumento.

VII. CONCLUSIONES

- 1. Desde el punto de vista formal, el recurso interpuesto por el ICE contra la RIE-068-2016, resulta admisible, por cuanto fue interpuesto en tiempo y forma.*
- 2. Resulta razonable la solicitud del ICE únicamente en cuanto a los plazos para entregar los estados financieros trimestrales.*

[...]

- II.** Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es acoger parcialmente el recurso de revocatoria planteado por el ICE, únicamente en cuanto a la fecha de

entrega de los saldos de las cuentas contables y los estados financieros por actividad y consolidados definido en el Por Tanto I, numeral 2 de la resolución RIE-068-2016; tal y como se dispone.

**POR TANTO
EL DIRECTOR CON RECARGO DE FUNCIONES
DE LA INTENDENCIA DE ENERGÍA
RESUELVE:**

- I. Acoger parcialmente el recurso de revocatoria interpuesto por el Instituto Costarricense de Electricidad, contra la resolución RIE-068-2016 del 28 de junio de 2016, únicamente en cuanto a la fecha de entrega de los saldos de las cuentas contables y los estados financieros por actividad y consolidados definido en el Por Tanto I, numeral 2 de dicha resolución.
- II. Modificar el Por Tanto I, numeral 2 de la resolución RIE-068-2016 para que en adelante se lea de la siguiente manera:

[...] 2. A partir de enero de 2017, los saldos de las cuentas contables y los estados financieros por actividad y consolidados de conformidad con los formatos incluidos en los anexos del 1 al 8 de la presente resolución, con corte trimestral (marzo, junio, setiembre), a más tardar 45 días naturales posterior al cierre de cada trimestre (Primeros 15 días naturales de mayo, agosto, noviembre) [...]
- III. Elevar a conocimiento de la Junta Directiva el recurso subsidiario de apelación citando y emplazando a las partes para que hagan valer sus derechos dentro del plazo de tres días hábiles, contado a partir de la notificación de la respectiva resolución.

Contra la presente resolución no procede recurso alguno de conformidad con lo previsto en el artículo 343 y 345.1 de la Ley General de la Administración Pública.

PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE

Mario Mora Quirós
Director

1 vez.—Solicitud N° 1487-2016.—(IN2016077662).

NOTIFICACIONES

HACIENDA

ADUANA PEÑAS BLANCAS

RES-APB-DN-AP-030-2016. ADUANA PEÑAS BLANCAS, AL SER LAS NUEVE HORAS CINCO MINUTOS DEL DIECIOCHO DE AGOSTO DE DOS MIL DIECISEIS. Esta Administración inicia de oficio Procedimiento Ordinario en contra del señor Edgar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588, con respecto a la mercancía decomisada por medio del Acta de Decomiso, Secuestro o Hallazgo N° 1413-2012 de la Policía de Control Fiscal.

RESULTANDO

- I. Que según Acta de Inspección Ocular de la Policía de Control Fiscal N°7148-2012 de fecha 09 de noviembre del 2012, se indica que en cumplimiento de los objetivos establecidos en la orden de operativo número PCF-DO-DPC-PO-PB-211-2012, se procede a revisar el autobús placa HB 1345, donde se ubicó mercancía de dudosa procedencia en el Puesto de Control de la Fuerza Pública de Santa Cecilia, La Cruz en vía pública, donde se logró ubicar en su interior de dicha unidad de transporte 65 prendas de vestir de ropa variada siendo su propietario el señor Egar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588, según así se indica en dicho informe, así las cosas se le indicó al señor Contreras la documentación que ampare la compra o ingreso lícito en territorio nacional o respectivo pago de impuestos, quien manifestó no poseer ningún documento, por lo que se procedió a su decomiso preventivo mediante el acta de decomiso número 1413-2012. Hechos que fueron consignados en el Acta de Inspección Ocular y/ o Hallazgo número 7148-2012 del 09/11/2012 por no portar documentación que evidenciara que dicha mercancía hubiera cumplido con el debido control aduanero. La mercancía decomisada fue puesta a las órdenes de la Aduana de Peñas Blancas con el informe respectivo para que sea dicha autoridad aduanera la que proceda conforme lo establecido en la Ley General de Aduanas, su Reglamento y demás legislación conexas, según los motivos descritos en dicha acta por los cuales se efectúa el decomiso (ver folios 01-15).
- II. Que mediante Acta de Inspección Ocular N° 7149-2012 de la Policía de Control Fiscal de fecha 10/11/2012, se indica que en relación con el Acta de Decomiso, Secuestro o Hallazgo N° 1413-2012 se deja en custodia del Depositario Aduanero Peñas Blancas la mercancía decomisada (ver folio 09) misma que se registra bajo el movimiento de inventario 4318-2012 (folio 61).
- III. Que mediante oficio OFIC-PCF-AO-PB-087-2012 de fecha 11/11/2012, la Policía de Control Fiscal remite a esta Aduana el expediente número EXP-PCF-AO-PB-068-2012 relativo a la mercancía decomisada al señor Edgar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588 (ver folio 15).
- IV. Que a través de oficio APB-DN-730-2012 de fecha 13/11/2012 el Departamento Normativo realiza solicitud de criterio al Departamento Técnico de esta Aduana en el cual se solicita que se aporte la debida clasificación arancelaria, así como un desglose de la liquidación de tributos a pagar por la mercancía decomisada (ver folio 017).
- V. Que en fechas 16/11/2015 y 19/02/2016 se efectuaron los recordatorios de criterio técnico APB-DN-748-2015 y APB-DN-142-2016 (Folios 17-21).
- VI. Que mediante oficio APB-DT-236-2016, el Departamento Técnico emite el criterio técnico solicitado indicando lo siguiente: 1-Que de conformidad con la evidencia analizada y con fundamento en la consulta realizada al señor Edgar Bernardo Contreras por parte de la Policía de Control Fiscal, en Acta de Inspección Ocular y/o Hallazgo No. 7148 queda evidenciado que no se cuenta con documentación que respalde el ingreso lícito de dicha mercancía al territorio costarricense, consecuentemente y por tratarse de mercancía objeto de decomiso, no se tienen elementos que permitan establecer que dicha mercancía ha sido destinada a un régimen aduanero. No obstante y según inspección realizada en el Depósito Aduanero Peñas Blancas se determina que la mercancía objeto de decomiso fue ingresada con número de inventario 4318-2012 de fecha 09/11/2012 el cual no ha sido asociado a ningún régimen aduanero. Asimismo se aclara que conforme al inventario realizado se encontraron un total de 64 prendas de vestir (Folio 36-37). Siendo que para el caso en concreto un monto total de impuestos por \$362,98 conforme al Tercer Método de Valoración "Valor de Transacción de Mercancías Similares flexibilizado con el artículo 7 del Acuerdo de Valor de la OMC" en cuanto al país de procedencia dado que se desconoce al ser mercancía decomisada, nivel comercial, marca. Asimismo que dicha mercancía decomisada está sujeta a un total de impuestos de ₡54.931,52 conforme al siguiente cuadro (ver Folios 36-42):

DETALLE DEL IMPUESTO	MONTO DEL IMPUESTO A CANCELAR
Valor Aduanero	\$362,98
DAI	₡25.677,50
Ley 6946	₡1.834,11
Ventas	₡27.419,91
*** A pagar en colones (impuestos)	₡54.931,52
A pagar en dólares (impuestos)	\$108,71
Tipo de Cambio por dólar USA	₡505,29

- VII. Procede la presente solicitud en cuanto a la valoración y determinación del monto de impuestos de la mercancía ingresada al Depositario Aduanero Peñas Blancas código A235 y que se encuentra registrada bajo el movimiento de inventario 4318-2012 a nombre del señor Edgar Bernardo Contreras y que fue relacionada al decomiso efectuado por la Policía de Control Fiscal acta 7148-2012 al mismo señor, según se indica en el criterio técnico APB-DT-236-2016 con la aclaración de que lo decomisado corresponde a 64 y no 65 prendas de vestir según se aclara en dicho Informe (ver Folios 1227 y 36). Estando sujetas al pago de impuestos por la suma de ₡54.931,52 al no haber sido declaradas bajo ningún régimen aduanero,

VIII. Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de Ley.

CONSIDERANDO

I.REGIMEN LEGAL APLICABLE: Que esta Aduana tiene competencia para ejercer el control aduanero sobre el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional, así como de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las

operaciones de comercio exterior. Lo anterior de conformidad con los artículos 22, 23, 24, 67, 68, 79, 165, 196, 234 de la Ley General de Aduanas, 211, 212, 456 y 457 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, artículos 6, 7, 9, 97 y 98 del CAUCA y 4 del RECAUCA.

II. HECHOS CIERTOS:

1. Que según Acta de Inspección Ocular de la Policía de Control Fiscal N°7148-2012 de fecha 09 de noviembre del 2012, se indica que en cumplimiento de los objetivos establecidos en la orden de operativo número PCF-DO-DPC-PO-PB-211-2012, se procede a revisar el autobús placa HB 1345, donde se ubicó mercancía de dudosa procedencia en el Puesto de Control de la Fuerza Pública de Santa Cecilia, La Cruz en vía pública, donde se logró ubicar en su interior de dicha unidad de transporte 65 prendas de vestir de ropa variada siendo su propietario el señor Egar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588, según así se indica en dicho informe, así las cosas se le indicó al señor Contreras la documentación que ampare la compra o ingreso lícito en territorio nacional o respectivo pago de impuestos, quien manifestó no poseer ningún documento, por lo que se procedió a su decomiso preventivo mediante el acta de decomiso número 1413-2012. Hechos que fueron consignados en el Acta de Inspección Ocular y/ o Hallazgo número 7148-2012 del 09/11/2012 por no portar documentación que evidenciara que dicha mercancía hubiera cumplido con el debido control aduanero. La mercancía decomisada fue puesta a las órdenes de la Aduana de Peñas Blancas con el informe respectivo para que sea dicha autoridad aduanera la que proceda conforme lo establecido en la Ley General de Aduanas, su Reglamento y demás legislación conexas, según los motivos descritos en dicha acta por los cuales se efectúa el decomiso (ver folios 01-15).
2. Que mediante Acta de Inspección Ocular N° 7149-2012 de la Policía de Control Fiscal de fecha 10/11/2012, se indica que en relación con el Acta de Decomiso, Secuestro o Hallazgo N° 1413-2012 se deja en custodia del Depositario Aduanero Peñas Blancas la mercancía decomisada (ver folio 09) misma que se registra bajo el movimiento de inventario 4318-2012 (folio 61).
3. Que mediante oficio OFIC-PCF-AO-PB-087-2012 de fecha 11/11/2012, la Policía de Control Fiscal remite a esta Aduana el expediente número EXP-PCF-AO-PB-068-2012 relativo a la mercancía decomisada al señor Edgar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588 (ver folio 15).
4. Que a través de oficio APB-DN-730-2012 de fecha 13/11/2012 el Departamento Normativo realiza solicitud de criterio al Departamento Técnico de esta Aduana en el cual se solicita que se aporte la debida clasificación arancelaria, así como un desglose de la liquidación de tributos a pagar por la mercancía decomisada (ver folio 017).
5. Que en fechas 16/11/2015 y 19/02/2016 se efectuaron los recordatorios de criterio técnico APB-DN-748-2015 y APB-DN-142-2016 (Folios 17-21).
6. Que mediante oficio APB-DT-236-2016, el Departamento Técnico emite el criterio técnico solicitado indicando lo siguiente: 1-Que de conformidad con la evidencia analizada y con fundamento en la consulta realizada al señor Edgar Bernardo Contreras por parte de la Policía de Control Fiscal, en Acta de Inspección Ocular y/o Hallazgo No. 7148 queda evidenciado que no se cuenta con documentación que respalde el ingreso lícito de dicha mercancía al territorio costarricense, consecuentemente y por tratarse de mercancía objeto de decomiso, no se tienen elementos que permitan establecer que dicha mercancía ha sido destinada a un régimen aduanero. No obstante y según inspección realizada en el Depósito Aduanero Peñas Blancas se determina que la mercancía objeto de decomiso fue ingresada con número de inventario 4318-2012 de fecha 09/11/2012 el cual no ha sido asociado a ningún régimen aduanero. Asimismo se aclara que conforme al inventario realizado se encontraron un total de 64 prendas de vestir (Folio 36-37). Siendo que para el caso en concreto un monto total de impuestos por \$362,98 conforme al Tercer Método de Valoración "Valor de Transacción de Mercancías Similares flexibilizado con el artículo 7 del Acuerdo de Valor de la OMC" en cuanto al país de procedencia dado que se desconoce al ser mercancía decomisada, nivel comercial, marca. Asimismo que dicha mercancía decomisada está sujeta a un total de impuestos de ₡54.931,52 conforme al siguiente cuadro (ver Folios 36-42) :

DETALLE DEL IMPUESTO	MONTO DEL IMPUESTO A CANCELAR
Valor Aduanero	\$362,98
DAI	₡25.677,50
Ley 6946	₡1.834,11
Ventas	₡27.419,91
*** A pagar en colones (impuestos)	₡54.931,52
A pagar en dólares (impuestos)	\$108,71
Tipo de Cambio por dólar USA	₡505,29

7. Procede la presente solicitud en cuanto a la valoración y determinación del monto de impuestos de la mercancía ingresada al Depositario Aduanero Peñas Blancas código A235 y que se encuentra registrada bajo el movimiento de inventario 4318-2012 a nombre del señor Edgar Bernardo Contreras y que fue relacionada al decomiso efectuado por la Policía de Control Fiscal acta 7148-2012 al mismo señor, según se indica en el criterio técnico APB-DT-236-2016 con la aclaración de que lo decomisado corresponde a 64 y no 65 prendas de vestir según se aclara en dicho Informe (ver Folios 1227 y 36). Estando sujetas al pago de impuestos por la suma de ₡54.931,52 al no haber sido declaradas bajo ningún régimen aduanero.
En razón de lo expuesto, y en atención a la supuesta violación de la normativa aduanera, concluye esta Administración que la mercancía de marras no se puede devolver al señor Edgar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588, con respecto a la mercancía decomisada por medio del Acta de Decomiso, Secuestro o Hallazgo N° 1413-2012 de la Policía de Control Fiscal, en tanto no se cumpla con las obligaciones tributarias de rigor, exigiendo nuestra legislación para alcanzar tal fin el procedimiento ordinario, el cual promete amplias garantías procesales para presentar pruebas en abono de su defensa y alegatos pertinentes.

Siendo necesario la apertura de un procedimiento ordinario tendiente al cobro de la obligación tributaria aduanera en contra de su legítimo propietario, ya que con las mercancías se responde directa y preferentemente al Fisco por los tributos, las multas y los demás cargos que causen y que no hayan sido cubiertos, de conformidad con el artículo 71 de la Ley General de Aduanas. A efectos de determinar la verdad real de los hechos que se presumen en relación al supuesto incumplimiento de las formalidades de importación al no haberlas sometido a control aduanero para la declaratoria de un régimen aduanero, estando establecida dicha obligación y derecho de cobro de la obligación tributaria aduanera dentro de los artículos 68 y 109 de la Ley General de Aduanas.

Que de comprobarse lo anterior, las 64 prendas de vestir decomisadas (movimiento de inventario 4318-2012) estarían afectos al pago de la obligación tributaria aduanera por la suma de **¢54.931,52 (cincuenta y cuatro mil novecientos treinta y un colones con 52/100)** desglosados de la siguiente manera, conforme a la clasificación arancelaria determinada por la Sección Técnica Operativa de esta aduana, según criterio técnico APB-DT-236-2016 (ver Cuadro 01 en los Folios 36-37):

	IMPUESTOS CORRECTOS
LEY 6946	¢1.834,11
D.A.I	¢25.677,50
VENTAS	¢27.419,91
TOTAL	¢54.931,52

Lo anterior, de acuerdo al tipo de cambio correspondiente a la fecha del acta de decomiso que corresponde a ¢505,29 por dólar, de acuerdo al día del decomiso 09/11/2012.

Siendo que el valor aduanero determinado para dicha mercancía corresponde \$362,98 conforme al Tercer Método de Valoración "Valor de Transacción de Mercancías Similares flexibilizado con el artículo 7 del Acuerdo de Valor de la OMC" en cuanto al país de procedencia dado que se desconoce al ser mercancía decomisada, nivel comercial, marca.

En razón de lo anterior, esta Administración emite la procedencia de la apertura de un procedimiento ordinario tendiente al cobro de la obligación tributaria aduanera a efectos de determinar la verdad real de los hechos que se presumen en relación al decomiso de dicha mercancía, al presumir que no ha cancelado los impuestos.

POR TANTO

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Administración resuelve: **PRIMERO:** Iniciar Procedimiento Ordinario contra el señor Edgar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588, puesto que las 64 prendas de vestir decomisadas por la Policía de Control Fiscal bajo el acta de decomiso 7148-2012 y registrada bajo el movimiento de inventario 4318-2012 (según criterio técnico APB-DT-236-2016) estarían afecta al pago de la obligación tributaria aduanera por la suma de **¢54.931,52 (cincuenta y cuatro mil novecientos treinta y un colones con 52/100)** desglosados de la siguiente manera, conforme a la clasificación arancelaria determinada por la Sección Técnica Operativa de esta aduana, según criterio técnico APB-DT-236-2016 (ver Cuadro 01 en los Folios 36-37):

	IMPUESTOS CORRECTOS
LEY 6946	¢1.834,11
D.A.I	¢25.677,50
VENTAS	¢27.419,91
TOTAL	¢54.931,52

De acuerdo al tipo de cambio correspondiente a la fecha del acta de Decomiso Secuestro o Hallazgo N° 7148-2012 de la Policía de Control Fiscal, de fecha 09/11/2012, que corresponde a ¢505,29 por dólar. **SEGUNDO:** Que de conformidad con el artículo 196 de la Ley General de Aduanas se otorga un plazo de **15 días hábiles** posteriores a la notificación de la presente resolución, para que se refiera a los hechos que se atribuyen en esta, y presente por escrito sus alegatos, ofrezca y presente en el mismo acto toda la prueba que estime pertinente ante esta Aduana. **TERCERO:** Que deberá señalar lugar o medio para atender notificaciones, bajo apercibimiento de que en caso de omisión o si el lugar o medio señalado fuera impreciso o no existiere, las futuras gestiones se tendrán por notificadas veinticuatro horas después de emitida. **CUARTO:** Se pone a su disposición el expediente administrativo DN-APB-311-2012 levantado al efecto, mismo que puede ser leído, consultado y fotocopiado en la Aduana de Peñas Blancas. **NOTIFIQUESE:** Notifíquese Edgar Bernardo Contreras nicaragüense pasaporte C0908588, por medio de una única publicación en el Diario Oficial La Gaceta, por desconocerse su domicilio actual de conformidad con el artículo 194 inciso e) de la Ley General de Aduanas, en cuyo caso se tendrá por efectuada al quinto día hábil posterior a esa publicación, Policía de Control Fiscal y Sección Técnica Operativa.

**MBA. YONDER ALVARADO ZUÑIGA
GERENTE, ADUANA PEÑAS BLANCAS**

DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS

Exp. ANEX-DN-006-2015

RES-ANEX-DN-063-2016

Aduana La Anexión, Liberia a las diez horas del doce de mayo del dos mil dieciséis.

La Administración Aduanera procede a dictar acto final de procedimiento ordinario contra el señor Jonathan Flores Quesada, cédula de identidad No. 1-1166-826 tendiente a determinar la verdad real de los hechos, según acta de inspección ocular o hallazgo No 17766 del 15 de noviembre del 2014 de la Policía de Control Fiscal.

Resultando

- I.-Mediante resolución dictada por esta Aduana No. ANEX-DN-023-2016 del 19 de febrero del 2016, se inició procedimiento ordinario contra el señor Jonathan Flores Quesada, cédula de identidad No. 1-1166-826 en calidad de poseedor del automotor debido a que se encontraba a su cargo, el día del decomiso, tendiente a conocer la verdad real de los hechos relacionados y el posible cobro de impuestos del vehículo usado tipo cuadraciclo usado marca Suzuki, estilo LTZ 400, carrocería cuadraciclo, cilindrada 400 cc, combustible gasolina, año 2008, cabina sencilla, tracción 4x2, dirección manual, color amarillo, vin No. JSAAK47A082102865, partida arancelaria 8703.21.52.30:-- usados de modelos de seis o más años anteriores, clase tributaria 2466493, valor de importación de ¢ 1,495,270 (un millón cuatrocientos noventa y cinco mil doscientos setenta colones) con una obligación tributaria calculada en ¢868,751.87 (ochocientos sesenta y ocho mil setecientos cincuenta y un colones con 87/100) desglosado de la siguiente manera: Ventas 13% ¢330,454.67 (trescientos treinta mil cuatrocientos cincuenta y cuatro colones con 67/100) Ley 6946 1% ¢ 14,952.70 (catorce mil novecientos cincuenta y dos colones con 70/100) selectivo de consumo 35% ¢523,344.50 (quinientos veintitrés mil trescientos cuarenta y cuatro colones con 50/100) más timbres de Ley.
- II.La resolución citada se notificó a través de edicto publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 66 del 06/04/2016 de conformidad al artículo 194 inciso e) de la Ley General de Aduanas, y otorgaba un plazo de 15 días hábiles contados a partir del quinto día hábil la notificación, para que la parte se refiriera a los cargos formulados, presentara alegatos y ofreciera las pruebas de descargo que estimara conveniente, además señalara lugar o medio para recibir notificaciones. Sin embargo según consta en autos, que el administrado no se ha apersonado al proceso.
- III.Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley

CONSIDERANDO

- I. **Régimen Legal Aplicable:** De conformidad con los artículos 6, 7, 9, 67 inciso b), 73 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), artículos 13, 24 inciso 1), 196 de la Ley General de Aduanas y 525 siguientes y concordantes del Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto No. 25270-H, sus reformas y modificaciones vigentes.

II.Objeto de la Litis: El presente asunto corresponde al procedimiento administrativo ordinario, iniciada contra el señor Jonathan Flores Quesada en calidad de poseedor del automotor, tendiente a cobrar los impuestos de un cuadraciclo que le fue decomisada por los funcionarios de la Policía de Control Fiscal, marca Suzuki, estilo LTZ 400, año 2008, vin No. JSAAK47A082102865, valor de importación de ¢ 1,495,270 (un millón cuatrocientos noventa y cinco mil doscientos setenta colones) con una obligación tributaria calculada en ¢868,751.87 (ochocientos sesenta y ocho mil setecientos cincuenta y un colones con 87/100) más timbres de Ley.

III.Hechos demostrados: Se tiene como demostrado en el presente procedimiento que:

1) Que los funcionarios de la Policía de Control Fiscal decomisaron al señor Flores Quesada, el cuadraciclo usado marca Suzuki, estilo LTZ 400, año 2008, vin No. JSAAK47A082102865, debido a que en el lugar de los hechos no presentó la documentación que comprobara el ingreso o estadía del automotor al territorio nacional o en su defecto el pago de los impuestos respectivos (Acta de inspección Ocular y/o Hallazgo No. 17766 del 15/11/2014).

2) Según estudio realizado en el sistema informático Tica, no se encontró registro sobre el ingreso al territorio nacional del automotor (ver folio 45) ni en la consulta realizada en la página de internet del Registro Nacional de la Propiedad www.rnpdigital.com (ver folio 14-27).

3) No consta en expediente documentos que acredite la posesión o titularidad del automotor en cuestión.

4) Según estudio realizado por el Organismo de Investigación Judicial OCN INTERPOL, el vehículo en cuestión no cuenta con reporte por robo, hurto o cualquier otro requerimiento (ver folio 29).

5) La resolución de inicio de procedimiento ordinario, fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 66 del 06/04/2016 sin que a la fecha el señor Flores Quesada se haya apersonado al presente procedimiento a hacer valer sus derechos.

6) El cuadraciclo se encuentra en custodia de Almacenes del Pacífico H A ALPHA S.A, código A222, bajo el movimiento de inventario No. 8974 del 17/11/2014

IV.Base Jurídica: Sobre la Competencia del Gerente artículo 13 de la Ley General de Aduanas y los artículos 6 y 8 que señalan en resumen que el Servicio Nacional de Aduanas se encuentra facultado para actuar como órgano contralor del comercio internacional de la República, encomendándosele la aplicación del ordenamiento jurídico aduanero así como la función de recaudar los tributos a que están sujetas las mercancías objeto de ese comercio internacional. Para el cumplimiento cabal de los fines citados se dota a la Administración Aduanera de una serie de poderes, atribuciones, facultades, competencias e instrumentos legales que permiten a esa Administración, el cumplimiento de la tarea encomendada. Facultades que se encuentran enumeradas en forma explícita a favor de la Administración (entre otros, los artículos 6 a 9 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III, 4 y 8 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Artículo 6 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA).

Sobre el “Control Aduanero” se encuentran en el artículo 22 de la LGA de la siguiente manera:

Artículo 22.- Control aduanero. El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.”

Dispone el artículo 23 de la Ley General de Aduanas que:

Artículo 23. Clases de control. El control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente. El control inmediato se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

El control permanente se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.

Ante la ausencia de documentos que respalden el ingreso del automotor al territorio nacional que compruebe que el automotor se acogió a algunos de los regímenes contemplados en la legislación aduanera, ya que al ingresar cualquier tipo de mercancías al territorio nacional, se crea entre el Estado y los administrados, una relación jurídica aduanera, constituida por los derechos y obligaciones de carácter tributario aduanero, como consecuencia de las entradas y salidas, potenciales o efectivas de mercancías del territorio aduanero. Por lo que la obligación tributaria aduanera se convierte en un vínculo jurídico que surge entre el Estado y el sujeto pasivo por la realización del hecho generador previsto en la Ley, constituida por los derechos e impuestos exigibles en la importación o exportación de mercancías.

IV. Se tiene por demostrado que no se han cancelado los impuestos del cuadraciclo marca Suzuki, estilo Z400, año 2008, vin No.JSAAK47A082102865, Yamaha, YZ 250, 2004, vin No.JYACG18C14A009394, valor de importación de ¢ 1,495,270 (un millón cuatrocientos noventa y cinco mil doscientos setenta colones) resultando procedente el cobro de la obligación tributaria aduanera por un total de ¢868,751.87 (ochocientos sesenta y ocho mil setecientos cincuenta y un colones con 87/100) más timbres de Ley) al señor Flores Quesada en calidad de sujeto pasivo.

Por Tanto

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Gerencia, resuelve: **Primero:** Declarar procedente el cobro de la obligación tributaria al señor Jonathan Flores Quesada, cédula de identidad No. 1-1166-826, en calidad de poseedor del automotor del cuadraciclo usado ubicado en el Depósito Fiscal ALPHA, código A222, movimiento de inventario No.8974 del 17/11/2014, marca Suzuki, estilo LTZ 400, carrocería cuadraciclo, cilindrada 400 cc, combustible gasolina, año 2008, cabina sencilla, tracción 4x2, dirección manual, color amarillo, vin No. JSAAK47A082102865, partida arancelaria 8703.21.52.30:-- usados de modelos de seis o más años anteriores, clase tributaria 2466493, valor de importación de ¢1,495,270 (un millón cuatrocientos noventa y cinco mil doscientos setenta colones) y un total de impuestos de ¢868,751.87 (ochocientos sesenta y ocho mil setecientos cincuenta y un colón con 87/100) desglosado de la siguiente manera: Ventas 13% ¢330,454.67 (trescientos treinta mil cuatrocientos cincuenta y cuatro colones con 67/100) Ley 6946 1% ¢ 14,952.70 (catorce mil novecientos cincuenta y dos colones con 70/100) selectivo de consumo 35% ¢523,344.50 (quinientos veintitrés mil trescientos cuarenta y cuatro colones con 50/100) más timbres de Ley. **Segundo:** Para dicha importación debe respetarse los supuestos del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, resolución RES-DGA-018-2012 que entró en vigencia el 28 de enero del 2013, directriz DIR-DGT-003-2013 del 12 de marzo del 2013. **Tercero:** Se le otorga un plazo de **QUINCE DÍAS HÁBILES** a partir de su notificación para que presente los alegatos y pruebas pertinentes, a la vez se le informa que la autoridad aduanera podrá prorrogar mediante resolución motivada de oficio o a instancia de parte interesada este plazo para los efectos de presentación de prueba. Y de igual forma a solicitud de parte interesada dará audiencia oral y privada por un término de 8 días. Se pone a disposición del interesado el expediente, mismo que podrá ser consultado y fotocopiado en el Departamento Normativo de esta Aduana. Se le previene al obligado que debe señalar lugar físico o medio para atender notificaciones dentro del perímetro administrativo de esta Aduana, advirtiéndosele que de no hacerlo o si el lugar indicado fuera impreciso, incierto o no existiere, las resoluciones que se dicten se les tendrá por notificadas con el solo transcurso de veinticuatro horas. **Notifíquese.** Al señor Jonathan Flores queda, cédula de identidad No. 1-1166-826.

Lic. Wilson Céspedes Sibaja
Gerente, Aduana La Anexión

1 vez.—O. C. N° 3400028679.—(IN2016075640).

Exp. ANEX-DN-023-2015

RES-ANEX-DN-067-2016

Aduana La Anexión, Liberia a las quince horas del once de mayo del dos mil dieciséis.

La Administración Aduanera procede a dictar acto final de procedimiento ordinario contra el señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707, para determinar la verdad real de los hechos acontecidos, según acta de inspección ocular o hallazgo No 20803 del 29 de abril del 2015 de la Policía de Control Fiscal.

Resultando

- I.-Mediante resolución dictada por esta Aduana No. ANEX-DN-025-2015 del 19/02/2016 se inició procedimiento ordinario contra el señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707 en su condición de titular del VEHITUR No. 166779 tendiente a conocer la verdad real de los hechos relacionados y el posible cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo usado que se encuentra en las instalaciones del Almacén Fiscal ALPHA bajo el movimiento de inventario No. 9455 del 29 de abril del 2015, marca: Toyota, estilo: Corolla CE, carrocería: sedán, 4 puertas, año 2001, cilindrada 1800, gasolina, 4x2, transmisión automática, color negro, 5 pasajeros, vin No.2T1BR12E61C836187, partida arancelaria 8703.23.69.33, clase tributaria 2203616, valor de importación de ¢1,520,000.00 (un millón quinientos veinte mil colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢1,112,830.00 (un millón ciento doce mil ochocientos treinta colones con 00/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢368,030.00 (trescientos sesenta y ocho mil treinta colones con 00/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 729,600.00 (setecientos veintinueve mil seiscientos colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 15,200.00 (quince mil doscientos colones con 00/100) más timbre de ley.
- II.La resolución citada se notificó a través de edicto publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 de fecha 04 de abril del 2016 de conformidad al artículo 194 inciso e) de la Ley General de Aduanas, otorgando un plazo de 15 días hábiles contados a partir del quinto día hábil posterior a la notificación, para que la parte se refiriera a los cargos formulados, presentara alegatos y ofreciera las pruebas de descargo que estimara conveniente, además señalara lugar o medio para recibir notificaciones. Sin embargo según consta en autos; el administrado no se ha apersonado al presente proceso.
- III.Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO

- I. **Régimen Legal Aplicable:** De conformidad con los artículos 6, 7, 9, 67 inciso b), 73 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), artículos 13, 24 inciso 1), 196 de la Ley General de Aduanas y 525 siguientes y concordantes del Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto No. 25270-H, sus reformas y modificaciones vigentes.

II.Objeto de la Litis: El presente asunto corresponde al procedimiento administrativo ordinario, iniciado contra el señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707, en su condición de titular del VEHITUR No.166779 tendiente a cobrar los impuestos del vehículo decomisado por los funcionarios de la Policía de Control Fiscal marca Toyota, Corolla CE, 2001, vin No. 2T1BR12E61C836187, total de impuestos a cancelar de ¢1,112,830.00 (un millón ciento doce mil ochocientos treinta colones con 00/100).

III.Hechos demostrados: Se tiene como demostrado en el presente procedimiento que:

1) Los funcionarios de la Policía de Control Fiscal (PCF) decomisaron al señor Kyle Quin, el vehículo marca Toyota, Corolla CE, 2001, vin No. 2T1BR12E61C836187 debido a que según las acciones policiales, descritas en el acta supra, el VEHITUR No.166779 venció el 18/11/2014 y no podía circular dentro del territorio nacional.

2) Según estudio realizado en el sistema informático Tica, consta que el VEHITUR No. 166779 se emitió en la Aduana Paso Canoas el día 18/11/2014 con fecha de vencimiento 16/02/2015 autorizando al señor Kyle Quin como único conductor del vehículo involucrado.

3) La fecha de vencimiento del VEHITUR era el 16/02/2015 y el decomiso del realizado por los funcionarios de la PCF se efectuó el 29/04/2015 fecha posterior a la autorizada, para que el automotor permaneciera y circulara dentro del territorio nacional.

4) Mediante criterio técnico del 16 de febrero del 2016 el funcionario del Departamento Técnico de Aduana La Anexión, procedió a realizar la valoración y cálculo de los impuestos del citado vehículo, indicando con base a la inspección física y luego de realizar las debidas consultas al sistema Cartica-Autovalor, se determinó que corresponde a un vehículo usado marca Toyota, estilo: Corolla CE, carrocería: sedán, 4 puertas, año 2001, cilindrada 1800, gasolina, 4x2, transmisión automática, color negro, 5 pasajeros, vin No.2T1BR12E61C836187, partida arancelaria 8703.23.69.33, clase tributaria 2203616, valor de importación de ¢1,520,000.00 (un millón quinientos veinte mil colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢1,112,830.00 (un millón ciento doce mil ochocientos treinta colones con 00/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢368,030.00 (trescientos sesenta y ocho mil treinta colones con 00/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 729,600.00 (setecientos veintinueve mil seiscientos colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 15,200.00 (quince mil doscientos colones con 00/100) más timbre de ley.

5) No consta en expediente documentos que acredite la posesión o titularidad del automotor ni apersonamiento por parte del interesado.

6) La resolución de inicio de procedimiento ordinario, fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 del 04/04/2016 y a la fecha no consta dentro del expediente apersonamiento alguno.

IV.Base Jurídica: Sobre la Competencia del Gerente: De acuerdo con los artículos 13, 24 de la Ley General de Aduanas y los artículos 33, 35 y 35 bis del Decreto Ejecutivo #34475-H de fecha 04 de abril del año 2008, las Aduanas son las unidades técnico administrativas con competencia territorial, siendo una de sus atribuciones exigir y comprobar los elementos que determinen la obligación tributaria aduanera, iniciar los procedimientos administrativos y atender las gestiones que puedan derivarse de la entrada, permanencia y salida de las mercancías al territorio aduanero nacional, por lo que le compete al Gerente de la Aduana y en ausencia de este al Subgerente, conocer de las gestiones presentadas por los administrados, y emitir al respecto un acto

administrativo en relación a lo peticionado por el administrado.

Sobre el “Control Aduanero” se encuentran en el artículo 22 de la LGA de la siguiente manera:

Artículo 22.- Control aduanero. El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.”

Dispone el artículo 23 de la Ley General de Aduanas que:

Artículo 23. Clases de control. El control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente.

El control inmediato se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

El control permanente se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.

Dicha facultad la ejerce la Administración en forma excepcional pues de conformidad con el artículo 32 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) corresponde al declarante o a su representante realizar la determinación de la obligación tributaria aduanera. Dentro de los casos de excepción en que corresponde a la Administración determinar el adeudo tributario están los previstos en los artículos 106 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano III pero también deben incluirse aquellos casos de operaciones temporales en los que no ha existido una determinación previa del adeudo o que existiendo la misma solo haya tenido como fin el rendimiento de la garantía legal. En los casos mencionados de operaciones temporales cuando venza el plazo de la operación y el interesado no haya reexportado la mercancía ni la haya importado previamente corresponderá a la Administración la determinación del adeudo tributario.

Respecto a la prescripción en las operaciones temporales, cuando llegado el plazo de su vencimiento no son sometidas a un régimen definitivo ni reexportadas el plazo debe computarse desde el día siguiente a la fecha de vencimiento de la operación temporal ya que correlacionando el artículo 166 c) con el artículo 446 del Reglamento a la Ley General de Aduanas tenemos que el

término de permanencia de éstas mercancías estará dado hasta por el plazo otorgado en el status migratorio del turista, por lo tanto en el presente caso, la autorización para la **permanencia del automotor bajo el régimen de importación temporal se otorgó el día 18/11/2014 y vencía el 16/02/2015**. Dado que en el presente caso estamos en presencia del incumplimiento al deber de reexportar el vehículo antes del vencimiento del plazo, lo cual generó posiblemente la importación de pleno derecho del bien y la obligación en el presente caso a falta de garantía de determinar y cobrar la obligación tributaria aduanera a través del procedimiento ordinario.

Lo anterior por cuanto así expresamente se dispone en el artículo 139 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano al dispones que las mercancías importadas temporalmente, que al vencimiento del plazo de permanencia no hubieran sido reexportadas o destinadas a cualquiera de los demás tratamientos legalmente autorizados, se considerarán por ministerio de ley importadas definitivamente al territorio aduanero y consecuentemente estarán afectas a los derechos e impuestos vigentes a la fecha del vencimiento de dicho plazo y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias.

De forma tal que en aplicación estricta, transcrito la principal consecuencia del vencimiento del plazo sin la respectiva reexportación, importación definitiva o destinación a otro régimen, lo constituye la finalización de la importación temporal, procediendo la ejecución de la garantía o bien, si esta no es obligatoria como sucede en el presente asunto, el cobro de la obligación tributaria en los términos del segundo párrafo del artículo 442 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, en observancia al artículo 440 de este mismo cuerpo legal y el artículo 168 de la Ley General de Aduanas. El primer artículo establece la obligación de cancelar el régimen y el segundo artículo, la obligación de exigir el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera.

IV. De conformidad con lo expuesto, se tiene por demostrado que el vehículo amparado al régimen de importación temporal, era conducido fuera del plazo legalmente autorizado para la permanencia o circulación del vehículo dentro del territorio nacional, por lo que procede el cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo marca Toyota, Corolla CE, 2001, vin No. 2T1BR12E61C836187, total de impuestos a cancelar de ¢1,112,830.00 (un millón ciento doce mil ochocientos treinta colones con 00/100).

Por Tanto

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Gerencia, resuelve: **Primero:** Declarar procedente el cobro de la obligación tributaria aduanera al señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707 en su condición de titular del certificado de importación temporal No.166779 del vehículo usado ubicado en el Almacén Fiscal, código A222, No. 9455 del 29/04/2015, marca Toyota, estilo: Corolla CE, carrocería: sedán, 4 puertas, año 2001, cilindrada 1800, gasolina, 4x2, transmisión automática, color negro, 5 pasajeros, vin No.2T1BR12E61C836187, partida arancelaria 8703.23.69.33, clase tributaria 2203616, valor de importación de ¢1,520,000.00 (un millón quinientos veinte mil colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢1,112,830.00 (un millón ciento doce mil ochocientos treinta colones con 00/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢368,030.00 (trescientos sesenta y ocho mil treinta colones con 00/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 729,600.00 (setecientos veintinueve

mil seiscientos colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 15,200.00 (quince mil doscientos colones con 00/100) más timbre de ley. **Segundo:** Para dicha importación debe respetarse los supuestos del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, resolución número RES-DGA-018-2012 que entró en vigencia el 28 de enero del dos mil trece, directriz número DIR-DGT-003-2013 del 12 de marzo del dos mil trece. **Tercero:** De conformidad al artículo 198 de la Ley General de Aduanas, se le otorga un plazo de **QUINCE DÍAS HÁBILES** a partir de su notificación para que presente los alegatos y pruebas pertinentes, a la vez se le informa que la autoridad aduanera podrá prorrogar mediante resolución motivada de oficio o a instancia de parte interesada este plazo para los efectos de presentación de prueba. Y de igual forma a solicitud de parte interesada dará audiencia oral y privada por un término de 8 días. Se pone a disposición del interesado el expediente, mismo que podrá ser consultado y fotocopiado en el Departamento Normativo de esta Aduana. Se le previene al obligado que debe señalar lugar físico o medio para atender notificaciones dentro del perímetro administrativo de esta Aduana, advirtiéndosele que de no hacerlo o si el lugar indicado fuera impreciso, incierto o no existiere, las resoluciones que se dicten se les tendrá por notificadas con el solo transcurso de veinticuatro horas. **Notifíquese.** Al señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707.

Lic. Wilson Céspedes Sibaja
Gerente, Aduana La Anexión

1 vez.—O. C. N° 3400028679.—(IN2016075639).

Acb

Exp. ANEX-DN-040-2015

RES-ANEX-DN-068-2016

Aduana La Anexión, Liberia a las ocho horas del trece de mayo del dos mil dieciséis.

La Administración Aduanera procede a dictar acto final de procedimiento ordinario contra el señor Kaknes Joseph Edward, pasaporte No.460229913, para determinar la verdad real de los hechos acontecidos, según acta de inspección ocular o hallazgo No 21345 del 12 de junio del 2015 de la Policía de Control Fiscal.

Resultando

- I.-Mediante resolución dictada por esta Aduana No. ANEX-DN-026-2016 del 19/02/2016 se inició procedimiento ordinario contra el señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707 en su condición de titular del VEHITUR No. 166779 tendiente a conocer la verdad real de los hechos relacionados y el posible cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo usado que se encuentra en las instalaciones del Almacén Fiscal ALPHA bajo el movimiento de inventario No. No. 9566 del 12/06/2015, marca: Nissan, estilo: Pathfinder SE, carrocería todo terreno, 4 puertas, cilindrada 3300, combustible gasolina, año 1998, cabina sencilla, tracción 4x4, transmisión manual, vin No. JN1TAZR50Z0003197, partida arancelaria 8703.24.90.33, clase tributaria 2511686, valor de importación de ¢1,648,250.00 (un millón seiscientos cuarenta y ocho mil doscientos cincuenta colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢1,206,725.03 (un millón doscientos seis mil setecientos veinticinco colones con 03/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢399,082.53 (trescientos noventa y nueve mil ochenta y dos colones con 53/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 791,160.00 (setecientos noventa y un mil ciento sesenta colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 16,482.50 (dieciséis mil cuatrocientos ochenta y dos colones con 50/100) más timbre de ley.
- II.La resolución citada se notificó a través de edicto publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 de fecha 04/04/2016 de conformidad al artículo 194 inciso e) de la Ley General de Aduanas, otorgando un plazo de 15 días hábiles contados a partir del quinto día hábil posterior a la notificación, para que la parte se refiriera a los cargos formulados, presentara alegatos y ofreciera las pruebas de descargo que estimara conveniente, además señalara lugar o medio para recibir notificaciones, sin que a la fecha el administrado se apersonara al presente proceso.
- III.Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO

- I. **Régimen Legal Aplicable:** De conformidad con los artículos 6, 7, 9, 67 inciso b), 73 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), artículos 13, 24 inciso 1), 196 de la Ley General de Aduanas y 525 siguientes y concordantes del Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto No. 25270-H, sus reformas y modificaciones vigentes.

II.Objeto de la Litis: El presente asunto corresponde al procedimiento administrativo ordinario, iniciado contra el señor Kaknes Joseph Edward, pasaporte No.460229913 en su condición de titular del VEHITUR No.90459 tendiente a cobrar los impuestos del vehículo marca Nissan, estilo: Pathfinder SE, año 1998, vin No. JN1TAZR50Z0003197 y un total de impuestos a cancelar de ¢1,206,725.03 (un millón doscientos seis mil setecientos veinticinco colones con 03/100) más timbres de ley.

III.Hechos demostrados: Se tiene como demostrado en el presente procedimiento que:

1) Los funcionarios de la Policía de Control Fiscal (PCF) decomisaron el vehículo marca Nissan, estilo: Pathfinder SE, año 1998, vin No. JN1TAZR50Z0003197 debido a que según las acciones de la Policía de Tránsito de Nicoya, decomisó dicho vehículo que fue trasladado al plantel de impugnationes del COSEVI en Liberia centro.

2) Según estudio realizado en el sistema informático Tica, consta que el VEHITUR No. 90459 se emitió en la Aduana Paso Canoas el día 25/06/2013 con fecha de vencimiento 22/12/2013 autorizando al señor Kaknes Joseph como único conductor del vehículo involucrado.

3) La fecha de vencimiento del VEHITUR era el 22/12/2013 y el decomiso del realizado por los funcionarios de la Policía de Tránsito de Nicoya se efectuó el 19/05/2015 fecha posterior a la autorizada, para que el automotor permaneciera y circulara dentro del territorio nacional.

4) Mediante criterio técnico del 18 de febrero del 2016 el funcionario del Departamento Técnico de Aduana La Anexión, procedió a realizar la valoración y cálculo de los impuestos del citado vehículo, indicando con base a la inspección física y luego de realizar las debidas consultas al sistema Cartica-Autovalor, se determinó que corresponde a un vehículo usado marca: Nissan, estilo: Pathfinder SE, carrocería todo terreno, 4 puertas, cilindrada 3300, combustible gasolina, año 1998, cabina sencilla, tracción 4x4, transmisión manual, vin No. JN1TAZR50Z0003197, partida arancelaria 8703.24.90.33, clase tributaria 2511686, valor de importación de ¢1,648,250.00 (un millón seiscientos cuarenta y ocho mil doscientos cincuenta colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢1,206,725.03 (un millón doscientos seis mil setecientos veinticinco colones con 03/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢399,082.53 (trescientos noventa y nueve mil ochenta y dos colones con 53/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 791,160.00 (setecientos noventa y un mil ciento sesenta colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 16,482.50 (dieciséis mil cuatrocientos ochenta y dos colones con 50/100) más timbre de ley.

5) No consta en expediente documentos que acredite la posesión o titularidad del automotor ni apersonamiento por parte del interesado.

6) La resolución de inicio de procedimiento ordinario, fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 del 04/04/2016 y a la fecha no consta dentro del expediente apersonamiento alguno.

7) Por error en la resolución de inicio se dictó en el Por tanto que el procedimiento ordinario se iniciaba contra el señor señor Kyle Quin Schrock, pasaporte No. 500168707 siendo lo correcto iniciar el procedimiento contra el señor Kaknes Joseph Edward, pasaporte No.460229913, por lo que de conformidad al artículo 120, los artículos del Capítulo Tercero y 157 de la Ley General de la Administración Pública se corrige y endereza el presente procedimiento.

IV.Base Jurídica: Sobre la Competencia del Gerente: De acuerdo con los artículos 13, 24 de la Ley General de Aduanas y los artículos 33, 35 y 35 bis del Decreto Ejecutivo #34475-H de fecha 04 de abril del año 2008, las Aduanas son las unidades técnico administrativas con competencia territorial, siendo una de sus atribuciones exigir y comprobar los elementos que determinen la obligación tributaria aduanera, iniciar los procedimientos administrativos y atender las gestiones que puedan derivarse de la entrada, permanencia y salida de las mercancías al territorio aduanero nacional, por lo que le compete al Gerente de la Aduana y en ausencia de este al Subgerente, conocer de las gestiones presentadas por los administrados, y emitir al respecto un acto administrativo en relación a lo peticionado por el administrado.

Sobre el “Control Aduanero” se encuentran en el artículo 22 de la LGA de la siguiente manera:
Artículo 22.- Control aduanero. El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.”

Dispone el artículo 23 de la Ley General de Aduanas que:

Artículo 23. Clases de control. El control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente.

El control inmediato se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

El control permanente se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.

Dicha facultad la ejerce la Administración en forma excepcional pues de conformidad con el artículo 32 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) corresponde al declarante o a su representante realizar la determinación de la obligación tributaria aduanera. Dentro de los casos de excepción en que corresponde a la Administración determinar el adeudo tributario están los previstos en los artículos 106 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano III pero también deben incluirse aquellos casos de operaciones temporales en los que no ha existido una determinación previa del adeudo o que existiendo la misma solo haya

tenido como fin el rendimiento de la garantía legal. En los casos mencionados de operaciones temporales cuando venza el plazo de la operación y el interesado no haya reexportado la mercancía ni la haya importado previamente corresponderá a la Administración la determinación del adeudo tributario.

Respecto a la prescripción en las operaciones temporales, cuando llegado el plazo de su vencimiento no son sometidas a un régimen definitivo ni reexportadas el plazo debe computarse desde el día siguiente a la fecha de vencimiento de la operación temporal ya que correlacionando el artículo 166 c) con el artículo 446 del Reglamento a la Ley General de Aduanas tenemos que el término de permanencia de éstas mercancías estará dado hasta por el plazo otorgado en el status migratorio del turista, por lo tanto en el presente caso, la autorización para la **permanencia del automotor bajo el régimen de importación temporal se otorgó el día 25/06/2013 y vencía el 22/12/2013**. En el presente caso se está en presencia del incumplimiento al deber de reexportar el vehículo antes del vencimiento del plazo, lo cual generó posiblemente la importación de pleno derecho del bien y la obligación en el presente caso a falta de garantía de determinar y cobrar la obligación tributaria aduanera a través del procedimiento ordinario.

Lo anterior dispuesto en el artículo 139 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano al disponer que las mercancías importadas temporalmente, al vencimiento del plazo de permanencia no hubieran sido reexportadas o destinadas a cualquiera de los demás tratamientos legalmente autorizados, se considerarán por ministerio de ley importadas definitivamente al territorio aduanero y consecuentemente estarán afectas a los derechos e impuestos vigentes a la fecha del vencimiento de dicho plazo y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias.

De forma tal que en aplicación estricta, transcrito la principal consecuencia del vencimiento del plazo sin la respectiva reexportación, importación definitiva o destinación a otro régimen, lo constituye la finalización de la importación temporal, procediendo la ejecución de la garantía o bien, si esta no es obligatoria como sucede en el presente asunto, el cobro de la obligación tributaria en los términos del segundo párrafo del artículo 442 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, en observancia al artículo 440 de este mismo cuerpo legal y el artículo 168 de la Ley General de Aduanas. El primer artículo establece la obligación de cancelar el régimen y el segundo artículo, la obligación de exigir el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera.

IV. De conformidad con lo expuesto, se tiene por demostrado que el vehículo amparado al régimen de importación temporal, era conducido fuera del plazo legalmente autorizado para la permanencia o circulación del vehículo dentro del territorio nacional, procediendo el cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo marca Nissan, estilo: Pathfinder SE, año 1998, vin No. JN1TAZR50Z0003197 y un total de impuestos a cancelar de ₡1,206,725.03 (un millón doscientos seis mil setecientos veinticinco colones con 03/100) más timbres de ley.

Por Tanto

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Gerencia, resuelve: **Primero:** Declarar procedente el cobro de la obligación tributaria aduanera al señor Kaknes Joseph Edward, pasaporte No.460229913 en su condición de titular del certificado de importación temporal No.90459 del vehículo usado ubicado en el Almacén Fiscal, código A222, movimiento de inventario No. 9566 del 12/06/2016, marca: Nissan, estilo: Pathfinder SE, carrocería todo terreno, 4 puertas, cilindrada 3300, combustible gasolina, año 1998, cabina sencilla, tracción 4x4, transmisión manual, vin No. JN1TAZR50Z0003197, partida arancelaria 8703.24.90.33, clase tributaria 2511686, valor de importación de ¢1,648,250.00 (un millón seiscientos cuarenta y ocho mil doscientos cincuenta colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢1,206,725.03 (un millón doscientos seis mil setecientos veinticinco colones con 03/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢399,082.53 (trescientos noventa y nueve mil ochenta y dos colones con 53/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 791,160.00 (setecientos noventa y un mil ciento sesenta colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 16,482.50 (dieciséis mil cuatrocientos ochenta y dos colones con 50/100) más timbre de ley. **Segundo:** Para dicha importación debe respetarse los supuestos del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, resolución número RES-DGA-018-2012 que entró en vigencia el 28 de enero del dos mil trece, directriz número DIR-DGT-003-2013 del 12 de marzo del dos mil trece. **Tercero:** De conformidad al artículo 198 de la Ley General de Aduanas, se le otorga un plazo de **QUINCE DÍAS HÁBILES** a partir de su notificación para que presente los alegatos y pruebas pertinentes, a la vez se le informa que la autoridad aduanera podrá prorrogar mediante resolución motivada de oficio o a instancia de parte interesada este plazo para los efectos de presentación de prueba. Y de igual forma a solicitud de parte interesada dará audiencia oral y privada por un término de 8 días. Se pone a disposición del interesado el expediente, mismo que podrá ser consultado y fotocopiado en el Departamento Normativo de esta Aduana. Se le previene al obligado que debe señalar lugar físico o medio para atender notificaciones dentro del perímetro administrativo de esta Aduana, advirtiéndosele que de no hacerlo o si el lugar indicado fuera impreciso, incierto o no existiere, las resoluciones que se dicten se les tendrá por notificadas con el solo transcurso de veinticuatro horas. **Notifíquese.** Al señor Kaknes Joseph Edward, pasaporte No.460229913.

Lic. Wilson Céspedes Sibaja
Gerente, Aduana La Anexión

Exp. ANEX-DN-047-2015

RES-ANEX-DN-069-2016

Aduana La Anexión, Liberia a las quince horas del trece de mayo del dos mil dieciséis.

La Administración Aduanera procede a dictar acto final de procedimiento ordinario contra el señor Maksim Sverbikhin, pasaporte No.7066771, para determinar la verdad real de los hechos acontecidos, según acta de inspección ocular o hallazgo No 22549 del 20 de setiembre del 2015 de la Policía de Control Fiscal.

Resultando

- I.-Mediante resolución dictada por esta Aduana No. ANEX-DN-027-2016 del 19/02/2016 se inició procedimiento ordinario contra el señor Maksim Sverbikhin, pasaporte No.7066771 en su condición de titular del VEHITUR No. 29242 tendiente a conocer la verdad real de los hechos relacionados y el posible cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo usado que se encuentra en las instalaciones del Almacén Fiscal ALPHA bajo el movimiento de inventario No. No. 9749 del 21/09/2015, marca: Honda, estilo Odyssey EX, carrocería Station wagon familiar, cilindrada 3500, combustible gasolina, año 2004, cabina sencilla, tracción 4x2, transmisión automática, color blanco, pasajeros 7, vin No.5FNRL18854B088419, partida arancelaria 8703.24.8023, clase tributaria 2357695, valor de importación de ¢4,018,500.00 (cuatro millones dieciocho mil quinientos colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢2,942,044.31 (dos millones novecientos cuarenta y dos mil cuarenta y cuatro colones con 31/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢972,979.31 (novecientos setenta y dos mil novecientos setenta y nueve colones con 31/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 1,928,880.00 (un millón novecientos veintiocho mil ochocientos ochenta y ocho colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 40,185.00 (cuarenta mil ciento ochenta y cinco colones con 00/100) más timbre de ley.
- II.La resolución citada se notificó a través de edicto publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 de fecha 04/04/2016 de conformidad al artículo 194 inciso e) de la Ley General de Aduanas, otorgando un plazo de 15 días hábiles contados a partir del quinto día hábil posterior a la notificación, para que la parte se refiriera a los cargos formulados, presentara alegatos y ofreciera las pruebas de descargo que estimara conveniente, además señalara lugar o medio para recibir notificaciones. Sin embargo según consta en autos; el administrado no se ha apersonado al presente proceso.
- III.Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO

- I. **Régimen Legal Aplicable:** De conformidad con los artículos 6, 7, 9, 67 inciso b), 73 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), artículos 13, 24 inciso 1), 196 de la Ley General de Aduanas y 525 siguientes y concordantes del Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto No. 25270-H, sus reformas y modificaciones vigentes.

II.Objeto de la Litis: El presente asunto corresponde al procedimiento administrativo ordinario, iniciado contra el señor Maksim Sverbikhin, pasaporte No.7066771, en su condición de titular del VEHITUR No.29242 tendiente a cobrar los impuestos del vehículo decomisado por los funcionarios de la Policía de Control Fiscal, marca Honda, estilo Odyssey EX, año 2004, vin No. 2T1BR12E61C836187 con un total de impuestos ¢2,942,044.31 (dos millones novecientos cuarenta y dos mil cuarenta y cuatro colones con 31/100) más timbre de ley.

III.Hechos demostrados: Se tiene como demostrado en el presente procedimiento que:

1) Los funcionarios de la Policía de Control Fiscal (PCF) decomisaron al señor Maksim Sverbikhin, el vehículo marca Honda, estilo Odyssey EX, año 2004, vin No. 2T1BR12E61C836187, debido a que según las acciones policiales, descritas en el acta supra, el VEHITUR No.29242 venció el 18/05/2015 y no podía circular dentro del territorio nacional.

2) Según estudio realizado en el sistema informático Tica, consta que el VEHITUR No. 29242 se emitió en la Aduana Paso Canoas el día 24/02/2015 con fecha de vencimiento 18/02/2015 autorizando al señor Maksim Sverbikhin, como único conductor del vehículo involucrado.

3) La fecha de vencimiento del VEHITUR era el 18/05/2015 y el decomiso realizado por los funcionarios de la PCF se efectuó el 20/09/2015 fecha posterior a la autorizada, para que el automotor permaneciera y circulara dentro del territorio nacional.

4) Mediante criterio técnico del 16 de febrero del 2016 el funcionario del Departamento Técnico de Aduana La Anexión, procedió a realizar la valoración y cálculo de los impuestos del citado vehículo, indicando con base a la inspección física y luego de realizar las debidas consultas al sistema Cartica-Autovalor, se determinó que el vehículo usado marca: Honda, estilo Odyssey EX, carrocería Station wagon familiar, cilindrada 3500, combustible gasolina, año 2004, cabina sencilla, tracción 4x2, transmisión automática, color blanco, pasajeros 7, vin No.5FNRL18854B088419, partida arancelaria 8703.24.8023, clase tributaria 2357695, valor de importación de ¢4,018,500.00 (cuatro millones dieciocho mil quinientos colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢2,942,044.31 (dos millones novecientos cuarenta y dos mil cuarenta y cuatro colones con 31/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢972,979.31 (novecientos setenta y dos mil novecientos setenta y nueve colones con 31/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 1,928,880.00 (un millón novecientos veintiocho mil ochocientos ochenta y ocho colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 40,185.00 (cuarenta mil ciento ochenta y cinco colones con 00/100) más timbre de ley.

5) No consta en expediente documentos que acredite la posesión o titularidad del automotor ni apersonamiento por parte del interesado.

6) La resolución de inicio de procedimiento ordinario, fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 del 04/04/2016 y a la fecha no consta dentro del expediente apersonamiento alguno.

IV.Base Jurídica: Sobre la Competencia del Gerente: De acuerdo con los artículos 13, 24 de la Ley General de Aduanas y los artículos 33, 35 y 35 bis del Decreto Ejecutivo #34475-H de fecha 04 de abril del año 2008, las Aduanas son las unidades técnico administrativas con competencia territorial, siendo una de sus atribuciones exigir y comprobar los elementos que determinen la obligación tributaria aduanera, iniciar los procedimientos administrativos y atender las gestiones que puedan derivarse de la entrada, permanencia y salida de las mercancías al territorio aduanero nacional, por lo que le compete al Gerente de la Aduana y en ausencia de este al Subgerente,

conocer de las gestiones presentadas por los administrados, y emitir al respecto un acto administrativo en relación a lo peticionado por el administrado.

Sobre el “Control Aduanero” se encuentran en el artículo 22 de la LGA de la siguiente manera:

Artículo 22.- Control aduanero. El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.”

Dispone el artículo 23 de la Ley General de Aduanas que:

Artículo 23. Clases de control. El control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente.

El control inmediato se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

El control permanente se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.

Dicha facultad la ejerce la Administración en forma excepcional pues de conformidad con el artículo 32 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) corresponde al declarante o a su representante realizar la determinación de la obligación tributaria aduanera. Dentro de los casos de excepción en que corresponde a la Administración determinar el adeudo tributario están los previstos en los artículos 106 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano III pero también deben incluirse aquellos casos de operaciones temporales en los que no ha existido una determinación previa del adeudo o que existiendo la misma solo haya tenido como fin el rendimiento de la garantía legal. En los casos mencionados de operaciones temporales cuando venza el plazo de la operación y el interesado no haya reexportado la mercancía ni la haya importado previamente corresponderá a la Administración la determinación del adeudo tributario.

Respecto a la prescripción en las operaciones temporales, cuando llegado el plazo de su vencimiento no son sometidas a un régimen definitivo ni reexportadas el plazo debe computarse desde el día siguiente a la fecha de vencimiento de la operación temporal ya que correlacionando

el artículo 166 c) con el artículo 446 del Reglamento a la Ley General de Aduanas tenemos que el término de permanencia de éstas mercancías estará dado hasta por el plazo otorgado en el status migratorio del turista, por lo tanto en el presente caso, la autorización para la **permanencia del automotor bajo el régimen de importación temporal se otorgó el día 24/02/2015 y vencía el 18/05/2015**. Dado que en el presente caso estamos en presencia del incumplimiento al deber de reexportar el vehículo antes del vencimiento del plazo, lo cual generó posiblemente la importación de pleno derecho del bien y la obligación en el presente caso a falta de garantía de determinar y cobrar la obligación tributaria aduanera a través del procedimiento ordinario.

Lo anterior por cuanto así expresamente se dispone en el artículo 139 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano al dispones que las mercancías importadas temporalmente, que al vencimiento del plazo de permanencia no hubieran sido reexportadas o destinadas a cualquiera de los demás tratamientos legalmente autorizados, se considerarán por ministerio de ley importadas definitivamente al territorio aduanero y consecuentemente estarán afectas a los derechos e impuestos vigentes a la fecha del vencimiento de dicho plazo y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias.

De forma tal que en aplicación estricta, transcrito la principal consecuencia del vencimiento del plazo sin la respectiva reexportación, importación definitiva o destinación a otro régimen, lo constituye la finalización de la importación temporal, procediendo la ejecución de la garantía o bien, si esta no es obligatoria como sucede en el presente asunto, el cobro de la obligación tributaria en los términos del segundo párrafo del artículo 442 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, en observancia al artículo 440 de este mismo cuerpo legal y el artículo 168 de la Ley General de Aduanas. El primer artículo establece la obligación de cancelar el régimen y el segundo artículo, la obligación de exigir el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera.

IV. De conformidad con lo expuesto, se tiene por demostrado que el vehículo amparado al régimen de importación temporal, era conducido fuera del plazo legalmente autorizado para la permanencia o circulación del vehículo dentro del territorio nacional, por lo que procede el cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo marca Honda, estilo Odyssey EX, año 2004, vin No. 2T1BR12E61C836187 con un total de impuestos $\text{¢}2,942,044.31$ (dos millones novecientos cuarenta y dos mil cuarenta y cuatro colones con 31/100) más timbre de ley.

Por Tanto

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Gerencia, resuelve: **Primero:** Declarar procedente el cobro de la obligación tributaria aduanera al señor Maksim Sverbikhin, pasaporte No.7066771 en su condición de titular del certificado de importación temporal No.29242 del vehículo usado ubicado en el Almacén Fiscal, código A222, No. 9749 del 21/09/2015, marca: Honda, estilo Odyssey EX, carrocería Station wagon familiar, cilindrada 3500, combustible gasolina, año 2004, cabina sencilla, tracción 4x2, transmisión automática, color blanco, pasajeros 7, vin No.5FNRL18854B088419, partida arancelaria 8703.24.8023, clase tributaria 2357695, valor de importación de $\text{¢}4,018,500.00$ (cuatro millones dieciocho mil quinientos colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de $\text{¢}2,942,044.31$ (dos millones novecientos cuarenta y dos mil cuarenta y cuatro colones con 31/100) desglosado de la siguiente

manera: ventas 13%: ¢972,979.31 (novecientos setenta y dos mil novecientos setenta y nueve colones con 31/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 1,928,880.00 (un millón novecientos veintiocho mil ochocientos ochenta y ocho colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 40,185.00 (cuarenta mil ciento ochenta y cinco colones con 00/100) más timbre de ley. **Segundo:** Para dicha importación debe respetarse los supuestos del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, resolución número RES-DGA-018-2012 que entró en vigencia el 28 de enero del dos mil trece, directriz número DIR-DGT-003-2013 del 12 de marzo del dos mil trece. **Tercero:** De conformidad al artículo 198 de la Ley General de Aduanas, se le otorga un plazo de **QUINCE DÍAS HÁBILES** a partir de su notificación para que presente los alegatos y pruebas pertinentes, a la vez se le informa que la autoridad aduanera podrá prorrogar mediante resolución motivada de oficio o a instancia de parte interesada este plazo para los efectos de presentación de prueba. Y de igual forma a solicitud de parte interesada dará audiencia oral y privada por un término de 8 días. Se pone a disposición del interesado el expediente, mismo que podrá ser consultado y fotocopiado en el Departamento Normativo de esta Aduana. Se le previene al obligado que debe señalar lugar físico o medio para atender notificaciones dentro del perímetro administrativo de esta Aduana, advirtiéndosele que de no hacerlo o si el lugar indicado fuera impreciso, incierto o no existiere, las resoluciones que se dicten se les tendrá por notificadas con el solo transcurso de veinticuatro horas. **Notifíquese.** Al señor Maksim Sverbikhin, pasaporte No.7066771.

Lic. Wilson Céspedes Sibaja
Gerente, Aduana La Anexión

1 vez.—O. C. N° 3400028679.—(IN2016075620).

Acb

Exp. ANEX-DN-072-2015
Res ANEX-DN-070-2016

Aduana La Anexión, Liberia a las ocho horas del trece de mayo del dos mil dieciséis.

La Administración Aduanera procede a iniciar Procedimiento Ordinario contra la señora Susan Roslyn Keller, pasaporte No. 483756522 para determinar la verdad real de los hechos acontecidos, según acta de inspección ocular o hallazgo No 23650 del 19 de noviembre del 2015 de la Policía de Control Fiscal.

Considerando

- I. Mediante acta de inspección ocular o hallazgo No 23650 del 19/11/2015 levantada en Santa Cruz, Guanacaste, por los funcionarios de la Policía de Control Fiscal, dejan constancia del decomiso efectuado a la señora Susan Roslyn Keller, pasaporte No. 483756522 del vehículo usado marca Toyota, Highlander, 2006, vin No. JTEEP21A560137038 debido a que según las acciones policiales, descritas en el acta, el Certificado de Importación Temporal para Fines No Lucrativos (VEHITUR) No.2249 vencía el 04/03/2012 por lo que el vehículo no podía seguir circulando dentro del territorio nacional.
- II. Según consulta en el sistema informático Tica, el vehículo descrito en el considerando anterior se encuentra amparado al VEHITUR No.2249 emitido en Aduana de Limón el día 12/01/2012 y con fecha de vencimiento 04/03/2012 en el que autorizó a la señora Susan Roslyn Keller, pasaporte No. 483756522 y al señor Miseph Bryon, pasaporte No.475447051 para conducir dicho vehículo dentro del territorio nacional.
- III. Mediante oficio No.ANEX-DT-020-2016 del 17 de febrero del 2016 emitido por el Departamento Técnico de esta Aduana, procedió a realizar la liquidación previa de los impuestos del automotor supra, suma calculada en ¢3,630,607.88 (tres millones seiscientos treinta mil seiscientos siete colones con 88/100).
- IV. **Objeto de la Litis:** En el presente asunto la Administración inicia procedimiento ordinario contra el titular del VEHITUR No. 2249 a la señora Susan Roslyn Keller, pasaporte No. 483756522 tendiente a determinar el posible cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo supra, obligación que nació al no reexportar, importar definitivamente o destinar a otro régimen, previo al vencimiento del plazo otorgado, debido a que el automotor ingresó al país el día 08/01/2015 y el plazo de permanencia dentro del territorio nacional autorizado era hasta el 08/01/2015, no obstante el día 19/11/2015 (día del decomiso) el automotor permanecía dentro del territorio nacional, por lo que es deber de la administración realizar el cobro de la obligación tributaria aduanera, del vehículo usado que se encuentra en las instalaciones del Almacén Fiscal ALPHA bajo el movimiento de inventario No. 10031 del 23/11/2015, marca Toyota, estilo Highlander Limited, carrocería todo terreno 4 puertas, cilindrada 3300, combustible gasolina, año 2006, cabina sencilla, tracción 4x4, dirección automático, color gris, pasajero 7, vin No.JTEEP21A560137038, partida arancelaria 8703.24.80.23, clase tributaria 2359314, valor de importación de ¢4,959,000.00 (cuatro millones novecientos cincuenta y nueve mil colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢3,630,607.88 (tres millones seiscientos treinta mil seiscientos siete colones con 88/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢1,200,697.88 (un millón doscientos mil seiscientos noventa y siete colones con 88/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 2,380,320.00 (dos millones trescientos ochenta mil trescientos veinte colones con 00/100)

Ley 6946 1% ¢ 49,590.00 (cuarenta y nueve mil quinientos noventa colones con 00/100) más timbre de ley.

V.Base Jurídica: Sobre la Competencia del Gerente artículo 13 de la Ley General de Aduanas y los artículos 6 y 8 que señalan en resumen que el Servicio Nacional de Aduanas se encuentra facultado para actuar como órgano contralor del comercio internacional de la República, encomendándosele la aplicación del ordenamiento jurídico aduanero así como la función de recaudar los tributos a que están sujetas las mercancías objeto de ese comercio internacional. Para el cumplimiento cabal de los fines citados se dota a la Administración Aduanera de una serie de poderes, atribuciones, facultades, competencias e instrumentos legales que permiten a esa Administración, el cumplimiento de la tarea encomendada. Facultades que se encuentran enumeradas en forma explícita a favor de la Administración (entre otros, los artículos 6 a 9 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III, 4 y 8 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Artículo 6 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA).

Sobre el “Control Aduanero” se encuentran en el artículo 22 de la LGA de la siguiente manera:

El artículo 22 de la LGA faculta al Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.”

El artículo 23 dispone que el control podrá ser inmediato, a posteriori y permanente.

El control inmediato se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

Se ejercerá también el control inmediato sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.

Dicha facultad la ejerce la Administración en forma excepcional pues de conformidad con el artículo 32 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) corresponde al declarante o a su representante realizar la determinación de la obligación tributaria aduanera. Dentro de los casos de excepción en que corresponde a la Administración determinar el adeudo tributario están los previstos en los artículos 106 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano III pero también deben incluirse aquellos casos de operaciones temporales en los que no ha existido una determinación

previa del adeudo o que existiendo la misma solo haya tenido como fin el rendimiento de la garantía legal. En los casos mencionados de operaciones temporales cuando venza el plazo de la operación y el interesado no haya reexportado la mercancía ni la haya importado previamente corresponderá a la Administración la determinación del adeudo tributario.

Respecto a la prescripción en las operaciones temporales, cuando llegado el plazo de su vencimiento no son sometidas a un régimen definitivo ni reexportadas el plazo debe computarse desde el día siguiente a la fecha de vencimiento de la operación temporal ya que correlacionando el artículo 166 c) con el artículo 446 del Reglamento a la Ley General de Aduanas tenemos que el término de permanencia de éstas mercancías estará dado hasta por el plazo otorgado en el status migratorio del turista, por lo tanto en el presente caso, la autorización para la **permanencia de la mercancía bajo el régimen de importación temporal se otorgó del 12/01/2012 al 04/03/2012**. Dado que en el presente caso estamos en presencia del incumplimiento al deber de reexportar el vehículo antes del vencimiento del plazo, lo cual generó posiblemente la importación de pleno derecho del bien y la obligación en el presente caso a falta de garantía de determinar y cobrar la obligación tributaria aduanera a través del procedimiento ordinario.

Lo anterior por cuanto así expresamente se dispone en el artículo 139 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano que dispone, en los casos de las mercancías importadas temporalmente, que al vencimiento del plazo de permanencia no hubieran sido reexportadas o destinadas a cualquiera de los demás tratamientos legalmente autorizados, se considerarán por ministerio de ley importadas definitivamente al territorio aduanero y consecuentemente estarán afectas a los derechos e impuestos vigentes a la fecha del vencimiento de dicho plazo y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias. Para tal efecto se ejecutará la garantía que se hubiere rendido o en su defecto la autoridad aduanera iniciará el procedimiento que corresponda.”

De forma tal que en aplicación estricta del numeral 139 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano transcrito, la principal consecuencia del vencimiento del plazo sin la respectiva reexportación, importación definitiva o destinación a otro régimen, lo constituye la finalización de la importación temporal, procediendo la ejecución de la garantía o bien, si esta no es obligatoria como sucede en el presente asunto, el cobro de la obligación tributaria será en los términos ordenados en el segundo párrafo del artículo 442 del Reglamento a la Ley General de Aduanas que a la letra prescribe:

La autoridad aduanera en el escenario planteado debe observar el artículo 440 del Reglamento a la Ley General de Aduanas y el artículo 168 de la Ley General de Aduanas. El primer artículo establece la obligación de cancelar el régimen y el segundo artículo, la obligación de exigir el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera

V. En conclusión, de proceder el cobro de la obligación tributaria aduanera, así como la presunta clasificación arancelaria, la clase tributaria y el valor aduanero, existiría un posible adeudo tributario aduanero total a favor del Fisco por la suma ¢3,630,607.88 (tres millones seiscientos treinta mil seiscientos siete colones con 88/100) por parte de la señora Susan Roslyn Keller, pasaporte No. 483756522 en calidad de Titular del VEHITUR No.2249 al no

reexportar, importar definitivamente o destinar a otro régimen, previo al vencimiento del plazo otorgado para que circulara con el vehículo supra.

Por Tanto

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Gerencia, resuelve: **Primero:** Dar por iniciado el procedimiento ordinario contra la señora Susan Roslyn Keller, pasaporte No. 483756522 en su condición de titular del VEHITUR No. 2249 tendiente a conocer la verdad real de los hechos relacionados y el posible cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo usado que se encuentra en las instalaciones del Almacén Fiscal ALPHA bajo el movimiento de inventario No. 10031 del 23/11/2015 marca Toyota, estilo Highlander Limited, carrocería todo terreno 4 puertas, cilindrada 3300, combustible gasolina, año 2006, cabina sencilla, tracción 4x4, dirección automático, color gris, pasajero 7, vin No.JTEEP21A560137038, partida arancelaria 8703.24.80.23, clase tributaria 2359314, valor de importación de ¢4,959,000.00 (cuatro millones novecientos cincuenta y nueve mil colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢3,630,607.88 (tres millones seiscientos treinta mil seiscientos siete colones con 88/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢1,200,697.88 (un millón doscientos mil seiscientos noventa y siete colones con 88/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 2,380,320.00 (dos millones trescientos ochenta mil trescientos veinte colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 49,590.00 (cuarenta y nueve mil quinientos noventa colones con 00/100) más timbre de ley. **Segundo:** Se le otorga un plazo de **QUINCE DÍAS HÁBILES** a partir de su notificación para que presente los alegatos y pruebas pertinentes, a la vez se le informa que la autoridad aduanera podrá prorrogar mediante resolución motivada de oficio o a instancia de parte interesada este plazo para los efectos de presentación de prueba. Y de igual forma a solicitud de parte interesada dará audiencia oral y privada por un término de 8 días. Se pone a disposición del interesado el expediente, mismo que podrá ser consultado y fotocopiado en el Departamento Normativo de esta Aduana. Se le previene al obligado que debe señalar lugar físico o medio para atender notificaciones dentro del perímetro administrativo de esta Aduana, advirtiéndosele que de no hacerlo o si el lugar indicado fuera impreciso, incierto o no existiere, las resoluciones que se dicten se les tendrá por notificadas con el solo transcurso de veinticuatro horas. **Notifíquese.** Al señor William Francisco Martínez Carias, pasaporte No.A04704511 mediante edicto publicado en el Diario Oficial La Gaceta.

Lic. Wilson Céspedes Sibaja
Gerente, Aduana La Anexión

1 vez.—O. C. N° 3400028679.—(IN2016075614).

Exp. ANEX-DN-071-2015

RES-ANEX-DN-071-2016

Aduana La Anexión, Liberia a las quince horas del trece de mayo del dos mil dieciséis.

La Administración Aduanera procede a dictar acto final de procedimiento ordinario contra el señor William Francisco Martínez Carias, pasaporte No.A04704511, para determinar la verdad real de los hechos acontecidos, según acta de inspección ocular o hallazgo No 23395 del 08 de noviembre del 2015 de la Policía de Control Fiscal.

Resultando

- I.-Mediante resolución dictada por esta Aduana No. ANEX-DN-028-2016 del 22/02/2016 se inició procedimiento ordinario contra el señor William Francisco Martínez Carias, pasaporte No.A04704511 en su condición de titular del VEHITUR No. 106369 tendiente a conocer la verdad real de los hechos relacionados y el posible cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo usado que se encuentra en las instalaciones del Almacén Fiscal ALPHA bajo el movimiento de inventario No.10004 del 09/11/2015 marca BMW, estilo X3, carrocería todo terreno 4 puertas, cilindrada 2500, combustible gasolina, año 2006, cabina sencilla, tracción 4x4, dirección automático, color azul, vin No.5FNRL18854B088419, partida arancelaria 8703.237933, clase tributaria 2242344, valor de importación de ¢4,184,750.00 (cuatro millones ciento ochenta y cuatro mil setecientos cincuenta colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢3,063,760.09 (tres millones sesenta y tres mil setecientos sesenta colones con 09/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢1,013,232.59 (un millón trece mil doscientos treinta y dos mil colones con 59/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 2,008,680.00 (dos millones ocho mil seiscientos ochenta colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 41,847.50 (cuarenta y un ochocientos cuarenta y siete colones con 50/100) más timbre de ley.
- II.La resolución citada se notificó a través de edicto publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 de fecha 04/04/2016 de conformidad al artículo 194 inciso e) de la Ley General de Aduanas, otorgando un plazo de 15 días hábiles contados a partir del quinto día hábil posterior a la notificación, para que la parte se refiriera a los cargos formulados, presentara alegatos y ofreciera las pruebas de descargo que estimara conveniente, además señalara lugar o medio para recibir notificaciones. Sin embargo según consta en autos; el administrado no se ha apersonado al presente proceso.
- III.Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

CONSIDERANDO

- I. **Régimen Legal Aplicable:** De conformidad con los artículos 6, 7, 9, 67 inciso b), 73 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), artículos 13, 24 inciso 1), 196 de la Ley General de Aduanas y 525 siguientes y concordantes del Reglamento a la Ley General de Aduanas Decreto No. 25270-H, sus reformas y modificaciones vigentes.

II.Objeto de la Litis: El presente asunto corresponde al procedimiento administrativo ordinario, iniciado contra el señor William Francisco Martínez Carias, pasaporte No.A04704511, en su condición de titular del VEHITUR No.106369 tendiente a cobrar los impuestos del vehículo decomisado por los funcionarios de la Policía de Control Fiscal, marca BMW, estilo X3, año 2006, vin No.WBAPA71056WB17338 con un total de impuestos ¢3,063,760.09 (tres millones sesenta y tres mil setecientos sesenta colones con 09/100) más timbre de ley.

III.Hechos demostrados: Se tiene como demostrado en el presente procedimiento que:

1) Los funcionarios de la Policía de Control Fiscal (PCF) decomisaron al señor William Francisco Martínez Carias, el vehículo marca BMW, estilo X3, año 2006, vin No. WBAPA71056WB17338 debido a que según las acciones policiales, descritas en el acta supra, el VEHITUR No.106369 venció el 18/07/2015 y no podía circular dentro del territorio nacional.

2) Según estudio realizado en el sistema informático Tica, consta que el VEHITUR No. 106369 se emitió en la Aduana Peñas Blancas el día 18/07/2015 con fecha de vencimiento 17/08/2015 al señor William Francisco Martínez Carias, como único conductor del vehículo involucrado.

3) La fecha de vencimiento del VEHITUR era el 17/08/2016 y el decomiso realizado por los funcionarios de la PCF se efectuó el 08/11/2015 fecha posterior a la autorizada, para que el automotor permaneciera y circulara dentro del territorio nacional.

4) Mediante criterio técnico del 17 de febrero del 2016 el funcionario del Departamento Técnico de Aduana La Anexión, procedió a realizar la valoración y cálculo de los impuestos del citado vehículo, indicando con base a la inspección física y luego de realizar las debidas consultas al sistema Cartica-Autovalor, se determinó que el vehículo usado marca: BMW, estilo X3, carrocería todo terreno 4 puertas, cilindrada 2500, combustible gasolina, año 2006, cabina sencilla, tracción 4x4, dirección automático, color azul, vin No. WBAPA71056WB17338, partida arancelaria 8703.237933, clase tributaria 2242344, valor de importación de ¢4,184,750.00 (cuatro millones ciento ochenta y cuatro mil setecientos cincuenta colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢3,063,760.09 (tres millones sesenta y tres mil setecientos sesenta colones con 09/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢1,013,232.59 (un millón trece mil doscientos treinta y dos mil colones con 59/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 2,008,680.00 (dos millones ocho mil seiscientos ochenta colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 41,847.50 (cuarenta y un ochocientos cuarenta y siete colones con 50/100) más timbre de ley.

5) En la resolución de inicio se indicó por error que el número de vin del vehículo en cuestión era 5FNRL18854B088419 siendo el correcto No. WBAPA71056WB17338, por lo que se aclara en este sentido de conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública.

6) No consta en expediente documentos que acredite la posesión o titularidad del automotor ni apersonamiento por parte del interesado.

7) La resolución de inicio de procedimiento ordinario, fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 64 del 04/04/2016 y a la fecha no consta dentro del expediente apersonamiento alguno.

IV.Base Jurídica: Sobre la Competencia del Gerente: De acuerdo con los artículos 13, 24 de la Ley General de Aduanas y los artículos 33, 35 y 35 bis del Decreto Ejecutivo #34475-H de fecha 04 de abril del año 2008, las Aduanas son las unidades técnico administrativas con competencia territorial, siendo una de sus atribuciones exigir y comprobar los elementos que determinen la obligación tributaria aduanera, iniciar los procedimientos administrativos y atender las gestiones

que puedan derivarse de la entrada, permanencia y salida de las mercancías al territorio aduanero nacional, por lo que le compete al Gerente de la Aduana y en ausencia de este al Subgerente, conocer de las gestiones presentadas por los administrados, y emitir al respecto un acto administrativo en relación a lo peticionado por el administrado.

Sobre el “Control Aduanero” se encuentran en el artículo 22 de la LGA de la siguiente manera:
Artículo 22.- Control aduanero. El control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas para el análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.”

Dispone el artículo 23 de la Ley General de Aduanas que:

Artículo 23. Clases de control. El control aduanero podrá ser inmediato, a posteriori y permanente.

El control inmediato se ejercerá sobre las mercancías desde su ingreso al territorio aduanero o desde que se presenten para su salida y hasta que se autorice su levante.

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

El control permanente se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.”

Siendo para el caso concreto las facultades para determinar la obligación tributaria aduanera y exigir la obligación tributaria aduanera.

Dicha facultad la ejerce la Administración en forma excepcional pues de conformidad con el artículo 32 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) corresponde al declarante o a su representante realizar la determinación de la obligación tributaria aduanera. Dentro de los casos de excepción en que corresponde a la Administración determinar el adeudo tributario están los previstos en los artículos 106 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano III pero también deben incluirse aquellos casos de operaciones temporales en los que no ha existido una determinación previa del adeudo o que existiendo la misma solo haya tenido como fin el rendimiento de la garantía legal. En los casos mencionados de operaciones temporales cuando venza el plazo de la operación y el interesado no haya reexportado la mercancía ni la haya importado previamente corresponderá a la Administración la determinación del adeudo tributario.

Respecto a la prescripción en las operaciones temporales, cuando llegado el plazo de su vencimiento no son sometidas a un régimen definitivo ni reexportadas el plazo debe computarse desde el día siguiente a la fecha de vencimiento de la operación temporal ya que correlacionando el artículo 166 c) con el artículo 446 del Reglamento a la Ley General de Aduanas tenemos que el término de permanencia de éstas mercancías estará dado hasta por el plazo otorgado en el status migratorio del turista, por lo tanto en el presente caso, la autorización para la **permanencia del automotor bajo el régimen de importación temporal se otorgó el día 18/07/2015 y vencía el 17/08/2015**. Dado que en el presente caso estamos en presencia del incumplimiento al deber de reexportar el vehículo antes del vencimiento del plazo, lo cual generó posiblemente la importación de pleno derecho del bien y la obligación en el presente caso a falta de garantía de determinar y cobrar la obligación tributaria aduanera a través del procedimiento ordinario.

Lo anterior por cuanto así expresamente se dispone en el artículo 139 del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano al dispones que las mercancías importadas temporalmente, que al vencimiento del plazo de permanencia no hubieran sido reexportadas o destinadas a cualquiera de los demás tratamientos legalmente autorizados, se considerarán por ministerio de ley importadas definitivamente al territorio aduanero y consecuentemente estarán afectas a los derechos e impuestos vigentes a la fecha del vencimiento de dicho plazo y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias.

De forma tal que en aplicación estricta, transcrito la principal consecuencia del vencimiento del plazo sin la respectiva reexportación, importación definitiva o destinación a otro régimen, lo constituye la finalización de la importación temporal, procediendo la ejecución de la garantía o bien, si esta no es obligatoria como sucede en el presente asunto, el cobro de la obligación tributaria en los términos del segundo párrafo del artículo 442 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, en observancia al artículo 440 de este mismo cuerpo legal y el artículo 168 de la Ley General de Aduanas. El primer artículo establece la obligación de cancelar el régimen y el segundo artículo, la obligación de exigir el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera.

IV. De conformidad con lo expuesto, se tiene por demostrado que el vehículo amparado al régimen de importación temporal, era conducido fuera del plazo legalmente autorizado para la permanencia o circulación del vehículo dentro del territorio nacional, por lo que procede el cobro de la obligación tributaria aduanera del vehículo marca BMW, estilo X3, año 2006, vin No. WBAPA71056WB17338 con un total de impuestos ¢3,063,760.09 (tres millones sesenta y tres mil setecientos sesenta colones con 09/100) más timbre de ley.

Por Tanto

Con fundamento en las consideraciones expuestas y citas legales invocadas, esta Gerencia, resuelve: **Primero:** Declarar procedente el cobro de la obligación tributaria aduanera al señor William Francisco Martínez Carias, pasaporte No.A04704511 en su condición de titular del certificado de importación temporal No.106369 del vehículo usado ubicado en el Almacén Fiscal, código A222, No. 10004 del 09/11/2015 marca BMW, estilo X3, carrocería todo terreno 4 puertas, cilindrada 2500, combustible gasolina, año 2006, cabina sencilla, tracción 4x4, dirección automático, color azul, vin No. WBAPA71056WB17338, partida arancelaria 8703.237933, clase

tributaria 2242344, valor de importación de ¢4,184,750.00 (cuatro millones ciento ochenta y cuatro mil setecientos cincuenta colones con 00/100) y un total de impuestos a cancelar de ¢3,063,760.09 (tres millones sesenta y tres mil setecientos sesenta colones con 09/100) desglosado de la siguiente manera: ventas 13%: ¢1,013,232.59 (un millón trece mil doscientos treinta y dos mil colones con 59/100) Selectivo de consumo 48% ¢ 2,008,680.00 (dos millones ocho mil seiscientos ochenta colones con 00/100) Ley 6946 1% ¢ 41,847.50 (cuarenta y un ochocientos cuarenta y siete colones con 50/100) más timbre de ley. **Segundo:** Para dicha importación debe respetarse los supuestos del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, resolución número RES-DGA-018-2012 que entró en vigencia el 28 de enero del dos mil trece, directriz número DIR-DGT-003-2013 del 12 de marzo del dos mil trece. **Tercero:** De conformidad al artículo 198 de la Ley General de Aduanas, se le otorga un plazo de **QUINCE DÍAS HÁBILES** a partir de su notificación para que presente los alegatos y pruebas pertinentes, a la vez se le informa que la autoridad aduanera podrá prorrogar mediante resolución motivada de oficio o a instancia de parte interesada este plazo para los efectos de presentación de prueba. Y de igual forma a solicitud de parte interesada dará audiencia oral y privada por un término de 8 días. Se pone a disposición del interesado el expediente, mismo que podrá ser consultado y fotocopiado en el Departamento Normativo de esta Aduana. Se le previene al obligado que debe señalar lugar físico o medio para atender notificaciones dentro del perímetro administrativo de esta Aduana, advirtiéndosele que de no hacerlo o si el lugar indicado fuera impreciso, incierto o no existiere, las resoluciones que se dicten se les tendrá por notificadas con el solo transcurso de veinticuatro horas. **Notifíquese.** Al señor William Francisco Martínez Carias, pasaporte No.A04704511.

Lic. Wilson Céspedes Sibaja
Gerente, Aduana La Anexión

1 vez.—O. C. N° 3400028679.—(IN2016075609).

Acb