



LA GACETA

Diario Oficial



Año CXLI

San José, Costa Rica, viernes 8 de febrero del 2019

215 páginas

ALCANCE N° 29

PODER LEGISLATIVO

LEYES

PROYECTOS

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICO**

NOTIFICACIONES

PODER JUDICIAL

PODER LEGISLATIVO

LEYES

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

LEY PARA PRORROGAR EL PLAZO ESTABLECIDO EN EL TRANSITORIO I DE LA LEY N.º 8904, REFORMA DEL SEGUNDO PÁRRAFO Y ADICIÓN DE VARIOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 8; ADICIÓN DEL ARTÍCULO 8 BIS; ADICIÓN DEL INCISO F) AL ARTÍCULO 65, Y REFORMA DEL INCISO K) DEL ARTÍCULO 103 DEL CÓDIGO DE MINERÍA, LEY N.º 6797 DE 4 DE OCTUBRE DE 1982, Y SUS REFORMAS, LEY PARA DECLARAR A COSTA RICA PAÍS LIBRE DE MINERÍA METÁLICA A CIELO ABIERTO, DE 1 DE DICIEMBRE DE 2010

DECRETO LEGISLATIVO N.º 9662

EXPEDIENTE N.º 20.922

SAN JOSÉ – COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY PARA PRORROGAR EL PLAZO ESTABLECIDO EN EL TRANSITORIO I DE LA LEY N.º 8904, REFORMA DEL SEGUNDO PÁRRAFO Y ADICIÓN DE VARIOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 8; ADICIÓN DEL ARTÍCULO 8 BIS; ADICIÓN DEL INCISO F) AL ARTÍCULO 65, Y REFORMA DEL INCISO K) DEL ARTÍCULO 103 DEL CÓDIGO DE MINERÍA, LEY N.º 6797 DE 4 DE OCTUBRE DE 1982, Y SUS REFORMAS, LEY PARA DECLARAR A COSTA RICA PAÍS LIBRE DE MINERÍA METÁLICA A CIELO ABIERTO, DE 1 DE DICIEMBRE DE 2010

ARTÍCULO ÚNICO- Se prorroga por cuatro años más y por una única vez el plazo de ocho años establecido en el transitorio I de la Ley N.º 8904, Reforma del Segundo Párrafo y Adición de Varios Párrafos al Artículo 8; Adición del Artículo 8 Bis; Adición del Inciso f) al Artículo 65, y Reforma del Inciso k) del Artículo 103 del Código de Minería, Ley N.º 6797, de 4 de octubre de 1982, y sus Reformas, Ley para Declarar a Costa Rica País Libre de Minería Metálica a Cielo Abierto, de 1 de diciembre de 2010.

TRANSITORIO ÚNICO- En un plazo de dos años, a partir de la entrada en vigencia de esta ley, el Estado deberá promover alternativas productivas sustentables como turismo minero, la orfebrería u otras opciones que den valor agregado a la producción minera en pequeña escala para subsistencia familiar, artesanal y coligallero. Para estos efectos, esos sectores tendrán la condición prioritaria en el acceso al crédito para su desarrollo, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley N.º 8634, Sistema de Banca para el Desarrollo, de 23 de abril de 2008, y la banca estatal.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los cuatro días del mes de febrero del año dos mil diecinueve.

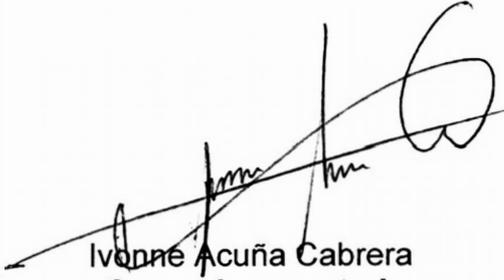
COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO



Carolina Hidalgo Herrera
Presidenta



Luis Fernando Chacón Monge
Primer secretario



Ivonne Acuña Cabrera
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José a los cinco días del mes de febrero del año dos mil diecinueve.

Ejecútese y publíquese.



CARLOS ALVARADO QUESADA



CARLOS MANUEL RODRIGUEZ ECHANDI
Ministro de Ambiente y Energía

Grettel/LyD

1 vez.—O. C. N° 3300057950.—Solicitud N° 001-2019.—(L9662 - IN2019317802).

PROYECTOS

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE

Expediente N.º 21.228

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En los últimos años, los avances en comunicaciones vía internet, los teléfonos inteligentes y las aplicaciones en línea han facilitado el desarrollo y la adopción del transporte de pasajeros remunerado, donde pasajeros puedan conectarse fácilmente con los conductores que deseen ofrecer viajes en vehículos privados. Este tipo de servicios son ofrecidos por lo que aquí se establece como Empresas de Plataformas Tecnológicas¹, y ha llevado globalmente a los Estados a revisar continuamente su legislación y políticas públicas a garantizar que la legislación nacional refleje el estado actual de la economía y garantice el cumplimiento de responsabilidades jurídicas, la seguridad ciudadana y los derechos de las personas que integran este nuevo tipo de iniciativas, bajo un esquema de competencia justa.

Cumplir este objetivo no trae consigo imponer regulaciones en las aplicaciones de teléfonos inteligentes que se utilizan para conectar a los pasajeros con los conductores, pero sí normas que regirán el servicio de transporte que se ofrezcan a través de ellas. Ello en cuanto el Estado no pierde la jurisdicción sobre los servicios de transporte simplemente porque se use una aplicación de teléfono inteligente para facilitar el servicio.

Esta jurisdicción del Estado sobre el sector transporte remunerado de personas, fruto de la cual es la presente ley, puede trazarse históricamente. Costa Rica, desde los años ochenta, se consideraba que tenía un sistema de transporte público altamente ineficiente. Fue en la década del dos mil, y como respuesta a esta situación crítica, que el gobierno de turno impulsó una serie de reformas legislativas destinadas a la modernización del sistema de transporte remunerado de buses y taxis. Para entonces, ya se había promulgado la Ley de Creación de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (Areseo, Ley N.º 7593-1996), la cual representaba para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes un nuevo reto institucional: nivelar la gestión del sistema de transporte público a los nuevos requerimientos, como era lograr emparejar su gestión competencial ahora compartida con la nueva institución autónoma, lo que suponía la creación de un

¹ En legislaciones internacionales suele denominarse “empresas de redes de transporte” o “*Transport Network Companies*”.

nuevo órgano a lo interno del MOPT, que lograra los nuevos objetivos del transporte público.

A comienzos del año 2000, y en medio de todas esas transformaciones del transporte público que se estaban gestando a lo interno y a lo externo del MOPT, nace el Consejo de Transporte Público, creación legislativa que se dio en medio de la discusión del proyecto de ley de reforma a la entonces Ley de Taxis, Ley N.º 5406 del año 1973 y sus Reformas. Originalmente, la creación de este órgano no se contemplaba dentro del proyecto de ley que se había enviado a conocimiento de la Asamblea Legislativa, no obstante iniciativas del gobierno de turno lograron su incorporación y tras la discusión en la Asamblea Legislativa, se promulgó la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, para modernizar el sistema de taxis con la creación institucional del Consejo de Transporte Público.

Cuando se creía que el sistema de taxis había logrado culminar su modernización, irrumpen en el servicio público los “porteadores”, que al amparo del artículo 323 del Código de Comercio proliferaron en servicios de transporte privado, creando tensiones sociales con aquellas personas que brindaban el servicio de manera regulada acorde a lo establecido en la Ley N.º 7969. Al calor de esta situación, se impulsan desde la Asamblea Legislativa una serie de reformas que concluyen en el año 2011 con promulgación de la Ley N.º 8955, “Reforma de la Ley N.º 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964”, y de la Ley N.º 7969, “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi”, donde se eliminó del Código de Comercio el transporte privado de personas y dio paso a una nueva modalidad de transporte público individual, que se denominó como permiso de “Servicio Especial Estable de Taxi” más conocido por su acrónimo “SEETAXI”.

La entrada en los últimos años de una empresa de plataforma tecnológica al país y la proliferación de estas formas de intercambio mundialmente, trae consigo un reto para la legislación nacional, dotada actualmente de un marco jurídico diseñado para regular modelos de negocios tradicionales. Razón por lo cual se requiere de dotar al país de una legislación que garanticen seguridad a sus usuarios y orden social a nuestro país.

Estructura del proyecto

El proyecto de ley se compone de 12 capítulos, tal como se señala a continuación.

Capítulo I: Disposiciones Generales

En este capítulo se establece como objeto de la ley crear el marco normativo que regule la operación en el país de las Empresas de Plataforma de Transporte (EPT), con la finalidad de promover el transporte público intermodal y mejorar la movilidad de la población. Se declara como servicio público el transporte remunerado de personas ofrecido por medio de una empresa de Plataforma de Transporte, y se incorporan las definiciones atinentes para el proyecto.

Capítulo II: Del Registro de las Empresas de Plataforma de Transporte

Se crea el Registro de Empresas de Plataforma de Transporte, donde las empresas deberán registrarse para operar legalmente en el país, y se les requiere presentar la certificación de personería jurídica de la EPT y la lista de conductores acreditados por la empresa para utilizar la plataforma tecnológica, entre otras disposiciones.

Capítulo III: Requerimientos para las Empresas de Plataforma de Transporte

Entre los requisitos que se establecen a las EPT se encuentran crear y mantener actualizada la información de los conductores y vehículos acreditados, diseñar y otorgar el incentivo que deben utilizar los vehículos acreditados cuando ofrezcan un servicio y generar a cada conductor un perfil o identificación digital que permita demostrar su inscripción. También se incluye en el capítulo los requisitos para las plataformas tecnológicas y lo referente a los esquemas de precios que definan las empresas.

Capítulo IV: Requerimientos a los Vehículos y los Conductores

Se establecen requerimientos a los vehículos que serán utilizados para brindar el servicio de transporte a través de una plataforma tecnológica, tal como que el vehículo se encuentre al día con el pago de las obligaciones fiscales, y los límites de los años de fabricación, con un trato preferencial para vehículos eléctricos. Respecto a los requisitos para conductores, se encuentra el uso obligatorio del distintivo suministrado por la EPT en todo momento que se esté brindando el servicio, y estar inscrito como trabajador independiente ante la CCSS y como contribuyente ante el Ministerio de Hacienda.

Capítulo V: Sobre la Protección a la Persona Usuaría

Este capítulo tiene como objetivo principal garantizar la seguridad de la persona usuaria en todo momento que esté utilizando un servicio de transporte mediante EPT. Esto exige tres elementos fundamentales: i) la obligatoriedad de contratar un seguro por parte del conductor, la empresa, o una combinación de ambos; ii) en caso de que sea el conductor quien esté a cargo de asegurar el vehículo, se debe garantizar que en caso de siniestro, si por omisión el conductor no pagó el seguro o incumplió su contrato con la empresa aseguradora, la EPT deberá hacerse cargo de garantizar cobertura a la persona usuaria afectada² y; iii) se deben establecer montos mínimos de cobertura.

² Esto también obedece a otra razón: si la empresa de plataforma tecnológica se está beneficiando de este servicio, también debe ser responsable si el conductor es negligente o no está aplicando las prácticas de seguridad que establece la empresa.

La razón de los montos mínimos es de carácter económico, si no se establecen, se crean incentivos a operadoras de seguros para ofrecer seguros de bajo precio (y bajo monto de cobertura), y a los choferes o las EPT de reducir costos a través de una cobertura muy reducida. Todos estos incentivos, ocurren en perjuicio de los consumidores o personas usuarias de estos servicios, y deben prevenirse, por tanto, a través de un monto mínimo de cobertura.

Estas obligaciones se hacen acorde a las mejores prácticas de legislación internacional en regulaciones como la que establecen la ciudades de California³, Chicago⁴, Nueva Jersey⁵, Massachusetts⁶ entre otras varias legislaciones recientes.

Capítulo VI: Del Fondo Nacional de Movilidad

Se crea Fondo Nacional de Movilidad, el cuál será administrado por el Consejo de Transporte Público, para ser destinado a la modernización del transporte público. El Fondo es financiado principalmente a través del pago de inscripción para el Registro que harán las EPT, así como el aporte porcentual sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante EPT.

Capítulo VII: De la gestión de datos

Se establecen lineamientos sobre la información que las EPT brinden a instituciones públicas o privadas, de forma que debe garantizarse la anonimidad de identidad de las personas usuarias del servicio, a excepción de que sea solicitada por una autoridad judicial o con previo consentimiento expreso de la persona usuaria. Asimismo, se exige que las personas usuarias deben dar consentimiento para la recopilación de sus datos personales a través de la plataforma tecnológica de transporte, así como comunicárseles los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal.

Se incorpora también el derecho a solicitar a una EPT toda la información personal que se le ha recopilado, así como el derecho de solicitar a la EPT que elimine cualquier dato personal sobre que la empresa haya recopilado, en línea con las mejores prácticas legislaciones recientes de protección de datos⁷.

³ A modo de ejemplo, el monto mínimo de cobertura que establece la ley del Estado de California, al igual que el de Chicago y Massachusetts, es de un millón de dólares \$1.000.000 (*California Public Utilities Commission*: <http://www.cpuc.ca.gov/General.aspx?id=3802>)

⁴ Capítulo 9-115-090, del Código Municipal de Chicago: https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/bacp/rulesandregs/tnp_ord_clerk9115etal.pdf

⁵ De forma ilustrativa, el monto mínimo que establece la ley del Estado de Nueva Jersey es de un millón y medio de dólares \$1.500.000 (*New Jersey Motor Vehicle Commission - Transportation Network Company Safety and Regulatory Act*: <https://state.nj.us/mvc/pdf/business/tncfaq.pdf>)

⁶ Estado de Massachusetts: Leyes Generales – Parte I- Título XXII- Capítulo 175 – Sección 228: <https://malegislature.gov/Laws/GeneralLaws/PartI/TitleXXII/Chapter175/Section228>

⁷ Tal como la legislación de la Unión Europea “*European Data Protection Regulation*” (<https://gdpr-info.eu/>), o la del Estado de California “*California Consumer Privacy Act of 2018*” (<https://cal-privacy.com/>).

Capítulo VIII: Disposiciones fiscales y de seguridad social

El capítulo incorpora el articulado necesario que garantiza el cumplimiento efectivo del pago del impuesto del valor agregado por los servicios ofrecidos a través de plataforma tecnológica, así como el pago del impuesto sobre la renta por las rentas generadas en territorio costarricense que hagan las EPT y los conductores. Se dota también a la Administración Tributaria de las adecuadas herramientas para hacer una supervisión eficaz.

Capítulo IX: Régimen Sancionatorio

El capítulo establece las sanciones leves, graves y muy graves a las que estarían sujeta las EPT y los conductores por incumplimiento de lo estipulado en la ley.

Capítulos X, XI, XII

Por último, se incorporan los capítulos de disposiciones finales, reformas y derogatorias (dentro de las cuales se incorpora una reforma a las atribuciones e integración del CTP), así como las disposiciones transitorias.

Por todas las razones expuestas, se somete a consideración de las señoras y señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS
Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE**

Capítulo I
Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1- Objeto y finalidad de la ley. La presente ley tiene por objeto crear el marco normativo que regule la operación en el país de las Empresas de Plataformas de Transporte, así como modernizar y fortalecer el sistema de transporte remunerado de personas.

ARTÍCULO 2- Declaratoria de servicio público. Se declara como servicio público el transporte remunerado de personas facilitado, ofrecido, comercializado, intermediado, o contratado, por medio de una Empresa de Plataforma de Transporte.

ARTÍCULO 3- Autoridad encargada. El Consejo de Transporte Público, será la autoridad encargada de fiscalizar y aplicar las regulaciones previstas en la presente ley y sus reglamentos.

ARTÍCULO 4- De las definiciones. Para los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

- a) Concesionarios del servicio de taxis: Personas físicas que prestan el servicio remunerado de personas modalidad taxi y que son regulados por la Ley N.º 7969.
- b) Conductor acreditado: Son las personas físicas que se registran y/o acreditan voluntariamente como responsables de operar un vehículo registrado ante una Empresa de Plataforma de Transporte, EPT. Para todos los efectos, el conductor puede o no ser el propietario del vehículo.
- c) Contrato previo de movilidad: Se refiere al acuerdo previo mediante el cual una persona usuaria acuerda un servicio remunerado de transporte mediante una Empresa de Plataforma de Transporte.
- d) Consejo de Transporte Público: órgano de desconcentración máxima creada por la Ley N.º 7969 en adelante conocida con su acrónimo CTP.
- e) Empresa de Plataforma de Transporte (EPT): En adelante EPT, es la persona jurídica, debidamente registrada en el CTP, que opera o administra, por sí

misma o a través de sus subsidiarias, una plataforma tecnológica que facilita, ofrece, comercia, intermedia, o contrata un servicio de transporte remunerado de personas, ya sea para beneficio propio o de un tercero, conectando personas usuarias con conductores acreditados según sus parámetros.

f) Ministerio de Obras Públicas y Transportes: Órgano del Poder Ejecutivo conocido con su acrónimo MOPT.

g) Persona usuaria: Son los sujetos que contratan un servicio de transporte remunerado de personas mediante una EPT.

h) Plataforma de Transporte: Se refiere a las aplicaciones, herramientas informáticas u otros desarrollos tecnológicos, que facilitan, ofrecen, comercian, intermedian, o contratan un servicio de transporte remunerado de personas.

i) Procesamiento: Se entenderá por procesamiento la operación o conjunto de operaciones que se realiza con datos personales o en conjuntos de datos personales, ya sea por medios automatizados, tales como recolección, registro, organización, estructuración, almacenamiento, adaptación o alteración, recuperación, consulta, uso, divulgación por transmisión, diseminación o puesta a disposición, alineación o combinación, restricción, borrado o destrucción.

j) Salario base: Es el indicado en el artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993 y sus reformas.

k) Servicio de transporte mediante EPT: Es la modalidad terrestre de transporte público remunerado de personas que no está sujeta a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, ni frecuencias, ofrecido por una EPT según las disposiciones establecidas en la presente ley mediante una plataforma de transporte y materializado a través de conductores registrados y vehículos acreditados propios o ajenos y que tiene como finalidad satisfacer una necesidad de movilización mediante un contrato previo de movilidad.

l) Vehículo acreditado: Son los vehículos que se utilizan para el servicio de transporte remunerado de personas mediante una EPT.

ARTÍCULO 5- Facultades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Para los efectos de la presente ley el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del Consejo de Transporte Público, tendrá las siguientes facultades:

a) Llevar un registro de las EPT según las disposiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos.

b) Supervisar que los registros relacionados con las EPT se mantengan actualizados y que cumplan con los requerimientos de esta ley.

c) Fiscalizar que el funcionamiento de las EPT se ajuste a lo requerido por la presente ley y sus reglamentos.

- d) Procurar y promover que el servicio brindado por las EPT sea eficiente, seguro y cómodo para las personas usuarias y los conductores acreditados.
- e) Fiscalizar que las EPT remitan a la Dirección General de Tributación y a la Caja Costarricense de Seguro Social la información requerida por la presente ley.
- f) Solicitar trimestralmente a las EPT y sus filiales, las cuales quedan obligadas a entregarlo, un informe sobre las operaciones hechas en el país que incluya datos en formato abierto sobre las características de los vehículos utilizados, la cantidad de conductores acreditados, recorridos, horarios, distancias y cualquier otra información para la creación de políticas públicas, que establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El formato y manera de entrega de este informe será determinado vía reglamento y deberá respetar la normativa aplicable en temas de privacidad y manejo de datos.
- g) Promover la sana competencia entre las EPT y de estas respecto a otros medios de transporte público.
- h) Procurar la intermodalidad entre las EPT y los demás medios de transporte autorizados en el país.
- i) Fiscalizar y garantizar el cumplimiento de lo estipulado en esta ley.
- j) Cualquier otra que indique esta ley o sus reglamentos.

Capítulo II

Del Registro de las Empresas de Plataformas de Transporte

ARTÍCULO 6- Creación del Registro de Empresas de Plataformas de Transporte. Mediante la presente ley se crea el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte, en adelante el Registro. Dicho Registro estará a cargo del Consejo de Transporte Público.

ARTÍCULO 7- De los requisitos a consignar en el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte. Todas las EPT deberán registrarse por única vez en el Registro. Los requisitos de inscripción para las EPT serán los siguientes:

- a) Nombre y certificación de la EPT constituida como persona jurídica oficialmente en el país.
- b) Nombre completo y calidades del representante legal de la EPT, copia de su cédula de identidad vigente o documento de identidad oficial, teléfono y correo electrónico como medios para recibir notificaciones.
- c) Certificación de personería jurídica de la EPT, la cual deberá ser actualizada cada vez que se modifique su representante legal.
- d) Certificación de su inscripción como contribuyente en la Dirección General de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda.
- e) Copia certificada del acta constitutiva de la Empresa de Plataforma de Transporte.
- f) Información general sobre el funcionamiento de la plataforma tecnológica de transporte vinculada según los protocolos establecidos mediante reglamento.
- g) Listado del nombre completo, calidades y número de licencia de todos los propietarios de vehículos y conductores acreditados ante la EPT.

h) Listado de los requisitos que se solicitan para la acreditación de conductores y vehículos ante la EPT.

i) Comprobante de pago del derecho de inscripción en el Registro ante el Consejo de Transporte Público.

ARTÍCULO 8- Obligatoriedad de Registro. Todas las EPT, para operar legalmente en el país, deberán inscribirse en el Registro.

ARTÍCULO 9- Falta de presentación de los requisitos. La EPT que no cumpla con alguno de los requisitos establecidos en esta ley o que tenga pendiente el pago de sanciones, no podrá inscribirse en el Registro.

ARTÍCULO 10- Pago del derecho de inscripción. La EPT deberá hacer un pago como requisito de inscripción en el Registro, este pago se realizará por una única vez, y será equivalente a cien (100) salarios base, según el salario base establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial y lo dispuesto por la Ley N.º 7337. Para la renovación de la inscripción el pago correspondiente será el equivalente a cincuenta (50) salarios base.

ARTÍCULO 11- Del otorgamiento del permiso. La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público deberá, una vez constatado el cumplimiento de los requisitos para la inscripción de la ETP, aprobar y otorgar el permiso habilitante para la entrada en operación de la EPT. Este permiso tendrá una vigencia de cuatro años y será renovable.

ARTÍCULO 12- Número de Códigos de Vehículos. Se establece la facultad del CTP de fijar una cantidad máxima de vehículos que puedan operar bajo las disposiciones establecidas por la presente ley. Dicho tope no podrá ser inferior a la cantidad de concesionarios de taxis existentes. A los fines de aplicar la progresividad de los permisos, el CTP anualmente revisará la conveniencia y oportunidad de aumentar el número de permisos y establecerá, de acuerdo con el reglamento que para tales efectos se emita, los parámetros para la asignación de topes según la cantidad de EPT registradas.

La distribución de esa cantidad de vehículos entre las diferentes plataformas será definida por el CTP.

ARTÍCULO 13- Vigencia de la inscripción en el Registro. La inscripción en el Registro tendrá una vigencia de 4 años contados a partir del otorgamiento del respectivo permiso a la EPT. Lo anterior, sin perjuicio de que esta vigencia sea prorrogada por un plazo igual al de su duración inicial, siempre y cuando, la EPT así lo solicite dentro de los treinta días naturales anteriores al vencimiento de su inscripción vigente actual y actualice los requisitos requeridos.

ARTÍCULO 14- Causales de desinscripción. El Consejo de Transporte Público podrá desinscribir del Registro, previo cumplimiento del procedimiento sumario que establece la Ley General de la Administración Pública, a una EPT cuando:

- a) Se venza el plazo de su vigencia.
- b) Se realice una renuncia expresa de la EPT.
- c) Cuando la EPT incurra en falta muy grave según lo estipulado en la presente ley.

Capítulo III Requerimientos para las Empresas de Plataformas de Transporte

ARTÍCULO 15- Requisitos de funcionamiento para las Empresas de Plataformas de Transporte. Las EPT, debidamente inscritas en el Registro, deberán:

- a) Exigir, como requisito de acreditación para vehículos y conductores las disposiciones establecidas en la presente ley.
- b) Crear y mantener actualizada la información de los propietarios de los vehículos y conductores acreditados ante la EPT.
- c) Impartir a quienes opten por acreditarse como sus conductores un curso de seguridad vial según los contenidos aprobado por la Dirección General de Educación Vial.
- d) Remitir al CTP, de manera trimestral, el listado de los propietarios de vehículos y conductores acreditados de la EPT.
- e) Remitir al CTP, anualmente, un informe sobre las operaciones relacionadas con transporte realizadas en el país, este informe deberá incluir datos en formato abierto con las características de los trayectos utilizados por conductores acreditados, matrices de origen y destino de los viajes, la cantidad de conductores acreditados ante la EPT, estadísticas sobre las horas y flujos de viaje en horas en las que más servicios se brindan y cualquier otra información que le requiera el CTP.
- f) Aportar, y trasladar en forma mensual al CTP, el tres por ciento (3%) sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante una EPT. Este monto será destinado al Fondo Nacional de Movilidad creado en la presente ley.
- g) Diseñar y otorgar un distintivo que deberá ser utilizado por todos los vehículos acreditados, según los parámetros establecidos por reglamento.
- h) Emitir a cada conductor un perfil o identificación digital que permita demostrar su inscripción y deberá ser utilizada por todos los conductores acreditados ante la EPT.
- i) Garantizar el cumplimiento y vigencia de las pólizas de seguros a las que se refiere esta ley.
- j) Emitir políticas y procedimientos definidos y estandarizados para fomentar la seguridad de la persona usuaria, evitar el acoso sexual y la discriminación, así como garantizar el cumplimiento de la Ley N.º 7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad,
- k) Ofrecer el servicio de transporte remunerado de personas únicamente mediante la plataforma tecnológica debidamente vinculada e indicada en su inscripción ante el Registro a cargo del Consejo de Transporte Público.

l) Retener automáticamente y trasladar a las autoridades correspondientes las cargas fiscales y parafiscales impuestas por el ordenamiento jurídico costarricense a la EPT y a los conductores acreditados.

ARTÍCULO 16- Requisitos generales de las plataformas de transporte. Las plataformas de transporte utilizadas por las EPT deberán, como mínimo, cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Estar dotadas de mecanismos y herramientas tecnológicas necesarias para efectuar la intermediación entre las personas usuarias y los conductores acreditados.
- b) Contar con un sistema que permita solicitar el servicio de transporte mediante EPT, e identificar al conductor acreditado y al vehículo registrado que prestará el servicio mediante fotografía.
- c) Informar a la persona usuaria el costo del servicio de transporte mediante de previo a la confirmación o aceptación de este.
- d) Emitir a la persona usuaria un comprobante digital que contenga como mínimo: costo del servicio, el trayecto recorrido, la placa del vehículo utilizado, fotografía del conductor acreditado y del vehículo registrado, así como los comprobantes electrónicos en la condición y forma que establezca la Dirección General de Tributación Directa.
- e) Habilitar un mecanismo para la evaluación del conductor acreditado y de la persona usuaria del servicio.
- f) Recibir el pago por medio electrónico bancarizado o efectivo.
- g) Estar inscrita en el Registro mediante una EPT.

ARTÍCULO 17- Del esquema de precios. Cada EPT establecerá sus esquemas de precios correspondientes. Dichos esquemas deberán ser de conocimiento y fácil acceso para las personas usuarias y conductores acreditados.

Asimismo, dichos esquemas deberán mantenerse actualizados y cualquier cambio será notificado previamente al CTP, a los conductores acreditados y a las personas usuarias.

Capítulo IV Requerimientos a los Vehículos y los Conductores

ARTÍCULO 18- Requerimientos a los vehículos. Todas las EPT deberán solicitar, como mínimo, los siguientes requisitos para autorizar un vehículo:

- a) Póliza de seguro con la cobertura a la que refiere esta ley.
- b) Derecho de circulación vigente.
- c) Revisión técnica vehicular vigente. Cuando se trate de automotores con menos de 4 años de fabricación la revisión será anual. En el caso de los vehículos con más de 4 años de fabricación dicha revisión será semestral.
- d) Certificado de propiedad del vehículo.

- e) Certificación, emitida por la autoridad correspondiente, de que el vehículo está al día con el pago de las obligaciones fiscales.
- f) El modelo del vehículo para prestar el servicio no podrá ser mayor a ocho años de fabricación. En el caso de los vehículos eléctricos o cero emisiones el año de fabricación del vehículo para prestar el servicio no podrá ser mayor a diez años.
- g) Tener cuatro puertas, cinturones de seguridad funcionando para todos los pasajeros y bolsas de aire delanteras.
- h) Capacidad mínima de cinco pasajeros. Los vehículos hasta siete pasajeros requerirán un permiso especial para comprobar que los dos pasajeros por encima de cinco tengan una salida independiente. No se autorizarán vehículos de mayor capacidad a siete pasajeros.
- i) Placa de matrícula inscrita en el Registro Nacional.
- j) Número de Identificación Vehicular (VIN) contenido en la tarjeta de circulación.
- k) Pagar al CTP un canon anual de doscientos dólares (\$200.0) o de los Estados Unidos de América o su equivalente en colones costarricenses por concepto de administración y fiscalización del Registro de las Plataformas Tecnológicas de Transporte de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la presente ley.

ARTÍCULO 19- Requerimientos de acreditación para conductores. Para acreditarse ante una EPT los conductores deberán:

- a) Contar con licencia de conducir B1 con al menos dos años de haber sido emitida y recibir un curso digital de seguridad vial impartido por la EPT. Los contenidos de dicho curso deberán ser aprobados por el Cosevi.
- b) Estar debidamente inscritos y al día como trabajador independiente ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) y como contribuyente en el Ministerio de Hacienda.
- c) Pagar al CTP un canon anual equivalente a treinta y cinco dólares (\$35.0) o de los Estados Unidos de América o su equivalente en colones costarricenses por concepto de "código de conductor". Dicho canon será para la atención de gastos corrientes, operativos y financieros del CTP.

ARTÍCULO 20- Obligaciones de los conductores acreditados.

Los conductores acreditados deberán:

- a) Portar en todo momento su licencia de conducir y demás documentación que acredite su derecho de circulación y la revisión técnica vehicular al día.
- b) Portar el código de conductor vigente emitido por el CTP lo cual es la identificación o perfil digital correspondiente que lo acredite como conductor ante una EPT.
- c) Portar en el vehículo el distintivo suministrado por la EPT en todo momento que se esté brindando el servicio.
- d) Proporcionar el servicio de transporte mediante EPT previa solicitud de la persona usuaria, según lo establecido en el contrato previo de movilidad.

- e) Contar con las herramientas tecnológicas que le permitan atender los requerimientos de los usuarios, a través de las plataformas tecnológicas que se regulan mediante esta ley.
- f) Evitar recoger usuarios en la vía pública sin tener un contrato previo de movilidad mediante plataforma tecnológica de transporte.

Capítulo V Sobre la Protección a la Persona Usuaría

ARTÍCULO 21- Pólizas de seguros. Todo vehículo mediante el que se preste el servicio deberá estar cubierto por una o varias pólizas de seguros debidamente registradas ante la Superintendencia General de Seguros, que cubran al menos los siguientes riesgos en la prestación del servicio:

- a) Responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros, causada de forma accidental, con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo asegurado.
- b) Lesión o muerte del conductor del vehículo, sucedida en forma accidental, con ocasión o por consecuencia de la prestación del servicio.

Las coberturas antes citadas, son sin demérito de otras que se encuentren dispuestas como obligatorias en otra normativa legal.

ARTÍCULO 22- Garantía de protección a la persona usuaria. En caso de que las pólizas de seguro del vehículo acreditado se encuentren vencidas o no puedan cubrir en totalidad la responsabilidad civil en que se incurra con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo mediante el que se presta el servicio, tal responsabilidad debe ser asumida por la EPT íntegramente o en la proporción que no haya sido cubierta.

Los términos y condiciones de las plataformas tecnológicas habilitadas o administradas por las EPT, no pueden ser utilizados para evadir lo dispuesto en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 23- Monto de las pólizas. Las pólizas o combinación de pólizas del vehículo deberán cubrir montos mínimos que serán definidos por reglamento.

Capítulo VI Del Fondo Nacional de Movilidad

ARTÍCULO 24- Creación del Fondo Nacional de Movilidad. Mediante esta ley se crea el Fondo Nacional de Movilidad, el cual será administrado por el Consejo de Transporte Público. El CTP utilizará el Fondo Nacional de Movilidad para la modernización del transporte público.

ARTÍCULO 25- Financiamiento. El Fondo Nacional de Movilidad se financiará de la siguiente forma:

- a) Con el pago del derecho de inscripción en el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte.
- b) El aporte del tres por ciento (3%) sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante EPT.
- c) Sanciones administrativas creadas por esta ley.
- d) Cualquier otro cobro, ingreso o donación autorizada mediante la presente ley.

ARTÍCULO 26- Habilitación de apoyo interinstitucional

Con el propósito de que se lleve a cabo con prontitud y eficiencia el cumplimiento de los objetivos del Consejo de Transporte Público, los organismos del Estado, en especial el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como órgano rector del sector las instituciones autónomas, semiautónomas y empresas públicas, quedan autorizados para ceder, traspasar, gestionar, negociar, colaborar, donar o arrendar, a título gratuito, todo tipo de recursos, servicios o bienes muebles e inmuebles, materiales y equipo, así como a trasladar personal a favor del Consejo, sin que al efecto sea necesaria la autorización o aprobación de ningún otro organismo público.

Queda exceptuada la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) de esta habilitación.

ARTÍCULO 27- Actividad contractual con recursos del Fondo

La actividad contractual que realice el Consejo de Transporte Público con los recursos del Fondo estará sujeta a los principios constitucionales de la contratación administrativa. Los presupuestos de este Fondo serán enviados a la Contraloría General de la República, para efectos de aprobación y fiscalización.

ARTÍCULO 28- Administración financiera del Fondo

Para el uso de los recursos del Fondo Nacional de Movilidad, el Consejo de Transporte Público podrá realizar todo tipo de emisiones estandarizadas y registradas en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios de la Superintendencia General de Valores (Sugeval), en moneda nacional o extranjera, al interés, la tasa de amortización y el monto que su Junta Directiva determine, de

conformidad con la legislación aplicable. Dichos títulos tendrán la garantía que el Consejo les señale en el acuerdo de emisión; para ello, podrá titularizar sus ingresos actuales y futuros, o sus bienes, mediante contratos financieros tales como arrendamientos o fideicomisos, o podrá gravar sus bienes e ingresos.

Los títulos que emita el Consejo serán negociables libremente y podrán ser adquiridos por todos los entes públicos o privados, nacionales o extranjeros, incluyendo las operadoras de pensiones.

El Consejo podrá emitir, vender y adquirir valores en el mercado financiero primario o secundario, directamente en ventanilla o por medio de los puestos de bolsa de valores que se estime necesarios. Los valores podrán emitirse en serie o de forma individual y podrán ser objeto de oferta pública. Los bienes patrimoniales del Consejo podrán garantizar dichas emisiones.

El cumplimiento del presente artículo deberá realizarse de conformidad con la legislación vigente sobre la regulación del mercado de valores, en cuanto a las regulaciones y las restricciones que en ella se establezcan.

Se autoriza al Consejo de Transporte Público, para la administración de los recursos del Fondo, la utilización de las figuras de fideicomisos, fondos de inversión, fondos inmobiliarios y fondos de desarrollo inmobiliario para captar los recursos financieros necesarios y de esta manera gestionar la modernización del transporte público masivo.

Siempre que mediante estas figuras se utilicen flujos actuales o futuros predecibles, únicamente se requerirá el refrendo de la Contraloría General de la República y el registro de las emisiones ante la Superintendencia General de Valores (Sugeval), mediante proceso simplificado a determinar por dicha Superintendencia.

ARTÍCULO 29- Asignación. El Consejo de Transporte Público utilizará el Fondo Nacional de Movilidad para la modernización del transporte público. Este Fondo será distribuido de la siguiente manera:

a) Durante los primeros **ocho (8)** años, contados a partir de su entrada en funcionamiento y con el objetivo de mejorar la calidad del servicio público de transporte de personas en beneficio del usuario se utilizará la totalidad para:

i- Modernización de la flota de taxis. Se autoriza al CTP a destinar hasta un ochenta por ciento (80%) de estos recursos para el pago de la prima de adquisición de vehículo nuevo. **Vía reglamento se establecerán los parámetros de distribución tomando en cuenta el tipo de tecnología del vehículo y el monto por prima. El monto máximo que se podrá facilitar como subvención será hasta el equivalente al quince por ciento (15%) del valor del vehículo exonerado.**

ii- Hasta un veinte por ciento (20%) del Fondo, podrá ser utilizado para atender transferencias por asistencia social para los concesionarios de taxis previo estudio

socioeconómico correspondiente. Vía reglamento, dictado por el Poder Ejecutivo, se establecerán los parámetros, los montos y los plazos.

b) Posterior a los 8 años indicados, el Consejo podrá utilizar el Fondo Nacional de Movilidad para la modernización del transporte público.

El CTP y el Tribunal Administrativo de Transporte no podrán utilizar los recursos del Fondo para financiar gastos administrativos. Únicamente el CTP podrá utilizar hasta el equivalente a un dos por ciento (2%) de los recursos del fondo para la atención de los gastos operativos que se requieran para la administración del mismo Fondo,

Capítulo VII De la gestión de datos

ARTÍCULO 30- De la divulgación del listado de las EPT. El Consejo de Transporte Público deberá publicar, semestralmente, por medios digitales y su página web la lista de EPT que estén inscritas en el Registro.

ARTÍCULO 31- Disponibilidad de la información. Cada EPT deberá registrar, procesar y mantener a disposición del Consejo de Transporte Público, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento.

La entrega de esta información deberá cumplir con la legislación sobre protección de datos personales y su finalidad será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley así como la generación de políticas públicas de movilidad.

Para tales efectos las EPT deberán entregar al CTP, la información sincronizada o consolidada, estadística e innominada, respecto de los recorridos, viajes, precios, evaluaciones de viajes, entre otros datos definidos en el reglamento.

El CTP podrá también solicitar reportes periódicos de dicha información a cada EPT.

ARTÍCULO 32- Del derecho de información de las personas usuarias del servicio. Tanto las personas usuarias, como los conductores, tienen el derecho a conocer en el contrato previo de movilidad, el precio que se cobrará por el servicio mediante EPT. Cualquier cambio en el precio deberá de ser informado previamente a las personas usuarias.

De igual forma, las personas usuarias deberán tener acceso durante el servicio de transporte mediante EPT al trayecto recorrido, la placa y características del vehículo acreditado, así como el nombre completo y la foto del conductor acreditado.

ARTÍCULO 33- Datos de las personas usuarias. Toda la información que las EPT brinden a instituciones públicas o privadas, deberá garantizar la anonimidad de identidad de las personas usuarias del servicio a excepción de:

a) Cuando sea solicitada por una autoridad judicial.

- b) Con previo consentimiento expreso de la persona usuaria.

ARTÍCULO 34- Uso seguro de la información de la persona usuaria. La EPT deberá hacer disponible a través de la plataforma tecnológica y el sitio web de la empresa, las políticas de información y procesamiento que dé a los datos personales de las personas usuarias.

Los datos deberán ser procesados de manera que garantice la seguridad adecuada de los datos personales de la persona usuaria, incluida la protección contra el procesamiento no autorizado o ilegal y contra la pérdida, destrucción o daño accidentales, utilizando las medidas técnicas u organizativas adecuadas.

ARTÍCULO 35- Consentimiento en el uso de los datos personales de los usuarios. Las personas usuarias deberán dar consentimiento para la recopilación de sus datos personales a través de la plataforma tecnológica de transporte, y se les deberá comunicar los propósitos y usos específicos que se le dará a esta información personal.

ARTÍCULO 36- Derecho de solicitud de datos personales. La persona usuaria tendrá el derecho de solicitar a una EPT:

- a) Toda la información personal que se le ha recopilado y el propósito por el cual la ha recopilado.
- b) Si ha vendido esta información personal y el propósito con que se ha hecho.
- c) Las terceras partes a quien la empresa comparte o vende información personal de la persona usuaria.

ARTÍCULO 37- Derecho a eliminar datos personales. La persona usuaria tendrá el derecho de solicitar a la EPT que elimine cualquier dato personal sobre que la empresa haya recopilado. La obligación por parte de la empresa a cumplir esta solicitud no deberá cumplirse en caso de que haya que cumplir una orden judicial.

ARTÍCULO 38- Información para reclamo de seguro. Durante una investigación de cobertura por reclamación de seguro, las EPT y cualquier otra aseguradora, que potencialmente pueda ofrecer cobertura bajo esta ley, tendrán que cooperar para facilitar el intercambio de información pertinente con las partes directamente involucradas, y con cualquier aseguradora, del conductor acreditado ante la misma. Esto incluirá las horas precisas a las que el conductor acreditado se conectó y se desconectó de la plataforma tecnológica, durante el periodo de veinticuatro horas previo y veinticuatro horas posteriores al siniestro, además de toda la información relacionada con el viaje en el cual se sufrió el percance en investigación.

Capítulo VIII Disposiciones Fiscales y Seguridad Social

ARTÍCULO 39- Cotización ante la Caja Costarricense del Seguro Social

Los conductores tienen la obligación de inscribirse como trabajadores independientes ante la Caja Costarricense de Seguro Social y mantenerse con los pagos a la seguridad social al día.

ARTÍCULO 40- Imposición de los servicios de transporte mediante EPT. La prestación de Servicio de transporte mediante EPT, así como las rentas o beneficios provenientes de tal actividad, se consideran sujetos al impuesto al valor agregado y al impuesto sobre remesas al exterior.

A tal efecto, se consideran como Servicio de transporte mediante EPT aquellos servicios de transporte remunerado de personas prestados utilizando el internet cualquier otra plataforma digital y que sean adquiridos por un consumidor final ubicado en el territorio nacional.

ARTÍCULO 41- Aplicación del impuesto sobre el valor agregado. Se grava con el impuesto al valor agregado la prestación de servicios de transporte mediante EPT que sean consumidos en el territorio nacional. El hecho generador del impuesto al valor agregado es la prestación de servicio de transporte mediante EPT para consumo en el territorio nacional por parte de proveedores o intermediarios no domiciliados en el país que presten estos servicios.

La base imponible corresponde al importe bruto del precio de venta del servicio en cuestión que se haya prestado al consumidor final. La tarifa aplicable a la base imponible será del trece por ciento (13%).

En lo no dispuesto en este numeral o en esta ley con respecto a este impuesto, se aplicará lo estipulado en el título I de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N.º 9635, de 3 de diciembre de 2018.

ARTÍCULO 42- Aplicación del impuesto sobre remesas al exterior. Se grava con el impuesto sobre remesas al exterior las rentas o beneficios de fuente costarricense provenientes de la prestación de servicios de transporte mediante EPT.

Son rentas o beneficios de fuente costarricense los provenientes de la prestación de servicios de transporte mediante EPT cuyo consumo se dé en el territorio nacional. El hecho generador del impuesto sobre remesas al exterior en el caso de servicios de transporte mediante EPT corresponde al pago, acreditación o

puesta a disposición de personas domiciliadas en el exterior de las rentas o beneficios de fuente costarricense provenientes de tal actividad.

Son contribuyentes de este impuesto las personas físicas o jurídicas u otras entidades domiciliadas en el exterior que actúen como proveedores o intermediarios para la puesta a disposición de servicios de transporte mediante EPT y perciban rentas o beneficios de fuente costarricense.

La base imponible corresponde al monto total de las rentas o beneficios por concepto de servicios de transporte mediante EPT que hayan sido pagadas, acreditadas, transferidas, compensadas o puestas a disposición del beneficiario domiciliado en el exterior.

La tarifa aplicable a la base imponible será del ocho coma cinco por ciento (8,5%). El impuesto sobre remesas al exterior cobrado sobre las rentas o beneficios de fuente costarricense provenientes de la prestación de servicios de transporte mediante EPT constituye un impuesto único y definitivo y sustituye el impuesto sobre las utilidades que pudiera corresponder al proveedor de estos servicios digitales.

En lo no dispuesto en este numeral o en esta ley con respecto a este impuesto, se aplicará lo estipulado en el título IV de la Ley del Impuesto sobre la Renta (Ley N.º 7092, de 21 de abril de 1988 y sus reformas).

ARTÍCULO 43- Percepción del impuesto sobre el valor agregado e impuesto sobre remesas al exterior en cuanto a servicios de transporte mediante EPT. Se faculta a la Administración Tributaria para que establezca el cobro del impuesto sobre el valor agregado y del impuesto sobre remesas al exterior por medio de aquellas personas físicas o jurídicas u entidades que actúen como proveedores o intermediarios en la puesta a disposición de servicios de transporte mediante EPT cuyo consumo se dé en el territorio nacional.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, las entidades emisoras de tarjetas de crédito o débito de uso internacional deberán actuar como agentes de percepción del respectivo impuesto cuando sus tarjetahabientes:

- a) Adquieran servicios de transporte mediante EPT para ser consumidos en el territorio nacional.
- b) Efectúen pagos o acrediten rentas o beneficios provenientes de la prestación de servicios digitales internacionales.

Para los efectos, se consideran como entidades emisoras a aquellas entidades, sean públicas o privadas, que emitan tarjetas de crédito o débito de uso internacional.

La percepción a que se refiere el presente artículo será conforme a la tarifa referida en los artículos anteriores para efectos del impuesto al valor agregado y del

impuesto sobre remesas al exterior y se aplicará sobre el importe bruto de la operación efectuada por el tarjetahabiente según corresponda.

ARTÍCULO 44- Deber de inscripción. Las personas y entidades contempladas en el primer párrafo del artículo anterior deberán inscribirse en el registro de contribuyentes, por los medios y forma que establezca la Dirección General de Tributación mediante resolución de alcance general.

ARTÍCULO 45- Declaración y pago. En el caso de los proveedores e intermediarios de servicios de transporte mediante EPT acreditados ante la Administración Tributaria, estos deberán presentar las respectivas declaraciones establecidas por la Dirección General de Tributación a efectos del impuesto al valor agregado y del impuesto sobre remesas al exterior y cumplir con las reglas generales dispuestas para la liquidación y pago de estos impuestos. En casos especiales debidamente justificados por la Administración, podrá ampliar el plazo de declaración y pago del impuesto, con una periodicidad máxima de cada trimestre.

La entidad emisora o la entidad que comercialice, a partir de una cuenta bancaria por medio de internet o cualquier otra plataforma digital, servicios de transporte mediante EPT para facilitar los pagos a la cuenta de un vendedor o proveedor no domiciliado en el territorio nacional, deberá presentar una declaración informativa trimestral, dentro de los quince días del mes siguiente a aquel en que finaliza el respectivo trimestre. Los detalles asociados a tal declaración serán dispuestos por la Dirección General de Tributación mediante resolución de alcance general.

Las sumas percibidas deberán depositarse a favor del Fisco en el sistema bancario nacional o en las entidades recaudadoras autorizadas, a más tardar dentro de los tres días hábiles siguientes a la recepción de la transacción por parte de la entidad emisora.

ARTÍCULO 46- Deber de información. Corresponde a las entidades emisoras informar a la Administración Tributaria sobre las transacciones que realice el tarjetahabiente por concepto de servicios de transporte mediante EPT.

Las disposiciones contenidas en el presente artículo aplican para aquellas entidades, públicas o privadas, que comercialicen, a partir de una cuenta bancaria y por medio de internet o cualquier otra plataforma digital, servicios para facilitar los pagos a la cuenta de un vendedor o proveedor no domiciliado en el territorio nacional.

Mediante resolución emitida para tal efecto, la Dirección General de Tributación establecerá la forma en que deberá reportarse la información requerida para el control, el cobro y la fiscalización de la percepción establecida a cargo de las entidades emisoras a partir de esta ley.

El suministro inexacto o incompleto de información por parte de la entidad emisora se sancionará de conformidad con las disposiciones contenidas en el artículo 83 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N.º 4755, de 3 de mayo de 1971 y sus reformas y demás disposiciones que correspondan.

Capítulo IX Régimen Sancionatorio

ARTÍCULO 47- Institución encargada. El Consejo de Transporte Público tendrá a su cargo el control y administración de las medidas sancionatorias que se impongan a las EPT y a los conductores acreditados. El Consejo de Transporte Público sancionará cumpliendo con el procedimiento administrativo sumario previsto en la Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 48- Sanciones muy graves a las EPT. Se impondrá una suspensión de hasta treinta días naturales del Registro de Empresas de Plataformas de Transporte, así como una multa de veinte salarios base en adelante, a la EPT que incurra en las siguientes conductas:

- a) No aporten en tiempo y forma el 3% sobre el precio final cobrado en cada servicio de transporte mediante una EPT.
- b) Reincidencia hasta por tercera vez de las faltas graves estipuladas en esta ley.

ARTÍCULO 49- Sanciones graves a las EPT. Se impondrá una multa de diez a veinte salarios base, sin perjuicio de sanciones conexas, a la EPT que incurra en las siguientes conductas:

- a) No presenten en tiempo y forma un informe sobre las operaciones hechas en el país.
- b) Brinden el servicio de transporte remunerado de personas mediante una plataforma tecnológica de transporte distinta a la indicada en su inscripción ante El Registro.
- c) Que incumpla con solicitar los requisitos exigidos por esta ley para registrar y acreditar vehículos y conductores.
- d) Cuya información relacionada el esquema de precios no se mantenga actualizada.
- e) Cuyo esquema de precios actualizado no sea de conocimiento y fácil acceso para los usuarios y conductores, quienes deberán manifestar su consentimiento al usar la plataforma tecnológica.
- f) Que no tengan mantengan actualizado un registro interno de los propietarios de los vehículos y conductores debidamente acreditados ante la EPT.
- g) Que no brinden a la persona usuaria un comprobante por cada servicio realizado mediante EPT, que contenga, como mínimo, lo exigido en la presente ley.
- h) Que no garanticen la anonimidad de identidad de los usuarios en la información y datos que brinden a instituciones públicas o privadas, de acuerdo con lo que establece la presente ley.

- i) Que no fiscalicen que las pólizas de seguros a las que refiere esta ley se encuentren vigentes.
- j) No retengan y trasladen automáticamente a las autoridades correspondientes las cargas fiscales y parafiscales impuestas por el ordenamiento jurídico costarricense a la EPT y los conductores acreditados.
- k) No cuenten con políticas y estándares suficientes para fomentar la seguridad de la persona usuaria, evitar el acoso sexual y la discriminación al recibir su servicio.

ARTÍCULO 50- Sanciones leves a las EPT. Se impondrá una multa de tres a ocho salarios base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) Que incumplan con los parámetros y requisitos que exige esta ley para el contrato previo de movilidad.
- b) Que no remitan al Consejo de Transporte Público en tiempo y forma el listado de los conductores y vehículos acreditados.
- c) Que no otorguen a sus conductores los distintivos para sus vehículos, según lo que exige la presente ley.

ARTÍCULO 51- Sanciones muy graves a los conductores de las EPT. Se impondrá una suspensión de treinta días naturales de su condición de conductor acreditado a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) No adquieran pólizas de seguros acorde a lo que exige esta ley.
- b) Operar sin la revisión vehicular vigente.
- c) Reincidencia hasta por tercera vez de las faltas graves estipuladas en esta ley.

ARTÍCULO 52- Sanciones graves a los conductores de las EPT. Se impondrá una multa medio salario base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) Proporcionen el servicio de transporte mediante EPT sin previa solicitud de la persona usuaria, según lo establecido en el contrato previo de movilidad.
- b) No cuenten con las herramientas tecnológicas que le permitan atender los requerimientos de los usuarios, a través de las plataformas tecnológicas que se regulan mediante esta ley.
- c) Se parqueen de manera consecutiva sobre la vía pública y/o personas usuarias en la vía pública sin tener un contrato previo de movilidad.
- d) Utilicen las paradas autorizadas para autobuses o taxis concesionados.
- e) La interrupción o negación de brindar la prestación del servicio, salvo cuando existan razones de caso fortuito o fuerza mayor.

- f) Utilización de vehículos no acreditados.
- g) Realicen cobro indebido a la persona usuaria.

ARTÍCULO 53- Sanciones leves a los conductores de las EPT. Se impondrá una multa de un sexto de salario base, sin perjuicio de sanciones conexas, a quien incurra en las siguientes conductas:

- a) No porten su acreditación como chofer durante la prestación del servicio.
- b) No porten el distintivo en como vehículo durante la prestación del servicio

ARTÍCULO 54- Impugnaciones. Las partes podrán recurrir contra los actos emanados por el Consejo de Transporte Público ante el Tribunal Administrativo de Transportes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11 y 22 de la Ley N.º 7969, de 22 de diciembre de 1999.

ARTÍCULO 55- Del pago de intereses moratorios. Los pagos adeudados al Consejo de Transporte Público, así como los montos de las multas y los intereses moratorios derivados de la aplicación de esta ley, debidamente certificados por el director ejecutivo del Consejo de Transporte Público, constituirán título ejecutivo y, en el proceso judicial correspondiente, solo podrán oponerse las excepciones de pago o prescripción. Dichos montos pasarán a formar parte del fondo de compensación para los concesionarios de taxi.

En caso de falta de pago de los montos y sanciones previstas en la presente ley, se aplicarán los intereses calculados de conformidad con el artículo 57 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios. Adicionalmente, se aplicará una multa por concepto de mora, calculada en un diez por ciento por cada mes o fracción de mes que haya transcurrido desde la fecha en que debió satisfacerse la obligación hasta la fecha del pago efectivo.

Si la mora es superior a los seis meses, será causal de revocación del permiso sin responsabilidad de la Administración.

Capítulo X Disposiciones Finales

ARTÍCULO 56- Prohibición. Se prohíbe la implementación en el territorio nacional, de EPT y plataformas tecnológicas de transporte al margen de lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO 57- Libro de quejas virtual. Para todas las plataformas tecnológicas de transporte remunerado de personas, el Consejo de Transporte Público confeccionará un libro de quejas virtual que cumpla con las exigencias que disponga la Oficina de Protección del Consumidor en la página web del MEIC y del CTP.

Capítulo XI Reformas y Derogatorias

ARTÍCULO 58- Reformas a la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus reformas. Modifícase los artículos 2; 4 inciso c); 7 inciso j), 8; párrafo segundo del artículo 9; el párrafo primero del artículo 13; 29, 50, y 58 de la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus reformas.

Cuyos textos dirán:

Artículo 2- Naturaleza de la prestación del servicio. Para todos los efectos legales y prestacionales, el transporte remunerado de personas en la modalidad taxi se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento; o del permiso en los casos previstos en los incisos a) y j) del artículo 7 de la presente ley y su reglamento.

(...)

Se requerirá permiso para prestar el servicio de transporte remunerado de personas mediante Empresa de Plataforma de Transporte. Estos permisos serán otorgados por el Consejo de Transporte Público de conformidad con la ley especial que las regula.

Artículo 4- Principios generales de operación

(...)

d) Promover la democratización del servicio de taxi, sin sujeción a la cantidad de concesiones que se puedan otorgar por persona.

Artículo 7- Atribuciones del Consejo. El Consejo en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

j) Otorgar permisos por un plazo de hasta de doce meses renovables, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada, de servicio público.

Estarán contemplados dentro de esta categoría de permisos el servicio de transporte remunerado de personas modalidad taxi y los que se presten mediante Empresas de Plataformas de Transporte. Estos permisos serán otorgados por el CTP de conformidad con las disposiciones de la presente ley.

Artículo 8- Integración del Consejo. El Consejo estará integrado de la siguiente manera:

- a) Ministro de Obras Públicas y Transportes, quien preside, o su representante.*
- b) El viceministro de Transportes y Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o su delegado. En caso de ausencia del ministro del MOPT preside el viceministro de Transporte.*
- c) Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía, designado por el ministro del ramo.*
- d) Un abogado con experiencia y conocimiento en derecho público designado por el Poder Ejecutivo.*
- e) Un profesional incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos designado por el Poder Ejecutivo.*
- f) Un profesional en el área de ciencias económicas.*
- g) Un representante de los usuarios.*

Artículo 9- Nombramiento y Plazo

(...)

Los miembros del Consejo no podrán ser socios, gerentes, directores o representantes comerciales de ninguna empresa de transporte público concesionaria o permisionaria o de las Empresas de Plataformas Tecnológicas habilitadas.

Artículo 13- Perfil del director ejecutivo

El director ejecutivo será un nombramiento de confianza designado por el Consejo y responderá personalmente por su gestión ante este órgano. Dicho nombramiento podrá ser renovado en plazos iguales. Deberá contar con los siguientes requisitos:

(...)

Artículo 29- Concesión administrativa previa o permiso para servicios que se presten mediante plataformas tecnológicas:

1- (...)

2- La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público deberá, una vez constatado el cumplimiento de los requisitos para la inscripción de la ETP, aprobar y otorgar el permiso habilitante en un solo acto para la entrada en operación de la EPT.

Estos permisos serán otorgados por el CTP hasta por 4 años renovables de conformidad con las disposiciones de la ley especial que las regula.

3- Se considerarán concesionarios de una concesión administrativa de taxi conforme al inciso 1) del presente artículo, a los permisionarios del servicio especial

estable de taxi, que a la fecha de vigencia de la presente ley estén autorizados por el Consejo de Transporte Público de acuerdo con la Ley N.º 8955 de 16 de junio del año 2011. El MOPT-CTP reglamentará la presente disposición.

Artículo 58- Cambios de tarifas

Los concesionarios del servicio de transporte público modalidad taxi podrán utilizar plataformas tecnológicas ofrecidas para ellos en forma exclusiva, para lo cual quedan facultados para agruparse o afiliarse a la que sea de su interés. Para los efectos de la presente ley estas plataformas únicamente tendrán la obligación de registrarse y los taxistas que se afilien deberán estar acreditados ante el CTP.

Para los taxistas concesionados, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) establecerá una tarifa máxima que contemple el primer kilómetro más el recorrido adicional, quedando autorizados los conductores, de esta modalidad, a transar un precio menor con el usuario, mismo que deberá ser indicado, si hay acuerdo entre el conductor y el usuario, antes de iniciar el servicio. Queda autorizada la Aresep para implementar una aplicación tecnológica que sustituya el taxímetro tradicional por uno virtual que facilite la competencia en procura de mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Igual autorización se otorga para las tarifas reguladas para los servicios que brindan los taxis concesionados en las bases especiales.

El Consejo de Transporte Público quedará facultado para reorganizar las bases de operación de los taxis concesionados de manera que existan bases más amplias, desde el punto de vista geográfico y por densidad poblacional que le permita a los usuarios recibir un servicio más competitivo. La reorganización de las bases de operación se hará por reglamento.

ARTÍCULO 59- Reforma de la Ley N.º 7593 de 09/08/1996 y sus reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep). Modifícase el artículo 5 inciso f), para que diga lo siguiente:

(...)

f) Cualquier medio de transporte público remunerado, salvo el aéreo, los servicios especiales de transporte en su modalidad de estudiantes, trabajadores y turismo y el servicio de transporte remunerado de personas mediante Empresas de Plataformas de Transporte de conformidad con las disposiciones establecidas en su ley especial.

ARTÍCULO 60- Reforma de la Ley N.º 7593 de 09/08/1996 y sus reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep). Modifícase el artículo 5 inciso f), para que diga lo siguiente:

(...)

f) *Cualquier medio de transporte público remunerado, salvo el aéreo y el servicio de transporte remunerado de personas mediante plataformas tecnológicas.*

ARTÍCULO 61- Reforma de la Ley N.º 9078, de 09/08/1996 y sus reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial:

Modifícanse los artículos 30 inciso a) y 41, para que digan lo siguiente:

(...)

a) *Cada seis meses para los vehículos automotores colectivos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas. En el caso de los vehículos destinados al servicio público de transporte remunerado de personas modalidad taxi y los vehículos acreditados para brindar el servicio de transporte mediante Empresas de Plataformas de Transporte será una vez al año cuando el vehículo tenga menos de 4 años de fabricación y semestralmente una vez transcurridos los 4 años de fabricación.*

Artículo 41- Flota Autorizada

Se prohíbe a los operadores de transporte público prestar el servicio con unidades no autorizadas, fuera de vida útil o que no cuenten con el respectivo permiso expedido por el CTP. Igual prohibición aplicará cuando una persona ofrezca o brinde transporte irregular o sin autorización del CTP. En tal caso, la Policía de Tránsito procederá a retirar, de inmediato, la unidad de circulación o inmovilizarla, sin perjuicio de las demás sanciones que le resulten aplicables. La sanción administrativa le corresponderá aplicarla al Consejo de Transporte Público mediante un debido proceso sumario.

Capítulo XII Disposiciones Transitorias

TRANSITORIO I- El Poder Ejecutivo contará con un plazo de seis meses para reglamentar la presente ley, a partir de su entrada en vigencia.

TRANSITORIO II- El Consejo de Transporte Público promulgará la reglamentación, programación e instalación del Registro de EPT, para proceso de inscripción de las plataformas tecnológicas que lo soliciten, dentro del plazo de tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

TRANSITORIO III- Los Permisarios de Servicio Especial Estable de Taxi que a la fecha de promulgación de la presente ley tengan un permiso vigente otorgado por el CTP al amparo de la Ley N.º 8955 de junio del 2011, tendrán un plazo de tres meses para formalizar la respectiva concesión administrativa en forma individual o por persona física conforme a lo dispuesto en el artículo 29 inciso 1) de la Ley N.º 7969. Se exceptúa por única vez, la aplicación del subinciso e) del citado artículo 29 inciso 1).

TRANSITORIO IV- Los concesionarios que adquirieron una concesión administrativa con la promulgación de la Ley N.º 7969 y que a la fecha de renovación no pudieron formalizar su concesión por errores de notificación, podrán presentar ante el CTP la solicitud de renovación de la concesión dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

TRANSITORIO V- En lo que respecta a la reforma del artículo 8 de la Ley N.º 7969, contenida en la presente ley, respecto a la integración del Consejo de Transporte Público. En cuanto a los integrantes de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público aquellos cuyo nombramiento no puedan continuar en virtud del cambio de la composición establecido en la presente ley, su nombramiento se dará por concluido y serán indemnizados. El director ejecutivo permanecerá en su puesto hasta el final de su nombramiento.

TRANSITORIO VI- Para la aplicación del artículo 28 inciso a) subinciso i. Modernización de la flota de taxis se autoriza la exoneración del cien por ciento (100%) de la totalidad de los impuestos de todo tipo que se pagan por la importación y venta o con ocasión de ella por una única vez, para la compra de vehículos para el transporte remunerado de personas modalidad taxi. Dicha exoneración será aplicable para la sustitución de flota cuyo modelo de vehículo sea igual o superior a ocho años.

TRANSITORIO VII- A partir del año siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley y hasta por un plazo de 3 años se exime a los permisionarios y concesionarios del servicio público de transporte modalidad taxi del pago del cañón establecido en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi, de 22 de diciembre de 1999, y sus Reformas. El MOPT deberá transferir directamente al CTP vía Presupuesto de la República el monto equivalente al dejado de percibir por el CTP considerando el presente transitorio para cada año.

TRANSITORIO VIII- En el caso de las Empresas de Plataforma de Transporte que han operado de previo a la vigencia de esta ley el pago por su registro será de dieciocho mil seiscientos salarios base, según el salario base establecido anualmente por el Consejo Superior del Poder Judicial.

TRANSITORIO IX- Las Empresas de Plataformas de Transporte contarán con un plazo de cuatro meses contados a partir de su entrada en operación para cumplir con la obligación de emitir un distintivo según las disposiciones establecidas en la presente ley.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República, a los veintiún días del mes de enero del año dos mil diecinueve.

CARLOS ALVARADO QUESADA

Rodolfo Méndez Mata
Ministro de Obras Públicas y Transportes

Luis Adrián Salazar Solís
Ministro de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos.

1 vez.—Solicitud N° 140143.—(IN2019317293).

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

DIRECTRIZ DGA-001-2019

San José, 17 de Enero de 2019

Señores

Directores, Gerentes y Subgerentes

Jefes de Departamento

Funcionarios Aduaneros

Auxiliares de la Función Pública Aduanera

Importadores de vehículos usados

Sistema Nacional de Aduanas

**Asunto: Modificación y Adición a la
Directriz DGA-003-2018.**

Estimados Señores:

La Dirección General de Aduanas, a efecto de fortalecer el control aduanero, emite la presente Directriz denominada "Modificación y Adición a la Directriz DGA-003-2018", con fundamento en las potestades otorgadas en los artículos 4, 6, y 7 del Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Ley No. 8360 del 24 de junio de 2003 (CAUCA III); los artículos 6, 9, 11, 86, 88 y 93 de la Ley General de Aduanas Ley No 7557 del 20 de Octubre de 1995, sus reformas y modificaciones; artículo 6 de su Reglamento; los artículos 2, 3 y 5 y transitorio XIX de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, sus reformas y modificaciones y los Oficios de la Asesoría Técnica de Fiscalización del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) números ATFV-2018-0756 del 06 de diciembre del 2018, ATFV-2018-0798 del 21 de diciembre del 2018 y ATFV-2019-0021 del 16 de enero del 2019.

I- MOTIVACIÓN

Como parte importante de la labor de la Dirección General de Aduanas, está la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras previstas en la Ley General de Aduanas y demás disposiciones, así como la coordinación y fiscalización de la actividad de las aduanas y dependencias a su cargo, para asegurar la aplicación correcta y uniforme del régimen jurídico aduanero, acorde con sus fines y los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas, mediante la emisión de directrices y normas generales de interpretación, dentro de los límites de las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes.

Asimismo, en atención a las sentencias del Tribunal Contencioso Administrativo No. 126-2017-VI de las 08:55 horas del 24 de octubre del 2017, adicionada en resolución No. 126-2017-VI-BIS de las 10:14 horas del 30 de noviembre del 2017 y No. 269-2018 de las 10:10 horas del 18 de octubre de 2018, mediante la presente Directriz se readecúa la Directriz No. DGA-003-2018 del 05 de Julio de 2018, a fin de que cumpla con la integralidad de lo dispuesto en los fallos antes mencionados del Tribunal y se instruye al Servicio Nacional de Aduanas sobre la autorización de uso de páginas web especializadas de consulta de la condición de los vehículos usados.

II- OBJETIVO

Adicionar y modificar lo señalado en Directriz No. DGA-003-2018, en lo relacionado a los supuestos b) y d) del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, e instruir sobre el uso de páginas web especializadas de consulta de la condición de los vehículos usados.

III- ALCANCE

Esta directriz es de acatamiento obligatorio para todos los funcionarios aduaneros, auxiliares de la función pública aduanera e importadores que participan en el proceso de importación de vehículos usados.

IV- FUNDAMENTO LEGAL

La presente Directriz encuentra fundamento legal en:

- Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Ley No. 8360 del 24 de junio de 2003 (CAUCA III), artículos 4, 6, 52, 58 y 59.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 (en adelante Ley de Tránsito), publicada en el Alcance N° 165 del Diario Oficial La Gaceta N° 207 de fecha 26 de octubre del 2012, artículos 2, 5, 23, 38 y el transitorio XIX.
- Ley N° 7557 del 20 de octubre de 1995, publicada en La Gaceta N° 212 del 08 de noviembre de 1995 y sus reformas, “Ley General de Aduanas” artículos 6, 9, 11, 52, 53, 59, 86, 88 y 93.
- Decreto N° 25270-H del 14 de junio de 1996, publicado en el Alcance N° 37 a La Gaceta N° 123 del 28 de junio de 1996, “Reglamento a la Ley General de Aduanas” y sus reformas, artículos 6 y 7.
- Oficios de la Asesoría Técnica de Fiscalización del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) números ATFV-2018-0756 del 06 de diciembre del 2018, ATFV-2018-0798 del 21 de diciembre del 2018 y ATFV-2019-0021 del 16 de enero del 2019.
- Directriz DGA-003-2018 de fecha 05 de julio de 2018.

V- VIGENCIA

Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Juan Carlos Gómez Sánchez Director General de Aduanas.—1 vez.—Solicitud N° 138751.—(IN2019317262).

**MODIFICACIÓN Y ADICIÓN A LA DIRECTRIZ DGA-003-2018 DE FECHA 05 DE JULIO DE 2018,
“LINEAMIENTOS PARA LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE TRÁNSITO.”
Publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 125 del 11 de julio del 2018**

- 1. Se modifica el apartado “C. De las uniones estructurales del chasis no autorizadas”, para que se lea de la siguiente forma:**

C. De las uniones estructurales del chasis no autorizadas.

La prohibición contenida en el literal b) del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, respecto a prohibir la nacionalización para inscripción de vehículos con uniones estructurales del chasis no autorizadas, se refiere a aspectos estructurales propios de un vehículo, concretamente a uniones en la estructura del chasis, entendiéndose por chasis la estructura interna que sostiene y aporta rigidez y forma a un vehículo, distinto de la carrocería.

Para determinar que un vehículo tiene o no uniones estructurales del chasis no autorizadas, el funcionario de la Aduana debe revisar que el número de identificación, VIN o Chasis sea el mismo en todas las áreas o partes del vehículo que contengan o muestren dicho número.

Para tal efecto el número de identificación, VIN o chasis en la flotilla vehicular de Costa Rica, suele ubicarse en las áreas o partes del vehículo que se citan en el apartado “D. De la manipulación en el número de identificación, VIN o Chasis” de la presente Directriz.

En caso de que el funcionario de la Aduana determine que no hay coincidencia en dicho número en una o más de sus partes, se considerará para todos los efectos que se está en presencia de una unión estructural del chasis no autorizada, y por ende de la prohibición contenida en el inciso b) del artículo 5 de la Ley de Tránsito, por lo que no procederá a autorizar el levante del vehículo, de lo cual dejará constancia en el sistema informático.

En caso de duda en el proceso de revisión documental y/o reconocimiento físico por parte del funcionario de la aduana, sobre la condición real del vehículo respecto a que presenta uniones estructurales del chasis no autorizadas, podrá solicitar al declarante información o bien documentación adicional del vehículo, a efecto de que se aclare o especifique la condición real del mismo y así constatar si se está o no ante la prohibición contenida en el inciso b) del artículo 5 de la Ley de Tránsito.

Lo anterior, sin perjuicio de lo que el respectivo Centro de Inspección Técnica Vehicular (CIVE) determine con posterioridad al levante de la mercancía.

- 2. Se adiciona el apartado “G. De los vehículos sacados de circulación en su país de exportación” así como el Cuadro No. 2 , en los siguientes términos:**

G. De los vehículos sacados de circulación en su país de exportación.

G. De los vehículos sacados de circulación en su país de exportación.

La prohibición contenida en el literal d) del artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012, correspondiente a vehículos “sacados de circulación en su país de exportación”, se establece con una declaratoria en el país de exportación, mediante la que se informa que el mismo no puede circular por las vías públicas por no cumplir algún requisito previamente establecido en la legislación de dicho país.

Se considera que un vehículo fue sacado de circulación, si en el título de propiedad o documento que acredite la inscripción o registro de la propiedad aportado (conforme la legislación del mercado de procedencia), se indica alguna de las siguientes leyendas o anotaciones u otra cita similar que demuestre que el vehículo fue sacado de circulación, esto sin perjuicio de otras condiciones establecidas por COSEVI mediante criterio u opinión técnica, que expresen la citada condición:

Cuadro No. 2

Solamente para exportación (Export Only)	Mercado gris (Gray Market)
Vehículo con no conformidad no corregida (Vehicle Non- Conformity Uncorrected)	Recomprado por el fabricante (Manufacturer Buy Back)
Defecto en la seguridad del vehículo no corregida (Vehicle Safety Defect Uncorrected)	

(Fuente Oficinas de la Asesoría Técnica de Fiscalización del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) números ATFV-2018-0756 del 06 de diciembre del 2018, ATFV-2018-0798 del 21 de diciembre del 2018 y ATFV-2019-0021 del 16 de enero del 2019).

En caso de duda en el proceso de revisión documental y/o reconocimiento físico por parte del funcionario de la aduana, se podrá solicitar al declarante documento emitido por la autoridad competente del país de exportación, mediante el que se demuestre que el vehículo no ha sido sacado de circulación y así constatar que no se encuentra dentro de los supuestos de prohibición señalados en el literal d) del artículo 5 de la Ley de Tránsito.

Igualmente el declarante podrá aportar pruebas adicionales para demostrar que el vehículo no fue sacado de circulación en su país de exportación, tales como consultas en páginas web o bases de datos especializadas. Dichas pruebas serán valoradas por parte del funcionario de la aduana encargado del proceso de revisión documental y/o reconocimiento físico, quien determinará la procedencia o no de otorgar el levante.

3. Se modifica el numeral 1 del apartado titulado “Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente”, para que se lea de la siguiente manera:

1. El importador de vehículos usados que infrinja lo dispuesto en el Artículo 5 de la Ley de Tránsito estará sujeto a la multa estipulada en el párrafo final de dicho artículo.

Para tal efecto el funcionario aduanero que verifique dicha situación deberá comunicarlo oficialmente a sus jefaturas y a la Gerencia de la Aduana. Esta última comunicará a su vez a las autoridades judiciales competentes, el delito que corresponda por la supuesta falsedad de la información contenida en la declaración jurada aportada y remitirá los autos al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) para que inicien el procedimiento correspondiente para aplicar la sanción establecida en el último párrafo del artículo 5 de la Ley de Tránsito.

4. Se modifica el numeral 5 del apartado titulado “Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente”, para que se lea de la siguiente manera:

5. Para disponer de una revisión independiente y efectiva de los antecedentes de un vehículo, la Autoridad Aduanera podrá realizar consultas en páginas web o bases de datos especializadas, tanto nacionales como extranjeras que demuestren la condición del vehículo.

En ese sentido, se habilita a los funcionarios destacados en las Aduanas que realizan controles inmediatos de vehículos, para que efectúen las consultas correspondientes sobre los antecedentes de los mismos.

5. Se adiciona un numeral 6 al apartado titulado “Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente”, para que se lea de la siguiente manera:

6. En vista de la dinámica del mercado automotriz y de seguros a nivel nacional e internacional, las anotaciones o leyendas varían con cierta frecuencia, por lo que cada vez que por parte de las Aduanas se detecte una anotación o leyenda distinta a las indicadas en la presente Directriz, se deberá remitir la misma mediante oficio a la Asesoría Técnica de Fiscalización del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) con copia a la Dirección General de Aduanas, a efectos de que sea evaluada y en caso de ser necesario se incluya en la presente Directriz.

6. Se adiciona un numeral 7 al apartado titulado “Adicionalmente a las disposiciones antes mencionadas, tómesese en consideración lo siguiente”, para que se lea de la siguiente manera:

7. Las anotaciones en los títulos de propiedad o documento que de conformidad con la legislación del mercado de procedencia acredite la inscripción o registro de la propiedad del vehículo, enumerados en los Cuadros No. 1 y No. 2 de la presente Directriz, son una lista no taxativa, es decir, el funcionario aduanero y el declarante deben entender que pueden existir otras anotaciones en los títulos de propiedad indicativas de que el vehículo se encuentra dentro de las prohibiciones del artículo 5 de la Ley de Tránsito; en cuyo caso los funcionarios aduaneros deben igualmente impedir la importación.

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0011-IT-2019
San José, a las 13:30 horas del 04 de febrero de 2019

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PARA LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS.

EXPEDIENTE OT-386-2017

RESULTANDOS:

- I. La Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús, aprobada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero del 2016, publicada en el Alcance N°35 del diario oficial La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016, establece que los prestadores del servicio deben migrar de sistemas de conteo manuales hacia sistemas automatizados de conteo de pasajeros, cuyas características mínimas de software y hardware permitan enviar, de manera remota (vía correo electrónico, plataforma en línea, entre otros), a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) los datos de pasajeros movilizados.
- II. Mediante resolución RIT-067-2017 del 27 de octubre del 2017, publicada en el Alcance N°261 del diario oficial La Gaceta del 31 de octubre de 2017, se procede a instruir a los prestadores de los servicios de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para que en un plazo máximo de 6 meses a partir de la publicación de esa resolución, implementen el Módulo de Carga de Información de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (en adelante MCSCP).
- III. La Intendencia de Transporte, mediante resolución RIT-048-2018 del 10 de abril del 2018, publicada en el Alcance N° 76 de La Gaceta N° 65 del 16 de abril de 2018, describe los hallazgos encontrados en el proceso de implementación del MCSCP y modifica el Por Tanto V de la resolución RIT-67-2017 en lo que respecta a los estándares técnicos para la remisión de información y al plazo para su implementación.
- IV. Mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril de 2018, de la Junta Directiva de la Aresep, publicada en el Alcance N°88 del diario oficial La Gaceta N° 77 del 3 de mayo de 2018, se modifica parcialmente la Metodología

para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús. Debido a que el número de resolución no fue consignado en este Alcance Digital, se publicó una Fe de Erratas en el Alcance N°90 del Diario Oficial La Gaceta N°78 del 4 de mayo de 2018.

- V.** Mediante resolución RIT-099-2018 del 24 de julio del 2018, publicada en el Alcance N°139 del diario oficial La Gaceta N°139 del 1 de agosto de 2018, considerando la resolución RJD-060-2018, se revocaron los Por Tanto IV y V de la resolución RIT-048-2018, se modificaron los estándares técnicos para la remisión de información por medio del MCSCP y se estableció un nuevo plazo para su implementación.
- VI.** Mediante resolución RE-0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018, publicada en el Alcance N°214 del diario oficial La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Aresep modifica parcialmente la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús. Entre los puntos modificados en la resolución citada se encuentra una modificación del plazo para que los operadores del servicio presenten la información del Sistema de Conteo de Pasajeros.
- VII.** La Intendencia de Transporte, ante la modificación del plazo establecido citado en el resultando anterior y en razón de que el plazo otorgado mediante resolución RIT-099-2018 difería de este último plazo y que además se encontraba pronto a vencer, emite la resolución RE-0008-IT-2019 del 25 de enero de 2019, publicada en La Gaceta 22 del 31 de enero del 2019 modificando el Por Tanto IV.C) de la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018 en cuanto al plazo que ahí había sido establecido.
- VIII.** La Intendencia de Transporte, al presentar la modificación parcial en la Metodología de Fijación Tarifaria Ordinaria para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús, un cambio en lo establecido para el Sistema de Conteo de Pasajeros, emite el informe IN-0023-IT-2019 del 04 de febrero de 2019 que corre agregado al expediente.
- IX.** Se han cumplido en los plazos y procedimientos las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Del informe IN-0023-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que sirve de base a la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

B. MARCO LEGAL

El fundamento técnico y legal de la presente resolución es la normativa vigente que refiere a las obligaciones de los prestadores del servicio público de autobús de cumplir con las disposiciones que esta Autoridad Reguladora dicte, así como lo señalado en la resolución RE-0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018 referente a las modificaciones en el Sistema de Conteo de Pasajeros, lo anterior según se explica seguidamente:

Tal como se desprende de los artículos 5 y 6 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), es función de la Aresep 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, todo ello dentro del marco de su función de fijar precios y tarifas y fiscalizar contable y financieramente el servicio de cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.

La Aresep, para cumplir estas funciones, requiere información de los operadores de los servicios que regula, información que en muchas ocasiones debe ser brindada por estos mismos. Ahora bien, respecto al deber que recae sobre los titulares de la prestación de los servicios regulados de brindar la información solicitada por esta Autoridad Reguladora, este se encuentra establecido en los artículos 14 inciso c) y 24 de la Ley 7593 que indican lo siguiente:

“(…) **Artículo 14.-**

“c) Suministrar oportunamente, a la Autoridad Reguladora, la información que les solicite, relativa a la prestación del servicio.

d) Presentar, cuando la Autoridad Reguladora lo requiera, los registros contables de sus operaciones, conforme lo disponen esta ley y sus reglamentos.”

(…)

Artículo 24.-

“A solicitud de la Autoridad Reguladora, las entidades reguladas suministrarán informes, reportes, datos, copias de archivo y cualquier otro medio electrónico o escrito donde se almacene información financiera, contable, económica, estadística y técnica relacionada con la prestación del servicio público que brindan. Para el cumplimiento exclusivo de sus funciones, la Autoridad Reguladora tendrá la potestad de inspeccionar y registrar los libros legales y contables, comprobantes, informes, equipos y las instalaciones de los prestadores”.

(...)

Establece por otra parte el mismo cuerpo normativo en su numeral 41 inciso h), como una de las causales de revocatoria de la concesión o del permiso, siguiendo el debido proceso administrativo, el uso de información falsa o alterada en cualquiera de los procedimientos fijados en esa Ley.

En el mismo orden de ideas de la obligación de los prestadores de aportar la información solicitada por la Aresep, establece el artículo 24 del Decreto 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593) que los prestadores se encuentran especialmente obligados al cumplimiento de las obligaciones que señala el artículo 14 de la Ley y, en esta medida, deberán prestar toda su colaboración y acatar inmediatamente cualquier indicación de la Aresep.

Así también, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores (Ley 3503) mediante el artículo 17 inciso d), señala como obligación del empresario de transporte remunerado de personas lo siguiente:

“d) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.”

Esta misma obligatoriedad para los prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús, la encontramos reflejada en los incisos e), f) n) y o) del artículo VI denominado “De las Obligaciones de la Concesionaria”, que constan en los contratos de renovación de concesión que hasta el momento han sido remitidos a la Autoridad Reguladora para sus respectivos trámites de refrendo.

Ahora bien, en cuanto al tema específico de la información requerida por la Aresep para el Sistema de Conteo de Pasajeros, se debe recordar que la resolución RE-0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018, que corresponde a la modificación parcial de la resolución RJD-035-2016 (Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús), modificada también mediante resolución RJD-060-2018, establece lo siguiente:

“(...) En la metodología vigente se incorporó el reconocimiento tarifario del precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros (SCP), y se establecieron una serie de características mínimas que deben cumplir los prestadores para la remisión de la información a la plataforma que se habilite para tal efecto. De acuerdo con el conocimiento adquirido en lo que corresponde al SCP, desde su incorporación en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016, en especial sobre los datos que efectivamente pueden proporcionar este tipo de sistemas y su funcionamiento, se busca garantizar que la información capturada pueda ser utilizada para la determinación del volumen de pasajeros movilizados, de acuerdo con lo modificado en la sección 4.7.1. Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros mediante la resolución RJD-060-2018 del 13 de abril del 2018.

De acuerdo con lo anterior se presentan las siguientes modificaciones:

a) Eliminación de la justificación del plazo para estudio y resolución

(...)

b) Establecimiento expreso del mecanismo de participación ciudadana

(...)

c) Requerimientos de información

(...)

d) Plazos de remisión de la información

(...)

e) Plazo para el inicio de remisión de la información del SCP

(...)”

Tal como se observa, la resolución RE- 0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018 modifica una serie de temas relacionados con la información requerida para el Sistema de Conteo de Pasajeros. Estas modificaciones se establecieron en estricto apego a los trámites administrativos correspondientes establecidos en el marco legal vigente, incluyendo sus respectivos los procesos de participación ciudadana.

Ahora bien, para lograr sus objetivos regulatorios, la Autoridad Reguladora emite actos administrativos ejecutivos y ejecutorios, sin dejar de lado que por los cambios constantes de la realidad nacional se pueden ver modificados los mismos, siempre que se pretenda con ellos mejorar la calidad del servicio de regulación brindado por esta Autoridad. De esta manera, como parte de las obligaciones de la Administración se encuentra la de la revisión de sus actos, provenientes de las diversas áreas administrativas que la conforman, ello para promover la armonización de los mismos y evitar contradicciones.

Así, en cuanto al Sistema de Conteo de Pasajeros, no solo se debe tomar en cuenta la modificación realizada por la Junta Directiva de la Aresep mencionada anteriormente, sino también que las circunstancias han determinado que esta Intendencia haya instruido a los operadores sobre los estándares técnicos de presentación de información a cumplir mediante diversas resoluciones de fijaciones tarifarias a nivel nacional, por lo que con el objetivo de alcanzar la armonización de los actos de esta Intendencia con los emanados por la Junta Directiva, así como la armonización de sus propios actos, en cumplimiento del principio de Seguridad Jurídica que debe cubrir todos los actos administrativos y las normas nacionales vigentes, se requiere establecer los estándares técnicos de la información para los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús en un solo acto administrativo de conocimiento general y queden así derogadas las disposiciones que al efecto se emitieron en la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, únicamente en lo referente al SCP.

Por otra parte, al requerirse que la información sea enviada a la Aresep por medio de un sistema automatizado, se requiere que dicha información sea firmada digitalmente, a fin de que se garantice la vinculación jurídica, la integridad, autenticidad y no alteración de la información, conforme a lo establecido en los artículos 8 al 10 de la Ley de Certificados, Firmas Digitales y Documentos Electrónicos (Ley 8454) que establecen lo siguiente:

“(…)

Artículo 8º-Alcance del concepto. *Entiéndase por firma digital cualquier conjunto de datos adjunto o lógicamente asociado a un documento electrónico, que permita verificar su integridad, así como identificar en forma unívoca y vincular jurídicamente al autor con el documento electrónico.*

Una firma digital se considerará certificada cuando sea emitida al amparo de un certificado digital vigente, expedido por un certificador registrado.

Artículo 9º-Valor equivalente. Los documentos y las comunicaciones suscritos mediante firma digital, tendrán el mismo valor y la eficacia probatoria de su equivalente firmado en manuscrito. En cualquier norma jurídica que se exija la presencia de una firma, se reconocerá de igual manera tanto la digital como la manuscrita.

Los documentos públicos electrónicos deberán llevar la firma digital certificada.

Artículo 10.-Presunción de autoría y responsabilidad. Todo documento, mensaje electrónico o archivo digital asociado a una firma digital certificada se presumirá, salvo prueba en contrario, de la autoría y responsabilidad del titular del correspondiente certificado digital, vigente en el momento de su emisión.

No obstante, esta presunción no dispensa el cumplimiento de las formalidades adicionales de autenticación, certificación o registro que, desde el punto de vista jurídico, exija la ley para un acto o negocio determinado.

(...)"

Debe tomarse en cuenta que la información solicitada para el Sistema de Conteo de Pasajeros es importante para determinar los resultados que se generarán en cada acto emitido no solo por la Intendencia de Transporte sino de la Aresep; la firma digital, tal como lo indica el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones, es un simple método para poder asociar la información presentada electrónicamente con la identidad de la persona que la presenta, lo que garantiza su autoría y la integridad de la información digital presentada, de conformidad con los numerales mencionados anteriormente.

Tal como lo indica el jurista Ignacio Monge Dobles en el compendio realizado de la Ley de Certificados, Firmas Digitales y Documentos Electrónicos (Ley 8454), cuando se trata de firmas manuscritas se tiene como funciones primordiales identificar al firmante, dar certeza sobre la real participación del firmante y asociar a esa persona con el contenido de los documentos que firma, lo que no sucede en el caso de los documentos electrónicos ya que generalmente no se encuentran protegidos o encriptados y no contienen mecanismos de imputación de autoría confiables. Lo anterior hace imprescindible que se adopten mecanismos que brinden esa seguridad jurídica a los documentos o archivos de naturaleza electrónica.

Continúa indicando que para lograr un grado de certeza comparable al de la firma ológrafa o manuscrita, una firma digital debe ser única respecto del firmante, creada usando mecanismos o medios que estén bajo control exclusivo del firmante, de forma que cualquier cambios posterior a los documentos o información contenida en el mismo, sea fácilmente detectable.

Así, el punto de equiparación de la firma digital a la firma manuscrita constituye la esencia de cualquier normativa, al permitir que quienes opten por utilizar documentos digitales, obtengan garantías y seguridades jurídicas similares o inclusive mayores a las que brinda la utilización del soporte en papel.

Queda claro con lo anterior, que el establecimiento del requerimiento de firma digital en la información solicitada a los prestadores del servicio regulado, no solamente brinda seguridad jurídica respecto de la información presentada ante la Aresep, sino que ofrece mayor seguridad a los operadores del servicio de que dicha información no será posteriormente modificada de manera tal que los pueda perjudicar.

C. CONSIDERACIONES RELEVANTES

1. Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (SCP) y la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús y sus modificaciones.

Tal como ha sido expuesto hasta el momento, en la resolución RJD-035-2016 se define la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” y se establecen las características mínimas que debe contener la información proveniente de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (SCP).

Como parte del proceso de mejora de los instrumentos regulatorios y en concordancia con los objetivos estratégicos de la Aresep, se aprobó la modificación parcial a la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús, (RJD-060-2018).

En este mismo sentido, a raíz de la valoración de la realidad de la operación de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la modificación de las características mínimas que debe contener la información proveniente de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros, contenidas en el apartado 4.11.2 de la resolución RJD-035-2016. De esta manera se dictó la resolución RE-0215-JD-2018 de la cual conviene extraer lo siguiente:

“(…)

Sistema automatizado conteo de pasajeros:

Modifíquese el apartado 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, para que se lea de la siguiente manera:

4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros

(...)

El sistema automatizado de conteo de pasajeros se debe componer del software y hardware necesarios para el registro, procesamiento y remisión de la información para cada viaje que cumpla con los siguientes requerimientos:

- a) La descripción general del viaje: el código y descripción de la ruta, el código y descripción del ramal; el número de la placa del autobús; el sentido (1-2), (2-1) o anillo; la fecha con hora de inicio y fin del viaje.*
- b) La cantidad de ascensos de pasajeros regulares y pasajeros adultos mayores por separado, en cada una de las paradas o conjunto de paradas durante el viaje. En caso de que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje.*
- c) La cantidad de descensos de pasajeros totales en cada una de las paradas o conjunto de paradas durante el viaje. En caso de que la Aresep lo determine para rutas específicas, la información podrá ser requerida a nivel de ramal y viaje.*

En cuanto a los plazos para la remisión de la información a la plataforma digital que habilite la Aresep, se establece lo siguiente:

- d) Los datos sin depurar en rutas urbanas deben ser remitidos como máximo dos días hábiles posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que hayan concluido durante ese día. En caso de rutas interurbanas los datos sin depurar deben ser remitidos como máximo tres días hábiles posteriores al final de cada día de servicio para los viajes que hayan concluido durante ese día.*
- e) Los datos depurados de las rutas urbanas e interurbanas, deben ser remitidos como máximo diez días hábiles posteriores al final de cada día de servicio, para los viajes que hayan concluido durante ese día.*

Se establece el plazo máximo de un año a partir de la publicación en el Diario Oficial La Gaceta de la resolución que aprueba esta modificación metodológica para que todos los operadores inicien con la remisión de la información según los requerimientos establecidos en esta sección”.

(...)”

2. Actuaciones realizadas por la Intendencia de Transporte, como aplicador de la Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús.

La Intendencia de Transporte, como aplicador de las metodologías tarifarias establecidas por la Junta Directiva ha realizado una serie de acciones para operativizar lo ahí definido, según el siguiente detalle:

- *Por tanto V de la resolución RIT-067-2017: Implementación del “Módulo de Carga de Información de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (MCSCP)” y definición de los estándares técnicos de los reportes que deben generar los sistemas.*
- *Por tanto IV y V de la resolución RIT-048-2018: Modificación de los estándares técnicos de la información que se debe cargar en el MCSCP y del plazo de implementación, a la luz de los hallazgos obtenidos durante este proceso.*
- *Puntos b y d del Por tanto IV de la resolución RIT-099-2018: Revocación parcial de la resolución RIT-048-2018 y modificación de los estándares técnicos de la información que se debe cargar en el MCSCP, así como del plazo de implementación, según los cambios establecidos en la resolución RJD-060-2018.*
- *Resolución RE-0008-IT-2019: Modificación a la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, en relación con el plazo para remitir la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.*

D. ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS.

Se desarrolló en las secciones anteriores la evolución de las instrucciones emitidas a los prestadores del servicio respecto de las características mínimas de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros solicitada en la metodología tarifaria. Asimismo se señalaron las acciones que ha realizado la Intendencia de Transporte para garantizar la correcta aplicación de esta metodología.

En virtud de que la resolución RE-0215-JD-2018 modificó los requerimientos básicos de información asociados con el reconocimiento tarifario de dichos sistemas, se ha valorado la necesidad de realizar ajustes para que la información que se reciba de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros, cumpla con las características, procedimientos y mecanismos establecidos en la metodología tarifaria vigente.

Por esta razón, se hace necesario modificar el Por Tanto V de la resolución RIT-067-2017, así como modificar los puntos b y d del Por Tanto IV de la resolución RIT-099-2018 y establecer los siguientes estándares técnicos de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros:

1. Herramienta Informática para la remisión de información.

Los datos provenientes de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros (SCP) constituyen uno de los ingresadores de información del Sistema de Información Regulatoria (SIR), por lo que esta será la herramienta oficial para su remisión a la Aresep.

El acceso al SIR será únicamente mediante el uso de firma digital, tal y como fue dispuesto en el Por Tanto II, acápite IV de la resolución 131-RIT-2015, mediante la dirección <https://aresep.go.cr/sir>. No se aceptará la remisión de información por otro medio distinto a este, para garantizar el procesamiento consistente y uniforme de los datos provenientes de todos los prestadores del servicio.

En este sentido, para garantizar la vinculación jurídica, la integridad, autenticidad y no alteración de la información remitida a la Aresep, toda la información proveniente de los SCP que se remita por medio del SIR deberá estar firmada digitalmente por quien el prestador del servicio autorice para tal efecto.

Las responsabilidades de remisión de la información de los SCP por medio del SIR, se definen de la siguiente manera:

- **Prestador del servicio:** responsable del envío y de la calidad y veracidad de la información que se remita a la Aresep por medio del SIR.
- **Usuario autorizado:** asignado por el prestador del servicio para el envío de la información en su nombre, por medio del SIR.

El prestador del servicio podrá habilitar o deshabilitar a los usuarios autorizados, por medio del envío del formulario que se pondrá a disposición para tal efecto en la dirección <https://aresep.go.cr/sir>. Este formulario deberá estar firmado por el prestador del servicio o su representante legal y para su remisión se deberá contar con una personería jurídica vigente cargada en el sistema.

2. Tipos de información y periodicidad de entrega

El prestador del servicio deberá enviar tres tipos de información según el siguiente detalle:

- a. Registros de Paradas: *Son los registros de información de las paradas correspondientes a las rutas y ramales autorizados al prestador del servicio.*

El prestador del servicio deberá remitir una única vez la plantilla denominada “Registro de Paradas” como máximo el 18 de diciembre de 2019, con el fin de que la Intendencia de Transporte pueda validarla con la información proveniente del Consejo de Transporte Público, previo a la recepción de los datos de ascenso y descenso de pasajeros.

El prestador del servicio deberá mantener permanentemente actualizado este registro directamente en el SIR.

- b. Datos sin depurar: *Son los datos provenientes directamente del SCP sin procesar, es decir sin ningún tipo de modificación, intervención ni análisis. Para este efecto se utilizará la plantilla denominada “Reporte Tipo”, que deberá ser remitida dentro de los plazos establecidos en la resolución RE-0215-JD-2018.*
- c. Datos depurados: *Son los datos provenientes del SCP procesados, es decir una vez que el prestador del servicio haya aplicado sus criterios de depuración. Para este efecto se utilizará la plantilla denominada “Reporte Tipo”, que deberá ser remitida dentro del plazo establecido en la resolución RE-0215-JD-2018.*

3. Plantillas para la remisión de información

- a. Registro de Paradas

La plantilla denominada “Registro de Paradas” contiene la siguiente información:

- *Código de Parada: Código numérico único definido por el prestador para la parada.*
- *Descripción de Parada: Nombre definido por el prestador para identificar la parada.*
- *Sentido: Sentido del viaje de origen a destino. Utilizará los códigos 1-2, 2-1 o tipo anillo.*
- *Coordenada X: Valor de la coordenada geográfica mediante Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS, Longitud).*

- *Coordenada Y: Valor de la coordenada geográfica mediante Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS, Latitud).*
- *Coordenada Z: Valor de la coordenada geográfica mediante Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS, Altimetría).*
- *Precisión: error medio de posición de las coordenadas X, Y mediante Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS).*

Esta plantilla así como sus estándares técnicos y manual se encuentran disponibles para los usuarios del sistema en la dirección <https://aresep.go.cr/sir>.

b. Reporte Tipo

La plantilla denominada “Reporte Tipo” contiene la siguiente información:

- *Código de ruta: Código de identificación de la ruta definido por el CTP. La Intendencia de Transporte proporcionará a los prestadores códigos de identificación en caso de que el CTP no lo haga.*
- *Descripción de la ruta: Nombre de la ruta definida por el CTP.*
- *Código de ramal: Código de identificación del ramal definido por el CTP. La Intendencia de Transporte proporcionará a los prestadores códigos de identificación en caso de que el CTP no lo haga.*
- *Descripción del ramal: Nombre del ramal que consiste en una sección parcial de una ruta definida por el CTP, que constituye un recorrido completo y tiene un origen único y un final único definidos. En caso de que la ruta no tenga ramales autorizados, la descripción será la misma que la descripción de la ruta.*
- *Clase: clase para el número de placa: AB, SJB, HB, CB, LB, GB, PB.*
- *Placa: Número de placa de la unidad de autobús.*
- *Sentido: Sentido del viaje de origen a destino. Utilizará los códigos 1-2, 2-1 o anillo.*
- *Código de la Parada: Código de la parada o conjunto de paradas, contenidos en el “Registro de Paradas” del SIR.*
- *Fecha: Fecha en que se brindó el servicio.*
- *Hora Inicio Viaje: Hora de inicio del viaje.*
- *Hora Fin Viaje: Hora de fin del viaje.*
- *Ascenso del Pasajero Regular: Registro agrupado del ascenso de los pasajeros regulares en cada parada o conjunto de paradas.*
- *Ascenso del Pasajero Adulto Mayor: Registro agrupado del ascenso de los pasajeros adulto mayor en cada parada o conjunto de paradas.*
- *Descenso de Pasajeros Totales: Registro agrupado del descenso de los pasajeros totales en cada parada o conjunto de paradas.*

Esta plantilla así como sus estándares técnicos y manual se encuentran disponibles para los usuarios del sistema en la dirección <https://aresep.go.cr/sir>.

4. Plazo para el inicio del envío de la información de los SCP

La presentación de información solicitada para los Sistemas de Conteo de Pasajeros se refleja en reconocimientos de dicho sistema para los operadores dentro de las fijaciones tarifarias ordinarias, por lo que contar con esta información es esencial para la Aresep.

Tomando en cuenta lo anterior, se debe tomar como fecha máxima para la remisión de la información de los SCP, según los estándares técnicos contenidos en el presente informe, el 18 de diciembre de 2019, de acuerdo a lo establecido en la resolución RE-0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018, publicada en el Alcance N°214 de La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, no obstante lo anterior, los operadores pueden presentarla en el menor tiempo posible.

En cuanto a este plazo máximo mencionado anteriormente, se recuerda que la Intendencia de Transporte ante la modificación del plazo establecido mediante la resolución RE-0215-JD-2018 para que los operadores del servicio presenten la información del Sistema de Conteo de Pasajeros y en razón de que el plazo otorgado mediante resolución RIT-099-2018 se encontraba pronto a vencer, emite la resolución RE-0008-IT-2019 del 25 de enero de 2019 con la que modifica el Por Tanto IV.C) de la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018.

5. Modificación de la información de los SCP remitida por medio del SIR.

Por regla general, la información proveniente de los SCP remitida a través del SIR no debería ser modificada, no obstante, en caso de que el prestador del servicio requiera realizar algún tipo de modificación de dicha información deberá tomar en cuenta que solamente podrá ser modificada si no ha sido utilizada en alguno de los mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros, establecidos en la metodología tarifaria vigente, ni como fuente primaria de información para análisis relativos a la prestación del servicio, fijaciones tarifarias o cualquier otro mecanismo que conlleve a una decisión de la Administración.

Para modificar información que no se encuentre dentro de las excepciones citadas anteriormente, se deberá completar y remitir el formulario que se pondrá a disposición al efecto en la dirección <https://aresep.go.cr/sir>, el cual deberá estar firmado por el prestador del servicio o su representante legal y deberá presentarse acompañado por una personería jurídica vigente.

Después de recibida la solicitud, la Intendencia de Transporte valorará la justificación y las evidencias aportadas e indicará al operador mediante resolución si las mismas son suficientes para aceptar la modificación.

E. CONCLUSIONES

Con base en el análisis realizado, se llega a las siguientes conclusiones relativas al establecimiento de los estándares técnicos de la información para los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús:

- 1. La metodología tarifaria para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús y sus modificaciones, aprobada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, estableció la obligatoriedad a todos los prestadores del servicio de presentar la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros.*
- 2. La Intendencia de Transporte, como aplicador de las metodologías tarifarias aprobadas por la Junta Directiva, estableció una herramienta informática que cumple con los aspectos relacionados con la recepción de la información proveniente de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros.*
- 3. En virtud de que la Intendencia ha instruido a los operadores sobre los estándares técnicos de presentación de información a cumplir mediante diversas resoluciones de fijaciones tarifarias a nivel nacional, con el objetivo de alcanzar la armonización de los actos de esta Intendencia con los emanados por la Junta Directiva, así como la armonización de sus propios actos, en cumplimiento del principio de Seguridad Jurídica, se requiere establecer los estándares técnicos de la información para los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús en un solo acto administrativo de conocimiento general y derogar las disposiciones que al efecto se emitieron en la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, únicamente en lo referente al SCP.*
- 4. Para garantizar la correcta aplicación de la metodología tarifaria, la información proveniente de los sistemas de conteo de pasajeros debe cumplir con las características establecidas en la sección D del presente informe (D. ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS).*

F. RECOMENDACIONES

Fundamentados en el presente informe, se realizan las siguientes recomendaciones en procura de que sean tomadas en cuenta por medio de una resolución de carácter general de la siguiente forma:

- 1. Derogar las especificaciones técnicas de presentación de información instruidas en el Por Tanto V de la resolución RIT-067-2017, así como las establecidas en los puntos b y d del Por Tanto IV de la resolución RIT-099-2018.*
- 2. Establecer los estándares técnicos de la información proveniente de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros, según lo indicado en la sección D del presente informe (D. ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS).*
- 3. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús a que remitan la información relacionada con las paradas autorizadas por el Consejo de Transporte Público, o, en su defecto, las utilizadas de hecho por parte del prestador, para el ascenso y descenso de pasajeros, según lo indicado en la sección D. del presente informe. (D.ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS). La remisión de la información podrán hacerla desde el momento en que entre en vigencia la resolución que al efecto se emita, con un plazo máximo al 18 de diciembre de 2019.*
- 4. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que inicien la presentación de la información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros por medio del SIR, según lo indicado en la sección D. del presente informe. (D.ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS). La remisión de la información podrán hacerla desde el momento en que entre en vigencia la resolución que al efecto se emita, con un plazo máximo al 18 de diciembre de 2019.*
- 5. Indicar a los prestadores del servicio público remunerado de personas, que el ingresador de información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros del SIR se encuentra ya en funcionamiento. Asimismo, que la entrega de la información requerida en la presente resolución es una obligación legal amparada por las leyes 3503 y 7593. Por lo tanto, se insta a los operadores a tomar las previsiones necesarias para realizar pruebas de entrega de información de previo a la fecha límite de cumplimiento.*

(...)"

- II. Conforme con los resultados y considerando que preceden y de acuerdo con el mérito de autos, lo procedente es acoger lo indicado en el informe IN-0023-IT-2019 del 04 de febrero de 2019 y establecer los estándares técnicos de la información para los sistemas automatizados de conteo de pasajeros para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, tal y como se dispone.

POR TANTO:

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

**EL INTENDENTE DE TRANSPORTE
RESUELVE:**

- I. Acoger el informe IN-0023-IT-2019 del 04 de febrero de 2019 y proceder a:
 - A. Derogar las especificaciones técnicas de presentación de información instruidas en el Por Tanto V de la resolución RIT-067-2017, así como las establecidas en los puntos b y d del Por Tanto IV de la resolución RIT-099-2018.
 - B. Establecer los estándares técnicos de la información proveniente de los Sistemas Automatizados de Conteo de Pasajeros, según lo indicado en la sección D del citado informe (D.ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS).
 - C. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús a que remitan la información relacionada con las paradas autorizadas por el Consejo de Transporte Público, o, en su defecto, las utilizadas de hecho por parte del prestador, para el ascenso y descenso de pasajeros, según lo indicado en la sección D. del presente informe. (D.ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS). La remisión de la información podrán hacerla desde el momento en que entre en vigencia la presente resolución, con un plazo máximo al 18 de diciembre de 2019.

- D. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que inicien la presentación de la información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros por medio del SIR, según lo indicado en la sección D. del presente informe. (D.ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS). La remisión de la información podrán hacerla desde el momento en que entre en vigencia la presente resolución, con un plazo máximo al 18 de diciembre de 2019.
- E. Indicar a los prestadores del servicio público remunerado de personas, que el ingresador de información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros del SIR se encuentra ya en funcionamiento. Asimismo, que la entrega de la información requerida en la presente resolución es una obligación legal amparada por las leyes 3503 y 7593. Por lo tanto, se insta a los operadores a tomar las previsiones necesarias para realizar pruebas de entrega de información de previo a la fecha límite de cumplimiento.

Esta resolución rige 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. 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. 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.

PUBLÍQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O. C. N° 9123-2019.—
Solicitud N° 023-2019.—(IN2019317271).

RE-0012-IT-2019

San José, a las 14:00 horas del 04 de febrero de 2019

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES SABANA CEMENTERIO S.A., PARA LAS RUTAS 02 y 02 A DESCRITAS RESPECTIVAMENTE COMO: SAN JOSÉ-SABANA-CEMENTERIO Y SAN JOSÉ-LA PITAHAYA.

EXPEDIENTE ET-059-2018

RESULTANDOS:

- I. La empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria excepcional y transitoria en las rutas 02 y 02 A descritas respectivamente como: San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya, según los acuerdos en artículo 7.9.153 de la Sesión Ordinaria 53-2014 y artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015, ambos de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebradas el 24 de setiembre de 2014 y 6 de mayo de 2015 respectivamente.
- II. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”*.
- III. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- IV. El 17 de octubre de 2018, la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A., representada por la señora Maritza Monge Fallas, mayor, empresaria, cédula de identidad 1-0545-0738, en su condición de representante legal de la citada empresa, presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep) ajuste de incremento de un 113,79% sobre las tarifas vigentes de las rutas 02 y 02 A (folios 1 al 68).

- V. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0020-IT-2018 del 22 de octubre de 2018, solicita información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 71 al 74).
- VI. El 30 de octubre del 2018, la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A., remite la información solicitada en el Auto de Prevención AP-0020-IT-2018 (folios 77 al 172).
- VII. Mediante Auto de Admisibilidad OF-2000-IT-2018 del 02 de noviembre de 2018, la Intendencia de Transporte, otorga la admisibilidad a la solicitud de revisión tarifaria (folios 179 al 180).
- VIII. La convocatoria a audiencia pública se publica en los diarios: La Teja y La Extra del 26 de noviembre de 2018 y en el diario oficial La Gaceta N°219 de 26 de noviembre de 2018 (folio 236).
- IX. La audiencia pública se realiza a las 17:30 horas (5:30 p.m.) del 07 de enero de 2019 en el salón comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Barrio La Pitahaya, ubicado en avenida 3A, entre calles 32 y 34, Merced, San José, San José.
- X. Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0011-DGAU-2019 del 15 de enero de 2019, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 239 al 240), y según el acta de la audiencia N° 3-AP-2019, emitida bajo el oficio AC-0007-DGAU-2019 del 14 de enero del 2019, que corre a folios 220 al 234; se detallan las coadyuvancias y oposiciones presentadas en la audiencia pública.
- IX. Cumpliendo con 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.
- X. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0024-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que corre agregado al expediente.
- XI. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0024-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO

B.1. Variables utilizadas:

Variable	ARESEP
<i>Volumen Mensual de Pasajeros Movilizados (pasajeros)</i>	237.213
<i>Distancia (Km/carrera)</i>	6,75
<i>Carreras</i>	4.786,42
<i>Flota (unidades)</i>	18
<i>Tipo de cambio (colones)</i>	₡589,72
<i>Precio combustible (colones)</i>	₡575,91
<i>Tasa Activa</i>	15,95%
<i>Tasa de rentabilidad Reglas tipo 2</i>	11,50%
<i>Valor promedio del bus (colones)</i>	₡64.070.393,74
<i>Edad promedio de la flota (años)</i>	8,44
<i>Ocupación media</i>	34,77%

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:

“(…)

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

- 1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*

2. *Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
3. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - ii. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

Los estudios técnicos de los puntos 1, 2 y 3 deben ser realizados según las reglas unívocas de la ciencia y la técnica de las disciplinas de ingeniería de transporte y estadística. También a los estudios técnicos que hayan sido aceptados por Aresep de previo a la entrada en vigencia de esta modificación o estén en ejecución en ese momento, siempre que cumplan con la antigüedad máxima de 3 años desde la aceptación formal.

(...)”

Como puede observarse la determinación del volumen mensual de pasajeros del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles fuentes de información o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de ningún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe abordar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección de la fuente de información está establecida en el inciso b) del mismo apartado 4.7.1, que en lo que interesa señala:

“(…)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.*

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario), para lo cual se calculará la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas durante esos 12 meses.

En caso que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR y el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportadas por el prestador en la fuente de información que corresponda (SCP, SIR).

En caso contrario, se tomará la mayor cantidad de pasajeros por carrera entre el valor medio del intervalo de confianza y la cantidad procedente de la fuente de información (SCP, SIR), mientras que para las carreras se toma igualmente el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportadas de la fuente de información (SCP, SIR).

- ii. En caso que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio*

(...)

- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SIR o SCP según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico aceptado por la Aresep.*

- iv. En caso que solamente exista el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.*

(...)"

Con fundamento en lo anteriormente indicado, se concluye que la selección de la fuente de información para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año.*
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep.*

- d) *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP).*
- e) *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

Validación de datos del SCP

Para el presente estudio no se cuenta con la información proveniente del SCP, esto en virtud de lo dispuesto en el inciso c) del Por Tanto IV de la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, publicada en el Alcance N°139 a La Gaceta N° 139 del 1 de agosto de 2018, modificado por la resolución RE-0008-IT-2019 del 25 de enero del 2019, que en lo conducente establece:

“c) Instruir a los prestadores del servicio remunerado de personas, modalidad autobús, a que remitan la información proveniente de sus sistemas automatizados de conteo de pasajeros según el plazo máximo de un año a partir de la publicación de la resolución RE-0215-JD-2018 del 11 de diciembre de 2018, publicada en el Alcance N°214 del diario oficial La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018.”

Consecuentemente, y atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b) anterior, esto es validando las estadísticas remitidas por la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A. al SIR, para lo cual se debe realizar lo estipulado en el punto i., inciso b) del apartado 4.7.1

Validación de las estadísticas

El procedimiento de validación establece los siguientes pasos:

- 1- Definir un intervalo de confianza por ramal con la información más reciente entre: un estudio técnico aceptado por la Aresep y un estudio técnico aprobado por el CTP, en ambos casos con no más de 3 años de haberse aceptado.*
- 2- Procesar los datos provenientes de los reportes estadísticos por ramal del último año.*
- 3- Calcular la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad de carreras reportadas durante el último año.*
- 4- Determinar si el dato obtenido en el punto 3 se encuentra en el intervalo de confianza establecido en el punto 1 anterior, si el dato está dentro del*

intervalo, el volumen mensual de pasajeros se calculará multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera por el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportados en las estadísticas. Caso contrario se tomará la el dato mayor de cantidad de pasajeros por carrera entre el valor medio del intervalo de confianza y el dato obtenido de las estadísticas reportadas por el operador al SIR y para el cálculo del volumen mensual de pasajeros se procederá igualmente, es decir multiplicando la cantidad de pasajeros por carrera por el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportados en las estadísticas.

De acuerdo a lo antes indicado, el primer paso para la validación de las estadísticas presentadas por la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A. para las rutas 02 y 02 A, es la determinación del intervalo de confianza.

Ahora bien, no se establece en la metodología vigente la forma en que se debe calcular este intervalo, recordando en este punto que la metodología tarifaria ordinaria vigente pretende en su esencia evitar la discrecionalidad a la hora de su aplicación, siendo la Intendencia de Transporte la encargada de aplicar el modelo en las fijaciones tarifarias. Lo anterior en aras de establecer reglas claras y definidas a los operadores y usuarios de la forma en que se calcularán las tarifas del servicio.

En la metodología tarifaria se establece el procedimiento de validación de las estadísticas remitidas por la operadora al SIR; no obstante, no se define en forma completa el procedimiento para realizarlas, esto por cuanto no se norma dentro de la metodología la forma en que se debe calcular el intervalo de confianza.

En ese contexto, la Aresep, a través del Centro de Desarrollo de la Regulación (en adelante CDR) se encuentra actualmente elaborando un protocolo para normar los aspectos faltantes en la forma en que se deben de llevar a cabo las validaciones de las estadísticas presentadas por los prestadores del servicio en cuestión, el cual debe ser aprobado por la Junta Directiva. A la fecha del dictado del presente acto administrativo se encuentra aún en proceso de elaboración, aprobación y promulgación, proceso del cual ya la Intendencia de Transporte mediante los oficios 1113-IT-2017, 1121-IT-2017 y 1419-IT-2018, emitió su criterio al CDR a fin de que se considere como insumo para el citado protocolo, que finalmente deberá valorar para su aprobación la Junta Directiva.

Igualmente se debe señalar que el protocolo por encontrarse precisamente en su fase elaboración, no es un procedimiento que sea de pleno

conocimiento por parte de los operadores del servicio y de los usuarios del mismo, lo que aumenta la posibilidad de riesgo a la hora de resolver la solicitud de revisión tarifaria; puesto que se causaría una indefensión a los administrados por no haberse sometido al mecanismo de participación ciudadana respectivo.

Queda en evidencia entonces, que ante la ausencia de la formalización de las reglas para fijar un intervalo de confianza, las cuales no se definen en la metodología tarifaria ordinaria vigente, esto para completar el procedimiento de validación de las estadísticas, esta Intendencia de Transporte determina que, para el presente caso y hasta tanto no se incorpore el cálculo del intervalo de confianza en la metodología o se apruebe el protocolo indicado por parte de la Junta Directiva de la Aresep, no procede realizar la validación de los datos remitidos por la empresa al SCP o SIR.

Estudio Técnico Aprobado por la Aresep o por el CTP

En el orden de prioridad establecido en la metodología en cuanto a la información disponible, se entra a determinar para este caso la existencia de un estudio técnico aprobado por la Aresep y de no contar con este, utilizar un estudio técnico aprobado por el CTP con menos de 3 años.

Para el caso bajo análisis las rutas 02 y 02 A no cuenta con un estudio técnico aprobado por la Aresep, pero si dispone de un estudio técnico aprobado por el CTP con menos de 3 años de vigencia.

Conforme a lo establecido en la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria y luego de revisar la prioridad en la selección de la información disponible, la Intendencia de Transporte utilizará para el presente caso el estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante acuerdo en artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 del 31 de julio del 2018, mediante el cual se conoce y aprueba todas las recomendaciones del oficio DTE-2018-0223 de la Dirección Técnica del CTP, relacionadas con el estudio técnico del esquema operativo de Autotransportes Sabana Cementerio S.A., elaborado por el Organismo de Inspección denominado Oil Test International (Costa Rica) S.A. (folios 22 al 42 y del 124 al158), el cual no tiene más de 3 años, tal como se requiere en la metodología.

En el citado estudio el volumen de pasajeros movilizados para las rutas 02 y 02 A es el siguiente:

RUTA	DESCRIPCIÓN RUTA	DESCRIPCIÓN RAMAL	VOLUMEN MENSUAL PASAJEROS CTP
02 y 02 A	San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya	San José-Sabana-Cementerio	231.339
02 y 02 A	San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya	San José-La Pitahaya	5.874
	TOTAL		237.213

B.1.2. Distancia

Según la metodología vigente en el punto 4.12.1.b. Recorridos y distancia por carrera, el cálculo de la distancia se realizará de la siguiente manera:

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia 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 el recorrido actualizado y autorizado mediante acuerdo en artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 del 31 de julio del 2018 del CTP. Las distancias se calculan con base en los datos de la inspección de campo realizada por la Intendencia de Transporte, según Informe de medición de distancias IN-0095-IT-2018 del 13 de noviembre de 2018 (folios 1107 al 1111 del RA-100).

Se conoce la variante para el recorrido de la ruta 02 aprobado según acuerdo en artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 04-2019 del CTP de 29 de enero de 2019. Este nuevo recorrido no es contemplado en el presente estudio por cuanto fue aprobado posterior a la fecha de la Audiencia Pública realizada el 7 de enero de 2019 y además la diferencia entre distancias del anterior recorrido y el nuevo no es significativa, tal como el mismo acuerdo lo señala (ver anexos del estudio).

El detalle de distancias es el siguiente:

DESCRIPCIÓN RAMAL	DISTANCIA POR CARRERA PROPUESTA (RUTA ANILLO) (Km)	DISTANCIA POR CARRERA ARESEP (RUTA ANILLO) (Km)	DISTANCIA POR CARRERA PARA EL CÁLCULO EN Km
San José-Sabana-Cementerio	6,95	6,73	6,73
San José-La Pitahaya	7,16	7,23	7,23

La distancia ponderada por carrera medida por Aresep para las rutas 02 y 02 A es de 6,75 km, con un 100 % de calle asfaltada.

B.1.3. Carreras

Acorde al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se comparan las siguientes dos fuentes:

“(…)

- i. Carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP.
- ii. Carreras reportadas en las estadísticas operativas de los últimos doce meses (CMRr), por el prestador del servicio, ya sea archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria) o provenientes de sistemas automatizados de conteo de pasajeros.

La cantidad de carreras mensuales a utilizar en el cálculo tarifario se determinan así:

- i. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son menores que las carreras autorizadas, se consideran las carreras brindadas por el operador.
- ii. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son mayores a las autorizadas se consideran las carreras autorizadas por el CTP.”

Aplicando este criterio el resultado es el siguiente:

DESCRIPCIÓN RAMAL	CARRERAS AUTORIZADAS POR MES	CARRERAS REPORTADAS POR EL OPERADOR	CARRERAS MENSUALES PARA EL CÁLCULO
San José-Sabana-Cementerio	5.996,06	4.560,75	4.560,75
San José-La Pitahaya	326,11	225,67	225,67
Total	6.322,17	4.786,42	4.786,42

Como puede observarse, las estadísticas de la empresa son menores que las autorizadas. En virtud de que tal como se indicó en el apartado 4.12.1.a antes señalado, sí se cumple con registro de las estadísticas de los últimos 12 meses al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria, para el presente caso se utiliza el dato de carreras reportadas por la empresa entre octubre 2017 y setiembre 2018.

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 considera lo siguiente:

“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

Además, mediante el Cuadro 1 de la sección 4.2 Aplicación de reglas para el cálculo tarifario, se definen las reglas de aplicación para el cálculo tarifario de la siguiente manera:

Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1	Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2
<i>Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP</i>	<i>Unidades que a la fecha de corte no se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP *Se asume que estas unidades no han estado en acuerdos de flota anteriores</i>

Seguidamente, según el punto 4.12.2.g. Tipos de unidad, se indica el procedimiento de clasificación de cada unidad a saber:

“(…) 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.”

La flota autorizada para la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A., consta en oficio DACP-2018-0447 del 15 de marzo de 2018 (folios 15 al 19). La clasificación de las unidades consta en oficio DTE-2018-0635 del 16 de noviembre de 2018 de la Dirección Técnica del CTP (folios 218 al 219).

Las unidades autorizadas se encuentran tipificadas con reglas de cálculo tipo 1 y tipo 2.

A continuación se detalla la flota autorizada:

N°	Placa	Modelo	Capacidad		Tipo de Unidad	Regla de Aplicación
			Sentados	De pie		
1	AB004299	2007	50	22	URBANO	1
2	AB004385	2007	53	22	URBANO	1
3	AB004386	2007	52	22	URBANO	1
4	AB004402	2007	53	22	URBANO	1
5	AB004412	2007	53	22	URBANO	1
6	SJB011062	2007	49	22	INTERURBANO CORTO	1
7	SJB011063	2007	49	22	INTERURBANO CORTO	1
8	SJB011064	2007	49	22	INTERURBANO CORTO	1
9	SJB011065	2007	49	22	INTERURBANO CORTO	1
10	SJB011066	2007	49	22	INTERURBANO CORTO	1
11	SJB012245	2010	49	22	INTERURBANO CORTO	1
12	SJB012246	2010	49	22	INTERURBANO CORTO	1
13	SJB012247	2010	49	22	INTERURBANO CORTO	1
14	SJB016878	2018	47	22	TI (INTERURBANO CORTO/MEDIO)	2
15	SJB016879	2018	47	22	TI (INTERURBANO CORTO/MEDIO)	2
16	SJB016880	2018	47	22	TI (INTERURBANO CORTO/MEDIO)	2
17	SJB016881	2018	47	22	TI (INTERURBANO CORTO/MEDIO)	2
18	SJB016882	2018	46	22	TI (INTERURBANO CORTO/MEDIO)	2

En cuanto a pasajeros de pie se consideran 22 por ser el dato medio según artículo 4.1 de Sesión Ordinaria 22-2007 de la Junta Directiva del CTP. En el modelo actual, ese dato no se considera en los cálculos de demanda, solo se utiliza para el cálculo de la ocupación media.

Según consulta en el Registro Nacional, todas las unidades están a nombre de la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A. a excepción de las placas: AB004299, AB004385, AB004386, AB004402 y AB004412 que pertenecen a Transportes Unidos Alajuelenses S.A. las cuales cuentan con autorización del CTP para ser arrendadas y presentan el correspondiente contrato de alquiler (folios 56 al 60).

La metodología vigente, en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, indica lo siguiente acerca del reconocimiento del mismo:

“(...)

En el cálculo tarifario se considerarán 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, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amporen los vehículos destinados para

brindar el servicio, situación que fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 002-032-2009 de la sesión ordinaria N° 032-2009. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el monto del contrato de arrendamiento de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda el importe de la depreciación más la rentabilidad que conllevaría la misma en el caso de que no estuviera arrendada (es decir, en caso de que fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad.

(...)”

Siguiendo el procedimiento descrito anteriormente, el valor máximo que se reconoce para las unidades arrendadas, es el equivalente al concepto de depreciación y rentabilidad, el cual es nulo, dado que las unidades por tener 12 años están totalmente depreciadas y no generan rentabilidad. El detalle se muestra en la pestaña denominada: “Flota” del modelo tarifario.

Valor de las 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:

“(...)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTAabr).

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

A partir de la entrada en vigencia de esta metodología para cada año posterior al año de corte, se definirá el valor tarifario cada autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2. Este valor tarifario lo mantiene el autobús durante toda su vida útil.

(...)”

Para las reglas tipo 1, se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada.

Para las reglas tipo 2, se les asignarán el valor que resulte menor entre comparar el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH) y el correspondiente valor tope máximo por tipo de unidad para su año de fabricación. En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará única y exclusivamente para asignarle su valor tarifario, el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús según las reglas tipo 1 (sección 4.13.2.a.1).

El valor tarifario promedio reconocido por el modelo tarifario es de ¢64.070.394 por autobús.

Cumplimiento de la Ley 7600

Acorde al punto 4.12.2.h. Unidades autorizadas con rampa o elevador, se tiene:

“Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600. Las unidades deberán estar autorizadas y acreditadas en el cumplimiento de la Ley mencionada, y deberá ser verificable en el acuerdo de flota del CTP vigente en la solicitud tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria es parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

En el oficio DACP-2018-0447 del 15 de marzo de 2018 (folios 15 al 19) se indica que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% 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, se discurre lo siguiente:

“Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular.”

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 siguientes unidades:

“(…) únicamente 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”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 8,4 años y todas las unidades presentan una antigüedad menor a 15 años.

B.1.5. Tipo de cambio

El tipo de cambio utilizado según la metodología vigente es de ₡ 589,72 correspondiente al promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR del período julio 2018 a diciembre 2018.

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 de la siguiente forma:

“Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá 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 (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep”.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡575,91 por litro.

B.1.7. Tasa de Rentabilidad

Según se indica en el punto 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, se establece dos tipos de tasa, una para las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y otra para las reglas de cálculo tarifario tipo 2, esto según se indica:

(...)

a. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará 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.

(...)

b. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

La tasa de rentabilidad (tr^v) se obtendrá utilizando la metodología del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC, por su nombre en inglés Weighted Average Cost of Capital). Este dato se calcula una vez al año para todo el sector utilizando la siguiente ecuación:

$$tr^v = \frac{D}{A} * r_d + \frac{E}{A} * r_e$$

Donde:

tr^v = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

$\frac{D}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda.

r_d = Costo del financiamiento.

$\frac{E}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios.

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

Para el presente estudio se consideran los siguientes datos:

<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1</i>	<i>15,95%</i>
<i>Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (*)</i>	<i>11,50%</i>

Nota: (*) Valor determinado mediante resolución RIT-096-2018 del 23 de julio de 2018 y publicada en el Alcance N°137 a La Gaceta N°137 del 30 de julio de 2018.

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 Sabana Cementerio S.A., con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), 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 concesionaria se encuentra al día con sus obligaciones (anexos del informe tarifario).

Se consulta además al Ministerio de Hacienda, la situación tributaria de la empresa mediante correo electrónico de fecha 31 de enero de 2019 (corre agregado al expediente). El Ministerio en respuesta al correo citado emite el oficio SPSCA-009-2019 del 31 de enero de 2019, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias con fecha de corte al 30 de enero de 2019 (corre agregado al expediente).

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

Mediante certificación CT-0018-DF-2019 del 18 de enero de 2019, la Dirección Financiera de la Aresep en respuesta a consulta formulada por la Intendencia de Transporte, indica que la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A., se encuentra al día en el pago del canon de regulación al III Trimestre del 2018 y que el plazo para cancelar el IV trimestre del 2018 vence el 28 de febrero de 2018 (agregado al expediente administrativo).

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 mediante correo electrónico, emite el oficio OF-0293-DGAU-2019 del 23 de enero de 2019 (corre agregado al expediente), en el que certifica que se da el cumplimiento de la entrega del informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2018, además indica lo siguiente:

“(…)

- i. El informe debe venir suscrito por el titular del servicio o quien ostente su debida representación, en este caso, el informe es suscrito, según indica, por la señora Maritza Monge Fallas, no obstante, a esta Dirección General no le consta esta representación.*

(…)”

Sin embargo, hay que indicar que la señora Maritza Monge Fallas, se acredita al expediente tarifario ET-059-2018 como representante legal de la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A., de hecho es la que gestiona ante la Aresep la revisión tarifaria de las rutas 02 y 02 A

B.1.10 Ocupación media de las unidades

Acorde a las condiciones de operación establecidas por el CTP para las rutas 02 y 02 A y el valor calculado del volumen de pasajeros movilizados, se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 34,77%, 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.

B.2. Análisis del modelo tarifario ordinario

El modelo tarifario ordinario a aplicar en la presente solicitud tarifaria corresponde al vigente al momento en que se le dio la respectiva admisibilidad, por ser el modelo en que se basó la solicitud tarifaria llevada a audiencia pública. Vale señalar que, con el dictado del auto de admisibilidad, el cual se da en el marco de lo dispuesto por la resolución RRG-6570-2007, al operador del servicio se le consolidó una situación jurídica, la cual es tramitar su petición tarifaria con las reglas vigentes al momento de admitir su petición y con las cuales se justificó su solicitud, tal y como lo exige la resolución anteriormente citada.

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario aplicable en presente caso, según lo indicado en el párrafo anterior, establece un incremento del 69,59% sobre las tarifas vigentes de las rutas 02 y 02 A.

B.2.1. Explicación del ajuste tarifario respecto a la última fijación.

Esta ruta no ha sido objeto de ajustes tarifarios ordinarios, las fijaciones tarifarias que se le han otorgado han sido únicamente por la metodología de ajuste extraordinario (fijaciones nacionales). Esto explica en parte el monto del incremento recomendado.

Dado lo anterior, no se pueden hacer comparaciones respecto a los cambios en las principales variables según el modelo tarifario vigente.

B.2.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento sobre las tarifas vigentes de la ruta 2 y 2 A, con los siguientes resultados incluyendo los respectivos redondeos:

Ruta	Descripción ruta	Descripción ramal	Tarifa Regular (¢)		Variación absoluta	
			Vigente	Resultante	Absoluta	Porcentual
02-02A	San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya	San José-Sabana-Cementerio	145	245	100	68,97%
02-02A	San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya	San José-La Pitahaya	145	245	100	68,97%

B.3.3. Explicación de los motivos por los cuales se aumentan las tarifas en un 69,59% en lugar de un 113,79% solicitado por el prestador del servicio:

La diferencia entre el ajuste propuesto por el operador y nuestro ajuste resultante se explica por las diferencias entre los valores de las variables que se usaron en las correspondientes corridas del modelo tarifario. Las siguientes diferencias inciden directamente en los costos variables:

- *Distancia:* La ponderación de los recorridos de los dos ramales en nuestro caso (distancia ponderada) es menor en un 3,07% respecto a la presentada por el solicitante. Esto incide en una disminución de los costos variables como combustible, llantas, aceites, lubricantes y filtros.
- *Cantidad de carreras:* Según metodología vigente, Aresep toma el promedio de carreras reportadas por el operador en los últimos 12 meses (octubre 2017 y setiembre 2018) por ser un dato menor que el dato de las carreras autorizadas. Así, en nuestros cálculos, este parámetro es un 32,08% menor que el usado por el solicitante lo cual incide en una disminución de los costos variables como combustible, llantas, aceites, lubricantes y filtros. Esta es la variable de más peso en las diferencias obtenidas.
- *Edad promedio de la flota:* el solicitante corrió el modelo tarifario a fines de 2018 y nuestra corrida es de enero de 2019. El cambio de año hace que la flota se envejezca un año más, lo cual baja los montos de depreciación y rentabilidad.

Lo anterior se resume en la siguiente tabla:

VARIABLE	ARESEP	Solicitud	Diferencia absoluta	Diferencia %
<i>Distancia (km/carrera)</i>	6,75	6,96	0,207	3,07%
<i>Carreras</i>	4.786,42	6.322,11	1.535,69	32,08%
<i>Edad promedio de flota (años)</i>	8,44	7,44	-1	-11,84%

(...)"

- II. Igualmente del informe IN-0024-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

"(...)

Posiciones admitidas

1. Oposición: *Consejero del Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, representado por Jorge Sanarrucia Aragón, cédula número 05-0302-0917. Hace uso de la palabra en la audiencia, presenta escrito (visible a folios 213 al 217).*

- *La demanda de pasajeros y el esquema operativo general utilizados en la solicitud tarifaria de la empresa se basan en parámetros recomendados por un estudio de la empresa Oil Test International, el cual es simplemente transferido en un acuerdo del CTP sin ningún antecedente y trabajo de campo de respaldo que permita su análisis y comparación.*
- *El esquema obtenido de oferta de servicio, obedece a las necesidades de la empresa y no de los usuarios.*
- *La empresa no cumple las carreras autorizadas.*
- *Se conoce la posibilidad de hacer estudios de demanda por terceros pero se cuestiona la legalidad de admitir estudios de todo el esquema operativo por parte de terceros y no por el CTP y la ARESEP.*
- *Se solicita que ARESEP realice un estudio de demanda y valide la información de la cantidad de pasajeros.*
- *Solicita que la ARESEP gestione al CTP realizar el estudio del sistema operativo pues le corresponde por ley.*
- *Solicita aclarar lo relativo a las unidades AB4412 y SJB008328*

2. Coadyuvancia: *María Elena Álvarez Herra, portadora de la cédula de identidad número: 01-0504-0129. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- *El servicio brindado por lo empresa en Barrio La Luisa ha sido excelente; por lo tanto estoy a favor de la actual solicitud tarifaria.*

3. Oposición: *Luis José Palma Mora, portador de la cédula de identidad número: 01-0495-0940. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- *No hay proporción entre el porcentaje de aumento solicitado y los ingresos de los usuarios. El aumento es alto y no todos pueden pagarlo y la situación del país no está para esto.*
- *ARESEP (el modelo) no contempla las necesidades de los usuarios a los cuales se deben las empresas.*
- *No se da servicio sábados y domingos, los dos ramales tienen la misma tarifa pero condiciones operativas diferentes, los adultos mayores no son bien tratados.*

4. Coadyuvancia: *Ibel Zúñiga Artavia, portadora de la cédula de identidad número: 01-0648-0767. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- *No me opongo a la actual solicitud tarifaria propuesta por la empresa.*
- *La comunidad de La Luisa está agradecida con la empresa por su apoyo y buen servicio.*
- *Les gustaría un bus más cada media hora,*

5. Coadyuvancia: *Kattia Vanessa Piedra Gómez, portadora de la cédula de identidad número: 01-0811-0961. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- *Vecina de La Luisa. Agradecida con la empresa, apoya el aumento propuesto.*

6. Oposición: *José Antonio Benavides Brenes, portador de la cédula de identidad número: 01-0428-0976. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- *Se opone a un aumento tal alto del 117%.*
- *Es lógico que los vecinos de La Luisa estén contentos pues antes no tenían servicio.*
- *Esta ruta es de paso, la gente la usa para trasladarse básicamente de Cuesta de Moras a la Coca Cola o de ahí a la Caja.*
- *Hay unos buses que dan lástima: antiguos, asientos de plywood. Se da mucha rotación de choferes y algunos conducen mal (alta velocidad), baja de carreras después de las 6:30 pm.*

- Anterior empresa disfrazaba el servicio cuando el MOPT hacía revisiones.

7. Oposición: Víctor Manuel Orozco Méndez, portador de la cédula de identidad número: 01-0315-0450. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- El aumento es excesivo.
- No se especifica el tiempo que estará el aumento.

Respuestas a posiciones

1. Sobre el estudio de demanda y esquema operativo realizado por un tercero (Oil Test International):

Acerca de lo indicado por el Consejero del Usuario, la Intendencia de Transporte señala que el tema del dato del volumen de pasajeros utilizado en el citado estudio, todo esto en apego a lo establecido en el apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente (resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018). Se debe indicar que éste órgano Técnico consideró como dato del volumen de pasajeros movilizadas en la ruta 02 y 02 A el estudio de normalización de demanda aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 del 31 de julio de 2018 (folio 22 al 43), el cual acoge la recomendación vertida por la Dirección Técnica del CTP mediante el oficio DTE-2018-0223. Es importante señalar que el estudio de normalización de demanda es realizado por la empresa Oil Test Internacional (OTI), remitido por la Dirección Técnica del CTP al Director Ejecutivo del CTP y este a su vez a la Junta Directiva de dicho Consejo para su consideración y finalmente es avalado por la Junta Directiva en todos sus extremos.

La Intendencia de Transporte en estricto apego a la metodología tarifaria vigente para fijaciones ordinarias debe aceptar como válido el acuerdo del CTP, esto en virtud de que es emitido por el Órgano facultado en la materia de su competencia. Ahora bien, si el Consejero del Usuario o cualquier opositor considera que existen inconsistencias que invalidan su utilización para el estudio tarifario de la ruta 02 y 02 A, es criterio de esta Intendencia de Transporte que deben hacer uso de los mecanismos pertinentes para solicitar la revocatoria de lo dispuesto por el CTP. Es importante indicar además que el acuerdo de la Junta Directiva del CTP es válido y se encuentra vigente, y cumple con los presupuestos establecidos en la metodología tarifaria ordinaria vigente para su utilización y como tal la Intendencia de Transporte se encuentra en la obligación legal de considerarlo en el trámite tarifario.

Es importante mencionar que éste Órgano Técnico debe indicar que tanto la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos como el Consejo de Transporte Público tienen por ley sus propias competencias que marcan el marco de acción jurídico y técnico sobre el cual deben desempeñar sus labores, siendo que la intromisión de un institución en las competencias de la otra resultaría a todas luces irregular y sujeto a sanciones para los funcionarios públicos que transgredan de alguna forma la línea de sus competencias.

Así con lo antes referido, debemos señalar que la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores N°3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, define en el capítulo I y II, en lo que interesa lo siguiente:

“(…)

CAPITULO I

Definiciones y disposiciones generales

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

CAPITULO II

Facultades de los organismos públicos.

Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para

garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes. A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) **Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.**
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.
- c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.
- d) **Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.**

(...)” (La negrita y el subrayado no son originales)

Está claro a partir del enunciado normativo transcrito, que es precisamente el Consejo de Transporte Público el encargado y por ende el único competente para establecer los esquemas operativos propios de cada ruta que otorgue en concesión o en permiso a particulares, quienes por medio de un contrato de concesión (debidamente refrendado por la ARESEP) o acuerdo de permiso, exploten con título habilitante, el servicio público remunerado de personas en la modalidad autobús.

Por su parte la ARESEP cuenta dentro de sus funciones y obligaciones fijar precios y tarifas conforme con estudios técnicos, además de velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima del servicio (Artículos 5 y 6 de la Ley 7593).

Además de la normativa, la Intendencia de Transporte se respalda para fijar tarifas en una Metodología cuya aprobación la hace el Jeraarca Superior de la Institución (Junta Directiva) siendo la actual metodología la plasmada en la Resolución RJD-035-2016. Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, modalidad autobús, así como la Resolución RJD-060-2018 (Modificación Parcial a la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús). En ese contexto éste Órgano Técnico debe como aplicadora de dicha Metodología ajustarse en su totalidad al enunciado de esa regulación administrativa, y por ende se determina que la metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica:

“(...)”

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

- 1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
- 2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- 3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - iv. Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
- 4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
- 5. Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

Los estudios técnicos de los puntos 1, 2 y 3 deben ser realizados según las reglas unívocas de la ciencia y la técnica de las disciplinas de ingeniería de transporte y estadística. También a los estudios técnicos que hayan sido aceptados por Aresep de

previo a la entrada en vigencia de esta modificación o estén en ejecución en ese momento, siempre que cumplan con la antigüedad máxima de 3 años desde la aceptación formal.

(...)

Puede observarse la determinación del volumen mensual de pasajeros del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles fuentes de información o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de ningún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe abordar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección de 54 fuente de información está establecida en el inciso b) del mismo apartado 4.7.1, que en lo que interesa señala:

“(...)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.*

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

(...)

- ii. En caso que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las*

fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio

(...)

- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SIR o SCP según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico aceptado por la Aresep.*
- iv. En caso que solamente exista el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.*

(...)"

Con fundamento en lo anteriormente indicado, se concluye que la selección de la fuente de información para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año.*
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep.*
- d) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP).*
- e) Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

Dada lo anterior la Intendencia de Transporte determinó que conforme a lo establecido en la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria y luego de revisar la prioridad en la selección de la información disponible, se utilizara para el presente caso el estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 celebrada el día 31 de julio de 2018, el cual no tiene más de 3 años, tal como se requiere en la metodología.

Ahora bien, lo resuelto por dicha Junta en la Sesión Ordinaria 20-2018 celebrada el 31 de julio de 2018 en donde conocen el oficio DTE-2018-0223 referente al estudio técnico del esquema operativo de Autotransportes Sabana Cementerio S.A., señalando al respecto dicho acuerdo lo siguiente:

“(…)

ARTICULO 7.3- *Se conoce oficio DTE-2018-0223 referente a estudio técnico del esquema operativo de AUTOTRANSPORTES SABANA CEMENTERIO S.A. elaborado por el Organismos de Inspección denominado Oil Test International (Costa Rica) S.A. acreditado ante el Ente Costarricense de Acreditación.*

CONSIDERANDO:

ÚNICO *Este Órgano Colegiado procede analizar el oficio **DTE-2018-0232** referente a estudio técnico del esquema operativo de **Autotransportes Sabana Cementerio S.A.** elaborado por el Organismo de Inspección denominado Oil Test International (Costa Rica) S.A. acreditado ante el Ente Costarricense de Acreditación, mociónándose para aprobar el esquema operativo de la referida empresa. El indicado oficio forma parte integral de esta acta.*

POR TANTO, SE ACUERDA:

- 1. Aprobar, basados en los fundamentos, motivos y contenidos, desarrollados en los considerandos del oficio DTE-2018-0223, todas las recomendaciones contenidas en el oficio dicho, el cual forma parte integral de este acuerdo.*
- 2. Aprobar el esquema operativo presentado por la empresa **Autotransportes Sabana Cementerio S.A.** realizado por la empresa **Oil Test International (Costa Rica) S.A.** y que consta adjunto al oficio **DTE-2018-0223.***

(…)”

Es claro que partiendo siempre de la literalidad de la Metodología, la Intendencia de Transporte como aplicadora de la misma, verificó que dicho informe técnico de la empresa Oil Test International haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público lo cual ocurrió precisamente en la Sesión Ordinaria 20-2018 del 31 de julio del 2018, es decir cumple con el requisito metodológico para tener por válido el mismo y utilizarlo para el presente estudio de oficio.

Ahora bien, como ya se indicó, si existiera disconformidad técnica o legal acerca del informe técnico citado o del propio acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, las partes tienen abierta la posibilidad jurídica de acudir a las instancias respectivas a fin de combatir lo que estiman fuera de la ciencia y la técnica, pero no es este el espacio procesal para resolver tales situaciones, puesto que como ya lo indicamos líneas atrás, eso provocaría la intromisión de la Autoridad Reguladora en las competencias exclusivas y excluyentes del Consejo de Transporte Público.

En ese mismo sentido recordemos que la Ley 8220 (Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos) determina en su artículo 3 el respeto de competencias entre instituciones señalando que la Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos, salvo lo relativo al régimen de nulidades.

Entonces, la aprobación por parte del Consejo de Transporte Público no es cuestionable por parte de la Intendencia de Transporte puesto que no se encuentra dentro del ámbito suyo el realizar ésta labor dentro del proceso tarifario.

En resumen, la Intendencia de Transporte tal y como se señaló, para el caso en concreto cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados para la ruta 02 y 02 A, validado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, según se desprende de lo establecido en el artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 celebrada el día 31 de julio de 2018, mismo que no tiene más de 3 años, es decir cumple con lo ordenado en la Metodología en su sección 4.7.1. Así las cosas, éste Órgano Técnico no encuentra motivo para que la Aresep deba ordenar un estudio técnico, si el mismo Ente Concedente verificó y validó a partir de sus criterios técnicos y legales el informe de la empresa Oil Test International para la ruta bajo estudio tarifario.

La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante acuerdo en artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 del 31 de julio del 2018, conoce y aprueba todas las recomendaciones del oficio DTE-2018-0223 de la Dirección Técnica del CTP, relacionadas con el estudio técnico del

esquema operativo de Autotransportes Sabana Cementerio S.A., elaborado por el Organismo de Inspección denominado Oil Test International (Costa Rica) S.A.

De acuerdo con las leyes 3503 y 7969, el Consejo de Transporte Público (CTP) del MOPT, es el órgano competente para establecer las condiciones de servicio en una determinada ruta o grupo de rutas, tales como: los horarios (que determinan el número de carreras), la cantidad y calidad de la flota, la determinación del recorrido, la ruta y los ramales. Si bien ARESEP puede realizar verificación de variables como la distancia o realizar mediciones de la demanda de pasajeros; escapa de nuestro alcance y competencia el cuestionar las decisiones de ese ente competente en materia de transporte, sobre las condiciones de operación de una determinada concesión o permiso para operar determinada ruta.

De tal forma, si se considera que existen errores en la metodología y las herramientas utilizadas y aprobadas por el CTP para la determinación de parámetros operativos como los horarios, demanda y flota, esto debe entonces ser recurrido directamente a dicho órgano.

Se indica, asimismo, que la presente resolución se le notificará al CTP con lo que tendrán conocimiento de las oposiciones de los usuarios a fin de que determinen las acciones pertinentes.

2. Sobre el papel de ARESEP de velar por los usuarios tomando en cuenta su situación socioeconómica:

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

Si bien la ARESEP no puede ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos; escapa a su ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

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

Respecto a las tarifas iguales para los dos recorridos se indica que el modelo tarifario se aplica a la ruta 02 y 02 A la cual está actualmente conformada por los dos ramales cuya tarifa es igual por diseño y estructura tarifaria, basados en los principios de simplificación y racionalización tarifarios formalmente establecidos desde la resolución RRG-2206-2001 del 16 de agosto del 2001.

Con respecto a la aplicación del modelo, no se observan argumentaciones sobre alguna mala aplicación de la metodología vigente en el modelo tarifario empleado. Las oposiciones y argumentos esgrimidos, se refieren más bien, a aspectos de la calidad de la propia prestación del servicio brindado por el operador, lo cual se responde en el siguiente punto.

4. Posiciones relacionadas con aspectos de calidad del servicio referentes a: rotación y mala conducción de los choferes; variación ampliación e incumplimiento de horarios y flota; mal estado de las unidades; mal trato al adulto mayor.

Debe quedar claro que el presente estudio tarifario corresponde a la aplicación del modelo tarifario. En este sentido, el enfoque técnico se debe centrar en la completa y correcta aplicación de la metodología tarifaria vigente.

Por lo anterior, los aspectos expuestos en las posiciones relacionados con quejas sobre la calidad de la prestación del servicio o incumplimiento del mismo, tales como: mal trato al usuario, mucha rotación de los choferes; variación e incumplimiento de horarios; mal estado de las unidades; mal trato al adulto mayor, serán atendidos mediante un procedimiento aparte del proceso de fijación tarifaria. De esta forma, lo que se hará es: 1) hacer un traslado a la empresa, con indicación expresa en la resolución, para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios; y 2) se notificará la resolución al CTP puesto que, como ya se ha indicado, es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos.

5. Acerca de las unidades AB-4412 y SJB-08328

El Consejero del Usuario señala en su oposición que “Asimismo se le recuerda a la Intendencia de Transporte la importancia de actualizar la corrida del modelo tarifario ordinario, debido a que en la pestaña 4 de la flota, se hallan diferencias entre la información que se utilizó en la corrida del modelo y la información que autorizó el Consejo de Transporte

*Público, según oficio DACP-2018-0447 del 15 de marzo de 2018, nótese, que se incluye la unidad de autobús con placa SJB008328 y se excluye la unidad de autobús con placa AB4412, aunque en el acuerdo, el punto C denominado **Consolidado**, define la información definitiva de las unidades autorizadas como flota óptima”*

Al respecto éste Órgano Técnico indica: En el modelo tarifario ordinario se tomó en cuenta la flota actualizada por el CTP según oficio DACP-2018-0447 del 15 de marzo de 2018 (folios 15 al 19), en el cual se contempla la sustitución (exclusión) de la unidad SJB-008328 por la unidad AB-004412 (inclusión). Sin embargo, nótese que dichas sustituciones o cambios son en forma inversa a como lo plantea el Consejero del Usuario.

(...)”

- 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 las rutas 02 y 02 A 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), 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 IN-0024-IT-2019 del 04 de febrero de 2019 y proceder a ajustar las tarifas de las rutas 02 y 02 A; operadas por la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A. según se indica:

Ruta	Descripción ruta	Descripción ramal	Tarifa (¢)	
			Regular	Adulto Mayor
02-02A	San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya	San José-Sabana-Cementerio	245	0
02-02A	San José-Sabana-Cementerio y San José-La Pitahaya	San José-La Pitahaya	245	0

- II.** Indicar a la empresa Autotransportes Sabana Cementerio S.A. lo siguiente:
- a. 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-059-2018, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.
 - b. Cumplir a cabalidad con 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.
- III.** Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial 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. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la Ley General de la Administración Pública. 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.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—O. C. N° 9123-2019.—
Solicitud N° 023-2019.—(IN2019317242).

RE-0013-IT-2019

San José, a las 15:00 horas del 04 de febrero de 2019

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA COMPAÑÍA DE INVERSIONES LA TAPACHULA S.A, PARA LA RUTA 09 DESCRITA COMO: SAN JOSÉ-ESCAZÚ-BELLO HORIZONTE-SAN ANTONIO-SANTA ANA Y RAMALES.

EXPEDIENTE ET-065-2018

RESULTANDOS

- I. La empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionaria excepcional y transitoria en la ruta 09 descrita como: San José-Escazú-Bello Horizonte-San Antonio-Santa Ana y ramales, según los acuerdos en artículo 7.9.157 de la Sesión Ordinaria 53-2014 y artículo 8.1 de la Sesión Ordinaria 25-2015, ambos de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, celebradas el 24 de setiembre de 2014 y 6 de mayo de 2015 respectivamente
- II. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- III. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- IV. El 1 de noviembre del 2018, el señor Clifton Tate Gordon, mayor, casado empresario, cédula de identidad 1-0939-0421, en su condición de apoderado especial de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A presenta ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (en adelante Aresep), solicitud de ajuste de incremento de un 9,72% sobre las tarifas vigentes de la ruta 09 (folios 1 al 430).

- V. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0021-IT-2018 del 6 de noviembre de 2018, solicita información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 612 al 614).
- VI. El 09 de noviembre del 2018, el señor Clifton Tate Gordon, remite la información solicitada mediante Auto de Prevención AP-0021-IT-2018 (folios 440 al 606).
- VII. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-2058-IT-2018 del 15 de noviembre de 2018, otorga la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 616 al 618).
- VIII. Mediante memorando ME-0080-IT-2018 del 16 de noviembre de 2018, la Intendencia de Transporte solicita a la Dirección General de Atención al Usuario que inicie el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. para la ruta 09 (folio 619).
- IX. La convocatoria a audiencia pública se publica el día 29 de noviembre del año 2018 en La Gaceta N°222 y en los diarios: La Teja y La Extra (folio 636).
- X. La audiencia pública se realiza a las 17:30 horas (5:30 p.m.) del 9 de enero de 2019, en Auditorio de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ubicado en Guachipelín de Escazú, San José, Oficentro Multipark, edificio Turrubares.
- XI. Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficio IN-0020-DGAU-2019 de fecha 16 de enero del 2019, de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 1319 al 1338) y según el acta de la audiencia pública N°002-AP-2019, del 16 de enero de 2019, emitida bajo el oficio AC-0010-DGAU-2019 que corre agregada al expediente se detallan las coadyuvancias y oposiciones presentadas en la audiencia pública.
- IX. Cumpliendo con 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.
- X. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0025-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que corre agregado al expediente.

- XI. En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Conviene extraer lo siguiente del informe IN-0025-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que sirve de base para la presente resolución:

“(…)

B. ANÁLISIS TARIFARIO

B.1. Variables utilizadas:

Variable	Aresep
<i>Demanda neta (pasajeros)</i>	2.035.553
<i>Distancia (km/carrera)</i>	27,10
<i>Carreras</i>	29.698,23
<i>Flota (unidades)</i>	182
<i>Tipo de cambio (\$)</i>	589,72
<i>Precio combustible (¢)</i>	575,91
<i>Tasa de rentabilidad (tipo 1) (%)</i>	15,93
<i>Tasa de rentabilidad (tipo2) (%)</i>	11,50
<i>Valor del bus (¢)</i>	92.051.024,50
<i>Edad promedio de la flota</i>	9
<i>Ocupación media (%)</i>	53,12

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:

“(…)

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

1. *Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
2. *Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
3. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - ii. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

Los estudios técnicos de los puntos 1, 2 y 3 deben ser realizados según las reglas unívocas de la ciencia y la técnica de las disciplinas de ingeniería de transporte y estadística. También a los estudios técnicos que hayan sido aceptados por Aresep de previo a la entrada en vigencia de esta modificación o estén en ejecución en ese momento, siempre que cumplan con la antigüedad máxima de 3 años desde la aceptación formal.

(...)”

Como puede observarse la determinación del volumen mensual de pasajeros del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles fuentes de información o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de ningún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe abordar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección de la fuente de información está establecida en el inciso b) del mismo apartado 4.7.1, que en lo que interesa señala:

“(…)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.*

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario), para lo cual se calculará la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas durante esos 12 meses.

En caso que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la

multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR y el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportadas por el prestador en la fuente de información que corresponda (SCP, SIR).

En caso contrario, se tomará la mayor cantidad de pasajeros por carrera entre el valor medio del intervalo de confianza y la cantidad procedente de la fuente de información (SCP, SIR), mientras que para las carreras se toma igualmente el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportadas de la fuente de información (SCP, SIR).

- ii. En caso que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio*

(...)

- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SIR o SCP según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico aceptado por la Aresep.*

- iv. En caso que solamente exista el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.*

(...)"

Con fundamento en lo anteriormente indicado, se concluye que la selección de la fuente de información para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año.
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep.
- d) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP).
- e) Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.

Validación de datos del SCP

Para el presente estudio no se cuenta con la información proveniente del SCP, esto en virtud de lo dispuesto en el inciso c) del Por Tanto IV de la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, publicada en el Alcance N°139 a La Gaceta N° 139 del 1 de agosto de 2018, que en lo conducente establece:

“Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que remitan la información proveniente de sus sistemas automatizados de conteo de pasajeros en un plazo máximo de 6 meses después de la publicación de la presente resolución.”

Consecuentemente, y atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b) anterior, esto es validando las estadísticas remitidas por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. al SIR, para lo cual se debe realizar lo estipulado en el punto i., inciso b) del apartado 4.7.1

Validación de las estadísticas

El procedimiento de validación establece los siguientes pasos:

- 1- Definir un intervalo de confianza por ramal con la información más reciente entre: un estudio técnico aceptado por la Aresep y un estudio técnico aprobado por el CTP, en ambos casos con no más de 3 años de haberse aceptado.*
- 2- Procesar los datos provenientes de los reportes estadísticos por ramal del último año.*

- 3- *Calcular la cantidad media de pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad de carreras reportadas durante el último año.*
- 4- *Determinar si el dato obtenido en el punto 3 se encuentra en el intervalo de confianza establecido en el punto 1 anterior, si el dato esta dentro del intervalo, el volumen mensual de pasajeros se calculará multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera por el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportados en las estadísticas. Caso contrario se tomará la el dato mayor de cantidad de pasajeros por carrera entre el valor medio del intervalo de confianza y el dato obtenido de las estadísticas reportadas por el operador al SIR y para el cálculo del volumen mensual de pasajeros se procederá igualmente, es decir multiplicando la cantidad de pasajeros por carrera por el dato mayor entre la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP y las carreras mensuales reportados en las estadísticas.*

De acuerdo a lo antes indicado, el primer paso para la validación de las estadísticas presentadas por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. para la ruta 09, es la determinación del intervalo de confianza.

Ahora bien, no se establece en la metodología vigente la forma en que se debe calcular este intervalo, recordando en este punto que la metodología tarifaria ordinaria vigente pretende en su esencia evitar la discrecionalidad a la hora de su aplicación, siendo la Intendencia de Transporte la encargada de aplicar el modelo en las fijaciones tarifarias. Lo anterior en aras de establecer reglas claras y definidas a los operadores y usuarios de la forma en que se calcularán las tarifas del servicio.

En la metodología tarifaria se establece el procedimiento de validación de las estadísticas remitidas por la operadora al SIR; no obstante, no se define en forma completa el procedimiento para realizarlas, esto por cuanto no se norma dentro de la metodología la forma en que se debe calcular el intervalo de confianza.

En ese contexto, la Aresep, a través del Centro de Desarrollo de la Regulación (en adelante CDR) se encuentra actualmente elaborando un protocolo para normar los aspectos faltantes en la forma en que se deben de llevar a cabo las validaciones de las estadísticas presentadas por los prestadores del servicio en cuestión, el cual debe ser aprobado por la Junta Directiva. A la fecha del dictado del presente acto administrativo se encuentra aún en proceso de elaboración, aprobación y promulgación, proceso del cual ya la Intendencia de Transporte mediante los oficios 1113-IT-2017, 1121-IT-2017 y 1419-IT-2018, emitió su criterio al CDR a fin de que se considere como insumo para el citado protocolo, que finalmente deberá valorar para su aprobación la Junta Directiva.

Igualmente se debe señalar que el protocolo por encontrarse precisamente en su fase elaboración, no es un procedimiento que sea de pleno conocimiento por parte de los operadores del servicio y de los usuarios del mismo, lo que aumenta la posibilidad de riesgo a la hora de resolver la solicitud de revisión tarifaria; puesto que se causaría una indefensión a los administrados por no haberse sometido al mecanismo de participación ciudadana respectivo.

Queda en evidencia entonces, que ante la ausencia de la formalización de las reglas para fijar un intervalo de confianza, las cuales no se definen en la metodología tarifaria ordinaria vigente, esto para completar el procedimiento de validación de las estadísticas, esta Intendencia de Transporte determina que, para el presente caso y hasta tanto no se incorpore el cálculo del intervalo de confianza en la metodología o se apruebe el protocolo indicado por parte de la Junta Directiva de la Aresep, no procede realizar la validación de los datos remitidos por la empresa al SCP o SIR.

Estudio Técnico Aprobado por la Aresep o por el CTP

En el orden de prioridad establecido en la metodología en cuanto a la información disponible, se entra a determinar para este caso la existencia de un estudio técnico aprobado por la Aresep y de no contar con este, utilizar un estudio técnico aprobado por el CTP con menos de 3 años.

Para el caso bajo análisis la ruta 09 no cuenta con un estudio técnico aprobado por la Aresep, pero si dispone de un estudio técnico aprobado por el CTP con menos de 3 años de vigencia.

Conforme a lo establecido en la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria y luego de revisar la prioridad en la selección de la información disponible, la Intendencia de Transporte utilizará para el presente caso el estudio técnico aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante acuerdo en artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 296), en la cual la Junta Directiva del CTP acuerda la Normalización de Demanda para cada recorrido operado por la ruta 09, fundamentado en el estudio técnico DTE-2017-0697 del 2 de noviembre de 2017 de la Dirección Técnica del CTP.

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

Descripción de ramal	Demanda Mensual
<i>San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal</i>	64.004
<i>San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista</i>	108.201
<i>San Jose-Escazú-Guachipelin por Anonos</i>	92.441
<i>San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa</i>	152.613
<i>San Jose-Escazú-Santa Teresa y viceversa</i>	100.400
<i>San Jose-Escazú-Barrio El Carmen</i>	38.712
<i>San Jose-Escazú-Calle el Curio y viceversa</i>	21.438
<i>San Jose-Escazú Centro y viceversa</i>	117.409
<i>San Jose-Escazú-Bello Horizonte y viceversa</i>	53.930
<i>San Jose-Escazú-Bebedero- viceversa</i>	50.433
<i>San Jose-Escazú-Vista de Oro</i>	21.025
<i>Circunvalación Escazú</i>	38.045
<i>San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista</i>	684.915
<i>San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja</i>	244.847
<i>Santa Ana-Lindora y viceversa</i>	48.692
<i>Santa Ana-Pozos y viceversa</i>	44.061
<i>Santa Ana-Salitral y viceversa</i>	20.654
<i>Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya y viceversa</i>	25.064
<i>Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa y viceversa</i>	18.752
<i>Santa Ana-Matinilla y viceversa</i>	21.168
<i>Santa Ana-Barrio España por Cebadilla y viceversa</i>	23.312
<i>Santa Ana-Barrio España por la Chimba y viceversa</i>	28.663
<i>Ciudad Colon-Piedades (periférica y viceversa)</i>	16.774
Total	2.035.553

Así las cosas, según el procedimiento establecido, la cantidad de pasajeros considerada en el presente estudio corresponde a 2.035.553 pasajeros promedio por mes, distribuido en los 23 ramales autorizados para la ruta 09.

B.1.2. Distancia

Según la metodología vigente en el punto 4.12.1.b. Recorridos y distancia por carrera, el cálculo de la distancia se realizará de la siguiente manera:

“(...) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia 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 el recorrido actualizado y autorizado mediante acuerdo en artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 297).

El detalle de distancias es el siguiente:

Descripción de ramal	Distancia (Km)
San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	26,80
San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista	29,89
San Jose-Escazú-Guachipelin por Anonos	26,68
San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa	21,60
San Jose-Escazú-Santa Teresa y viceversa	20,73
San Jose-Escazú-Barrio El Carmen	21,63
San Jose-Escazú-Calle el Curio y viceversa	24,80
San Jose-Escazú Centro y viceversa	16,85
San Jose-Escazú-Bello Horizonte y viceversa	20,16
San Jose-Escazú-Bebedero- viceversa	27,21
San Jose-Escazú-Vista de Oro	21,71
Circunvalación Escazú	47,40
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	44,44
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	36,26
Santa Ana-Lindora y viceversa	10,27
Santa Ana-Pozos y viceversa	10,33
Santa Ana-Salitral y viceversa	9,01
Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya y viceversa	11,40
Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa y viceversa	17,93
Santa Ana-Matinilla y viceversa	14,20
Santa Ana-Barrio España por Cebadilla y viceversa	10,59
Santa Ana-Barrio España por la Chimba y viceversa	9,60
Ciudad Colon-Piedades (periférica y viceversa)	11,20
Distancia Ponderada	27,01

La distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará un dato de 27,01 km.

B.1.3. Carreras

Acorde al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se comparan las siguientes dos fuentes:

“(…)

- i. Carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP.
- ii. Carreras reportadas en las estadísticas operativas de los últimos doce meses (CMRr), por el prestador del servicio, ya sea archivadas en el expediente de requisitos de admisibilidad (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud de fijación tarifaria) o provenientes de sistemas automatizados de conteo de pasajeros.

La cantidad de carreras mensuales a utilizar en el cálculo tarifario se determinan así:

- i. Si las carreras reportadas por el prestador del servicio son menores que las carreras autorizadas, se consideran las carreras brindadas por el operador.
- ii. 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 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folios 271 al 294), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 09.

Descripción de ramal	Carreras Autorizadas	Carreras en las estadísticas	Carreras para el cálculo
San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	895,71	898,81	895,71
San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista	1.491,41	1.443,75	1.443,75
San Jose-Escazú-Guachipelin por Anonos	1.123,99	1.058,13	1.058,13
San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa	2.219,72	2.229,33	2.219,72
San Jose-Escazú-Santa Teresa y viceversa	1.634,89	1.537,96	1.537,96
San Jose-Escazú-Barrio El Carmen	834,84	830,79	830,79
San Jose-Escazú-Calle el Curio y viceversa	486,99	462,96	462,96
San Jose-Escazú Centro y viceversa	1.839,26	1.745,54	1.745,54
San Jose-Escazú-Bello Horizonte y viceversa	971,81	943,83	943,83
San Jose-Escazú-Bebedero- viceversa	804,40	795,42	795,42
San Jose-Escazú-Vista de Oro	500,03	351,17	351,17
Circunvalación Escazú	1.130,51	1.068,79	1.068,79
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	7.243,97	6.736,38	6.736,38
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	2.684,96	2.501,13	2.501,13
Santa Ana-Lindora y viceversa	1.513,15	1.526,42	1.513,15
Santa Ana-Pozos y viceversa	1.087,03	1.119,08	1.087,03
Santa Ana-Salitral y viceversa	1.002,24	792,46	792,46
Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya y viceversa	660,91	614,08	614,08
Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa y viceversa	604,39	550,08	550,08
Santa Ana-Matinilla y viceversa	434,81	499,33	434,81
Santa Ana-Barrio España por Cebadilla y viceversa	730,48	787,33	730,48
Santa Ana-Barrio España por la Chimba y viceversa	754,40	807,92	754,40
Ciudad Colon-Piedades (periférica y viceversa)	660,91	630,46	630,46
Total	31.310,82	29.931,15	29.698,23

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará el dato de 29.698,23 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 considera lo siguiente:

“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

Además, mediante el Cuadro 1 de la sección 4.2 Aplicación de reglas para el cálculo tarifario, se definen las reglas de aplicación para el cálculo tarifario de la siguiente manera:

Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1	Vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2
<i>Unidades que a la fecha de corte se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP</i>	<i>Unidades que a la fecha de corte no se encuentre en el registro de la flota autorizada certificada por el CTP *Se asume que estas unidades no han estado en acuerdos de flota anteriores</i>

Seguidamente, según el punto 4.12.2.g. Tipos de unidad, se indica el procedimiento de clasificación de cada unidad a saber:

“(…) 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.”

La flota autorizada para la empresa y la clasificación de las unidades constan en el oficio DACP-2019-0009 del 9 de enero del 2019 (folios 822 al 839) y el oficio DING-2019-0001 del 9 de enero del 2019 (folios 813 al 819).

A continuación se detalla la flota autorizada:

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
1	CB001868	47	15	2004	URBANO	1
2	GB001465	47	15	2004	URBANO	1
3	GB001601	46	15	2005	URBANO	1
4	GB001602	46	15	2005	URBANO	1
5	GB001698	46	15	2006	URBANO	1
6	SJB010527	49	15	2006	URBANO	1
7	SJB010528	49	15	2006	URBANO	1
8	GB001452	55	15	2004	URBANO	1
9	SJB010534	49	15	2006	URBANO	1
10	SJB011920	46	15	2018	URBANO	1
11	SJB017384	51	15	2019	URBANO	2
12	SJB017385	52	15	2019	URBANO	2
13	SJB009970	51	15	2005	URBANO	1
14	SJB009971	49	15	2005	URBANO	1
15	SJB009972	52	15	2005	URBANO	1
16	SJB009973	52	15	2005	URBANO	1
17	SJB009974	49	15	2005	URBANO	1
18	SJB010009	50	15	2005	URBANO	1
19	SJB010019	42	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
20	SJB010020	48	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
21	SJB010021	45	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
22	SJB010022	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
23	SJB010024	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
24	SJB010025	43	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
25	SJB010026	45	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
26	SJB010027	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
27	SJB010028	47	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
28	SJB010029	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
29	SJB010030	47	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
30	SJB010031	46	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
31	SJB010032	49	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
32	SJB010033	44	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
33	SJB010068	52	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
34	SJB010069	50	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
35	SJB010070	51	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
36	SJB010075	52	15	2005	INTERURBANO CORTO	1
37	SJB010083	49	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
38	SJB010084	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
39	SJB010085	54	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
40	SJB010089	51	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
41	SJB010090	53	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
42	SJB010096	52	15	2005	INTERURBANO LARGO	1
43	SJB010105	46	15	2005	URBANO	2
44	SJB010122	47	15	2005	MONTANO	1
45	SJB010123	47	15	2005	MONTANO	1
46	SJB010140	52	15	2006	MONTANO	1
47	SJB010141	52	15	2006	MONTANO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
48	SJB010142	48	15	2006	MONTANO	1
49	SJB010161	52	15	2006	URBANO	2
50	SJB010162	47	15	2006	URBANO	1
51	SJB010163	52	15	2006	URBANO	2
52	SJB010198	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
53	SJB010199	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	2
54	SJB010200	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
55	SJB010261	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
56	SJB010317	48	15	2006	URBANO	1
57	SJB010318	48	15	2006	URBANO	1
58	SJB010319	47	15	2006	URBANO	1
59	SJB010320	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
60	SJB010321	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
61	SJB010322	44	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
62	SJB010357	47	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
63	SJB010358	46	15	2006	URBANO	1
64	SJB010359	45	15	2006	URBANO	1
65	SJB010360	45	15	2006	URBANO	1
66	SJB010574	45	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
67	SJB010575	49	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
68	SJB010576	49	15	2006	INTERURBANO LARGO	1
69	SJB010577	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
70	SJB010578	48	15	2006	INTERURBANO CORTO	1
71	SJB010917	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
72	SJB010918	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
73	SJB011177	46	15	2007	INTERURBANO CORTO	1
74	SJB011744	46	15	2007	INTERURBANO LARGO	2
75	SJB011346	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
76	SJB011583	48	15	2008	URBANO	2
77	SJB011614	47	15	2008	URBANO	2
78	SJB011615	48	15	2008	URBANO	2
79	SJB011761	49	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
80	SJB011762	49	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
81	SJB011763	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
82	SJB011764	48	15	2008	INTERURBANO CORTO	2
83	SJB011868	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
84	SJB011869	48	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
85	SJB011870	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
86	SJB011871	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
87	SJB011872	49	15	2009	INTERURBANO CORTO	1
88	SJB012255	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
89	SJB012257	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
90	SJB012258	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
91	SJB012259	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
92	SJB012392	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
93	SJB012393	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
94	SJB012394	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
95	SJB012395	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
96	SJB012396	49	15	2010	INTERURBANO CORTO	1
97	SJB012428	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
98	SJB012429	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
99	SJB012430	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
100	SJB012431	49	15	2010	INTERURBANO LARGO	1
101	SJB012672	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
102	SJB012673	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
103	SJB012675	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
104	SJB012687	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
105	SJB012688	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
106	SJB012689	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
107	SJB012841	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
108	SJB012842	49	15	2011	INTERURBANO LARGO	1
109	SJB012880	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
110	SJB012881	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
111	SJB012882	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
112	SJB012883	49	15	2011	INTERURBANO CORTO	1
113	SJB013149	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
114	SJB013150	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
115	SJB013151	49	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
116	SJB013339	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
117	SJB013340	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
118	SJB013341	53	15	2012	INTERURBANO LARGO	2
119	SJB013353	49	15	2012	INTERURBANO LARGO	1
120	SJB013667	50	15	2012	INTERURBANO CORTO	1
121	SJB013732	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
122	SJB013733	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
123	SJB013735	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
124	SJB013736	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
125	SJB013737	51	15	2013	INTERURBANO CORTO	1
126	SJB013759	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
127	SJB013760	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
128	SJB013939	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
129	SJB013940	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
130	SJB013941	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
131	SJB013942	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
132	SJB013996	51	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
133	SJB014013	53	15	2013	INTERURBANO LARGO	1
134	SJB014213	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
135	SJB014214	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
136	SJB014215	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
137	SJB014216	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
138	SJB014217	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
139	SJB014240	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
140	SJB014241	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
141	SJB014242	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1

N°	Número de placa	Capacidad		Año modelo	Homologación Aresep	Tipo
		Sentados	De pie			
142	SJB014243	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
143	SJB014244	49	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
144	SJB014343	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
145	SJB014344	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
146	SJB014345	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
147	SJB014346	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
148	SJB014347	61	15	2014	INTERURBANO LARGO	1
149	SJB014561	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
150	SJB014562	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
151	SJB014563	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
152	SJB014564	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
153	SJB014565	46	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
154	SJB014576	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
155	SJB014577	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
156	SJB014578	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
157	SJB014579	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
158	SJB014580	47	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
159	SJB015085	54	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
160	SJB015086	53	15	2015	INTERURBANO LARGO	1
161	SJB015099	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
162	SJB015100	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
163	SJB015101	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
164	SJB015102	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
165	SJB015103	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
166	SJB015104	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
167	SJB015105	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
168	SJB015106	57	15	2016	INTERURBANO LARGO	1
169	SJB015538	53	15	2016	MONTANO	2
170	SJB015540	53	15	2016	MONTANO	2
171	SJB015545	53	15	2016	MONTANO	2
172	SJB015547	52	15	2016	MONTANO	2
173	SJB015573	53	15	2016	MONTANO	2
174	SJB015582	51	15	2016	MONTANO	2
175	SJB015721	48	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
176	SJB015722	50	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
177	SJB016847	49	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
178	SJB016848	49	15	2016	INTERURBANO LARGO	2
179	SJB015840	46	15	2017	MONTANO	2
180	SJB016624	48	15	2017	MONTANO	2
181	SJB016892	48	15	2018	MONTANO	2
182	SJB016893	47	15	2018	INTERURBANO LARGO	2

Según consulta en el Registro Nacional, todas las unidades están a nombre de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. a excepción de las placas:

N°	Placa	Arrendatario
1	CB001868	TRANSPORTE MORA Y ROJAS
2	GB001465	TRANSPORTE LA PAMPA
3	GB001601	TRANSPORTE LA PAMPA
4	GB001602	TRANSPORTE LA PAMPA
5	GB001698	TRANSPORTES LA PAMPA
6	SJB010527	AUTOTRANSPORTES DESAMPARADOS
7	SJB010528	AUTOTRANSPORTES DESAMPARADOS
8	GB001452	TRANSPORTE LA PAMPA
9	SJB010534	AUTOTRANSPORTES DESAMPARADOS
10	SJB017384	BAC SAN JOSE
11	SJB017385	BAC SAN JOSE
12	SJB015538	DAVIVIENDA LEASING S.A.
13	SJB015540	DAVIVIENDA LEASING S.A.
14	SJB015545	DAVIVIENDA LEASING S.A.
15	SJB015547	DAVIVIENDA LEASING S.A.
16	SJB015573	DAVIVIENDA LEASING S.A.
17	SJB015582	DAVIVIENDA LEASING S.A.
18	SJB015721	DAVIVIENDA LEASING S.A.
19	SJB015722	DAVIVIENDA LEASING S.A.

En estos casos las unidades cuentan con autorización del CTP para ser arrendadas y presentan el correspondiente contrato de alquiler (folios 56 al 60).

La metodología vigente, en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, indica lo siguiente acerca del reconocimiento del mismo:

“(...)

En el cálculo tarifario se considerarán 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, fideicomiso, leasing, o cualquier otra figura jurídica a la que se amparen los vehículos destinados para brindar el servicio, situación que fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 002-032-2009 de la sesión ordinaria N° 032-2009. Para los casos descritos anteriormente, se reconocerá como gasto máximo por arrendamiento o concepto equivalente, asociado con cualquiera de las figuras jurídicas previstas, el monto del contrato de arrendamiento de cada unidad según su edad, siempre y cuando este monto no exceda el importe de la depreciación más la rentabilidad que conllevaría la misma en el caso de que no estuviera arrendada (es decir, en caso de que fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la

depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad.

(...)”

El detalle del reconocimiento de los valores de rentabilidad y depreciación de cada unidad se muestran en la pestaña denominada: “Flota”, columnas AB, AC, AD y AE del modelo tarifario que sustenta el presente informe.

Valor de las 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:

“(...)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTAabr).

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

A partir de la entrada en vigencia de esta metodología para cada año posterior al año de corte, se definirá el valor tarifario cada autobús con reglas de cálculo tarifario tipo 2. Este valor tarifario lo mantiene el autobús durante toda su vida útil.

(...)”

Para las reglas tipo 1, se les asignarán el valor acorde a los montos aprobados mediante resolución 008-RIT-2014 para cada unidad y según clasificación realizada.

Para las reglas tipo 2, se les asignarán el valor que resulte menor entre comparar el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH) y el correspondiente valor tope máximo por tipo de unidad para su año de fabricación. En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará única y exclusivamente para asignarle su valor tarifario, el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús según las reglas tipo 1 (sección 4.13.2.a.1).

Cabe indicar, que según la distancia promedio por viaje de la ruta 14,36 km y la clasificación dada por el CTP según DING-2019-0001 del 9 de enero del 2019 (folios 813 al 819), la empresa tiene autorizado por parte del CTP buses urbanos, Interurbanos Cortos, Interurbanos Largos y Montanos, por lo que su valor debe ser reconocido tarifariamente.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢92.051.025 por autobús.

Cumplimiento de la Ley 7600.

Acorde al punto 4.12.2.h. Unidades autorizadas con rampa o elevador, se tiene:

“Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley N°7600. Las unidades deberán estar autorizadas y acreditadas en el cumplimiento de la Ley mencionada, y deberá ser verificable en el acuerdo de flota del CTP vigente en la solicitud tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud). El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria es parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.”

En el oficio DING-2019-0001 del 9 de enero del 2019 (folios 813 al 819), el CTP indica que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% 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, se discurre lo siguiente:

“Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular.”

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 siguientes unidades:

“(…) únicamente 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”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado.”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 9 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 es de ₡ 589,72 vigente al día de la audiencia pública.

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 de la siguiente forma:

“Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá 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 (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep”.

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡575,91 por litro.

B.1.7. Tasa de Rentabilidad

Según se indica en el punto 4.6.1 Procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad, se establece dos tipos de tasa, una para las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y otra para las reglas de cálculo tarifario tipo 2, esto según se indica:

(...)

a. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará 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.

(...)

b. Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2

La tasa de rentabilidad (tr^b) se obtendrá utilizando la metodología del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC, por su nombre en inglés Weighted Average Cost of Capital). Este dato se calcula una vez al año para todo el sector utilizando la siguiente ecuación:

$$tr^v = \frac{D}{A} * r_d + \frac{E}{A} * r_e$$

Donde:

tr^v = Tasa de rentabilidad anual para vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2.

$\frac{D}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con deuda.

r_d = Costo del financiamiento.

$\frac{E}{A}$ = Porcentaje promedio del capital invertido que se financia con recursos propios.

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

Para el presente estudio se consideran los siguientes datos:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1	15,95%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (*)	11,50%

Nota: (*) Valor determinado mediante resolución RIT-096-2018 del 23 de julio de 2018 y publicada en el Alcance N°137 a La Gaceta N°137 del 30 de julio de 2018.

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 Compañía de Inversiones La Tapachula S.A, con la morosidad con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), 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 permissionaria se encuentra al día con sus obligaciones

Se consulta además al Ministerio de Hacienda, la situación tributaria de la empresa mediante correo electrónico de fecha 24 de enero de 2019 (corre agregado al expediente). El Ministerio en respuesta al oficio citado emite el oficio SPSCA-007-2018 del 29 de enero de 2018, en el cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

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 mediante correo electrónico, emite oficio CT-0042-2018 del 6 de noviembre del 2018, en el cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar al III trimestre de 2018 (corre agregado al expediente).

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 mediante correo electrónico, emite el oficio 4997-DGAU-2018 del 6 de noviembre de 2018 (folio 615 del expediente administrativo), en el que certifica que se da el cumplimiento de la entrega del informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2018.

B.1.10 Ocupación media de las unidades

Acorde a las condiciones de operación establecidas por el CTP para la ruta 09 y el valor calculado de demanda según estudio del CTP, se observa que la ocupación media por viaje arroja un valor del 53,21%, esto como resultado de dividir la cantidad de pasajeros movilizadados 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

B.2. Análisis del modelo tarifario ordinario

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente implica un aumento del 19,68 % sobre las tarifas vigentes de la ruta 09.

B.2.1. Explicación del ajuste tarifario

Se presentan a continuación los cambios en las principales variables según el modelo tarifario vigente, respecto a la última fijación tarifaria ordinaria para la ruta 09 (RIT-065-2014, ET-028-2014), que tienen impacto en la variación tarifaria propuesta:

- **Cantidad de carreras:** Según el artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017, el CTP aumenta en un 6,25% la cantidad de carreras mensuales autorizadas. Esto aumenta los costos variables como combustible, llantas, aceites, lubricantes y filtros.
- **Valor del autobús:** El valor ponderado del autobús para el presente estudio aumenta en un 63,55%, esto provocado por un aumento en la cantidad de unidades de 157 a 182, la clasificación de las unidades y la valoración de unidades tipo 1 y tipo 2.
- **Demanda mensual:** En el último estudio tarifario ordinario se reconoció una demanda mensual de 2.081.856 pasajeros promedio mes. Para el presente estudio se toma como valor de demanda mensual 2.035.553 pasajeros. En este caso la variación es una disminución del 2,2%.
- **Cantidad de choferes:** La metodología tarifaria vigente varió el cálculo la cantidad de choferes, en el cual además de tomar en cuenta el esquema operativo autorizado y flota autorizada, incluye las variables de tiempo de viaje en la ruta y tipos de jornada, además se mantienen los suplementos propios de la actividad de conducción en transporte público, modalidad autobús y la estimación de una proporción de horas extra según la distribución de viajes a lo largo de la semana.

Del procedimiento citado, la cantidad de choferes por unidad se mantiene igual a la utilizada en la última fijación tarifaria ordinaria, esto es 2 choferes por unidad.

- **Precio de combustible:** En el anterior estudio tarifario ordinario el precio promedio de combustible fue de ₡677/litro, para el presente estudio tarifario se reconoce un valor de ₡589,91/litro, esto es una disminución del 12,86%.

En resumen, la variación entre la última fijación tarifaria ordinaria y el presente estudio se explica fundamentalmente por el aumento y la clasificación de la flota autorizada a la ruta y la disminución del precio del combustible.

B.2.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario.

El resultado de correr el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento sobre las tarifas vigentes de la ruta 09 con los siguientes resultados incluyendo los respectivos redondeos:

Descripción del ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa recomendada (¢)		Variación	
	Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Guachipelin-por Anonos	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa	465	0	555	0	19,35%	90
San Jose-Escazú-Santa Teresa y viceversa	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Barrio El Carmen	465	0	555	0	19,35%	90
San Jose-Escazú-Calle el Curio y viceversa	465	0	555	0	19,35%	90
San Jose-Escazú Centro y viceversa	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Bello Horizonte y viceversa	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Bebedero-viceversa	465	0	555	0	19,35%	90
San Jose-Escazú-Vista de Oro	365	0	435	0	19,18%	70
Circunvalación Escazú	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	395	0	475	0	20,25%	80
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Lindora y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Pozos y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Salitral y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Matinilla y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Barrio España por Cebadilla y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Barrio España por la Chimba y viceversa	280	0	335	0	19,64%	55
Ciudad Colon-Piedades (periférica y viceversa)	280	0	335	0	19,64%	55
San Jose-Escazú-Lotes Badilla	365	0	435	0	19,18%	70
San Jose-Escazú-Los Anonos	365	0	435	0	19,18%	70
San José-Piedades	370	0	445	0	20,27%	75
San José-Santa Ana	370	0	445	0	20,27%	75
San José-Santa Ana-Piedades	395	0	475	0	20,25%	80
Santa Ana-Salitral-Quebrador	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Imas-Esfuerzo	280	0	335	0	19,64%	55
San José-Santa Ana-Salitral	395	0	475	0	20,25%	80

Descripción del ramal	Tarifa Vigente (¢)		Tarifa recomendada (¢)		Variación	
	Regular	Adulto Mayor	Regular	Adulto Mayor	%	Absoluta
San José-Santa Ana-Pozos	395	0	475	0	20,25%	80
San José-Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús IMAS	395	0	475	0	20,25%	80
San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana	280	0	335	0	19,64%	55
San José-Multiplaza	280	0	335	0	19,64%	55
San José-Forum	280	0	335	0	19,64%	55
Santa Ana-Salitral-Calle Los Montoya	280	0	335	0	19,64%	55
Ciudad Colon-por Brasil y Trinidad	280	0	335	0	19,64%	55
Circunvalación Santa Ana	365	0	435	0	19,18%	70

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0025-IT-2019 del 04 de febrero de 2019, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los usuarios del servicio, con el fin de orientar tanto a los usuarios como a los operadores del servicio, se resumen los argumentos expuestos y se les da respuesta de la siguiente manera:

"(...)

I. Posiciones Admitidas

1. **Oposición:** Jorge Sanarrucia Aragón, Consejero del Usuario Aresep, cédula: 5-0302-0917. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública (folios 1287 al 1293).

a) Sobre la corrida del modelo.

Compañía de Inversiones La Tapachula presentó una solicitud de ajuste tarifario para la ruta 09 con los ramales que antes el representante de la empresa señaló. Al respecto, se ha revisado la corrida del modelo denominado "Estructura general de costos" para la determinación de las tarifas que presentó la empresa y se han hallado diferencias entre la información que se ingresó y la información de los acuerdos del Consejo de Transporte Público.

Nótese que el oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre del 2018 se ha expuesto en el punto C denominado "Consolidado" la información definitiva de las unidades autorizadas como flota óptima. No obstante, en la corrida del modelo en la pestaña 4 de la flota, se observan desfases en la

información, por ejemplo, la unidad de autobús con número de placa SJB-14564 se repite dos veces y en otras unidades de bus también se observa información errónea sobre el dato de capacidad de pasajeros de la unidad, para ser exactos en 10 unidades se hayan esas variaciones.

En la misma línea es importante recalcar que en el modelo, la empresa no cumple con la pestaña 10 denominada “pliego tarifario”, este elemento no permite comparar los resultados del aumento del pliego con la convocatoria que se dio a audiencia pública.

Es importante resaltar, que en el informe “petición tarifaria” donde se explica cuáles fueron los parámetros utilizados para el ajuste de tarifa, no se le especifica a los usuarios los números de acuerdos del CTP del esquema operativo de los cuales están la información, aunque sí consta los acuerdos en el expediente.

Las situaciones expuestas son contraproducentes para la participación ciudadana, al no ser visiblemente clara la información, así mismo se le recuerda que la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia en la resolución 4042 de las diez horas del 20 de febrero del 2010 estableció mediante un voto que la audiencia pública no puede ser un mero trámite, sino que los usuarios tenemos que incidir o tiene que abrírsenos el espacio para poder incidir.

De esa manera la participación de los usuarios de la ruta 09, no se consigna únicamente en asistir a la audiencia, sino que esa participación es efectiva cuando estos tienen acceso a la información completa, vislumbra los alcances de la misma, satisface sus inquietudes y pueden comprender claramente cuáles son los aspectos que se discuten.

Por esa razón, se insta a la Intendencia de Transporte para que revise con detalle la corrida del modelo econométrico que ha presentado la Compañía de Inversiones La Tapachula.

b) Parámetros utilizados en la corrida del modelo.

Según consta en el expediente, existe un oficio DT-2017-67, respecto a los estudios de definición del esquema operativo, se adjunta en el acuerdo la demanda, no obstante, no se adjunta el detalle por el cual el CTP, Instituto Tecnológico de Costa Rica llegaron a ese cálculo. Es importante contar con esa información en el expediente para que los usuarios tengan transparencia sobre los valores que se utilizan, es decir se calculó una demanda, esta demanda la calculó el CTP, probablemente con una variación del Tecnológico de Costa Rica con la universidad. Sin embargo, no se detalla en el expediente cual fue esa variación que se hizo, solamente se aporta el dato y nada más.

Dicho lo anterior, queda la incertidumbre para esta consejería, sobre como fue el procedimiento para el cálculo de demanda de parte del CTP y la actualización del esquema operativo, debido a que no queda claro en la información registrada expediente ET-065-2018.

En tanto, en aras de fortalecer la transparencia y acceso a la información fidedigna se hace imprescindible que se exponga los estudios técnicos. Al respecto, en el acta del Consejo de Transporte Público de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 08 de noviembre del 2017 señala que el volumen de pasajeros movilizados es de 2.035.553 como se evidenció anteriormente, sin embargo, la demanda de la última fijación tarifaria frente a 2.081.856, se puede apreciar una diferencia de 46.303 pasajeros entre el dato de demanda de la última fijación tarifaria y el dato de demanda vigente utilizado para la solicitud de esta tarifa.

Por otra parte, sobre la flota autorizada, la flota vigente es de 182, mientras que la última fijación tarifaria fue de 157. Entonces, no existe una consistencia de como habiendo una disminución de la demanda, por otro lado, el Consejo de Transporte Público aumenta la cantidad de flota, entonces, no existe consistencia, ni correlación sobre estos datos.

Es importante que se aclare por qué se da esta disminución de la cantidad de demanda y que se incremente en 25 unidades la flota de la empresa, debido a que esta modificación implicaría que se requiere menos cantidad de autobuses.

c) Sobre la calidad del servicio

Han manifestado los usuarios de la ruta 09 inconformidades sobre el servicio de transporte público modalidad autobús que reciben de la Compañía de Inversiones La Tapachula. Evidencia de ello, se registran los informes de viaje 2018 que ha presentado la empresa a la ARESEP. Las empresas dos veces al año presentan un informe de quejas, las quejas más recurrentes entre los usuarios corresponden a condiciones en la calidad de la flota en cuanto al estado físico y el aseo de las unidades, incumplimiento de horarios, omisión de paradas, malos tratos de parte de choferes a los usuarios, conducción temeraria de los choferes, el irrespeto a señales de tránsito, capacidad de usuarios autorizadas por unidades excesivas excedidas e incumplimiento de la Ley 7600 y la mayor cantidad de quejas obedece a la omisión de paradas, incumplimiento de horarios y el aseo de las unidades.

Aunado a lo anterior, desde el momento en que se da la apertura del expediente ET-065-2018 han ingresado múltiples inconformidades de usuarios sobre el servicio, reiterando las quejas más recurrentes que se dan, indicado en los informes, por lo que se hace evidente los desconciertos de los usuarios, que las posiciones de los usuarios sobre las no conformidades no son hechos aislados, sino son anomalías comunes en el servicio de transporte público de la ruta 09.

En virtud de lo anterior se insta a la empresa a abordar los problemas sobre calidad del servicio que presenten los usuarios, para determinar si hay incumplimiento de horarios, se debe aclarar si se utilizan las 182 unidades de autobús que tiene autorizada la empresa, si existe negación del servicio hacia los usuarios y si las condiciones de calidad de las unidades son las óptimas de acuerdo a los términos legales y contractuales que firmó la concesionaria de la ruta 09.

Así mismo, se recuerda también que existe un acuerdo de la Junta Directiva 01-06-2016 del 06 de diciembre del 2016 que señala que las empresas deben operar bajo servicio al costo, regulación eficiente y bienestar de las personas.

Lo solicitado anteriormente, es uno de los puntos que más señalan los usuarios, porque no se refleja en la tarifa los factores de prestación óptima que deben recibir y es en este sentido que se reitera la importancia de armonizar la balanza de intereses entre usuarios y prestadores, con el fin de conservar el interés público para satisfacer un correcto servicio, más aún si la empresa concesionaria tiene como deber cumplir fielmente el contrato de concesión, por ello lo referido en la corrida del modelo y el estudio técnico que determinan los parámetros de prestación del servicio, esta Consejería no está de acuerdo con la solicitud de ajuste tarifario presentado por Inversiones La Tapachula.

d) Una solicitud de evaluación para la empresa Tapachula.

El comportamiento del transporte público en Costa Rica ha cambiado y sigue transformándose y en la modalidad autobús no es la excepción, hoy el comportamiento de la tarifa es inelástica, es decir, ante cambios en el precio, puede haber desplazamientos en la demanda hacia otro tipo de transportes públicos.

Por eso, hago una solicitud vehemente a la empresa la Tapachula para que valore si realmente requiere este incremento tarifario, porque hoy los usuarios contamos con más opciones de transportes y en lugar de un beneficio por algunos colones, puede este aumento provocar prejuicios económicos no solo a los usuarios, sino a la empresa, sin usuarios que utilicen el servicio, tampoco habrá ganancias para la empresa.

En este sentido, se le solicita concretamente a la empresa que solicite al CTP una actualización del esquema operativo que sea acorde con las necesidades del usuario, de manera que permita hacer un rebalanceo de la flota y horarios y no amerite ese incremento de tarifas.

Por tanto, la petitoria es que se admita la presente oposición, que se rechacen las tarifas y por otro lado, que la empresa la Tapachula solicite al CTP, el rector en materia de transporte público una actualización del esquema operativo que sea acorde con las necesidades y quiero hacer también una breve reseña en relación con el dato que nos suministró el representante de la empresa.

Quiero adicionar a mi posición, que con la información que dio hoy el representante de la empresa en la exposición que recientemente hizo, que hubo un cambio en la flota. Es importante, porque si hubo cambios sustanciales, nos deja en indefensión a los usuarios, puesto que no sabemos cuánto dará el resultado tarifario.

En ese sentido le solicito a la Intendencia de Transportes que si el resultado da una diferencia sustantiva, es decir, en estadística se utiliza un nivel de confianza de un 97%, por lo tanto tal vez un 3% hacia abajo o hacia arriba sería lo óptimo, pero si da más de un 3% adicional a la petición, que vuelva a someter a audiencia pública este ajuste, para que la información sea transparente y no nos deje en indefensión a los usuarios

2. Oposición: *Marvin Antonio Solís Salazar, cédula: 1-0633-0376. Representante de la Asociación de Desarrollo Integral de Bello Horizonte de Escazú, cédula jurídica 3-002-0810241. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública (folios 1212 al 1216).*

- a) El aumentó es desproporcionado.*
- b) Los autobuses están en mal estado y se quedan varados.*
- c) Autobuses sucios y con mal olor.*
- d) No cuentan con lectores de cedula.*
- e) Choferes maleducados.*
- f) Rampas en mal estado.*

3. Oposición: *Luis Jesús García Chaves cédula 1-1306-0498. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) En el documento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en la Comisión de Transporte Público, referente a un documento que se llama "Departamento de Inspección y Control de Calidad del Modelo de Calidad", en el subtítulo del modelo para la evaluación de calificación de la calidad del servicio público de transporte remunerado de personas, el*

artículo 2, dice lo siguiente: **interpretar las necesidades y expectativas de los usuarios**, y las unidades de Tapachula están en pésimas condiciones y no cuentan con facilidades para personas con discapacidad como es mi caso.

- b) En cuanto al artículo 4 que refiere a las obligaciones específicas del operador, el inciso C dice **Respetar la capacidad máxima de las unidades**, y los autobuses viajan sobrecargados, poniendo en peligro la vida de los pasajeros.
- c) El inciso D dice lo siguiente: **Mantener limpieza y buen estado físico de las unidades**. Viene referente a la misma, las unidades de Tapachula están siempre sucísimas y en pésimas condiciones.
- d) Rutas con distancias similares tienen tarifas más bajas y autobuses limpios, con buenos asientos y en excelentes condiciones de rodamiento

4. Oposición: Liliana Álvarez Anchia, cédula 1-0628-0050, representando a la Unión Cantonal de Asociaciones de Santa Ana, cédula jurídica 3-002-075800. Presenta escrito (folios 1203 al 1208), hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) No aceptan ese aumento de tarifas.
- b) Los autobuses están en malas condiciones
- c) Los autobuses siempre están sucios.
- d) Los choferes tratan mal al adulto mayor.
- e) No se justifica ese aumento tan alto en las tarifas, la Aresep debe velar por ello.

5. Oposición: Juan Pablo Jarquín Vargas, cédula 1-1300-0153, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario
- b) Las empresas autobuseras cuentan con varias exoneraciones.
- c) Con la cantidad de pasajeros y ramales que cuenta la Tapachula cubre de sobra todos sus ingresos con la tarifa actual
- d) Si la empresa implementa un modelo paretiano no necesita subir la tarifa

6. Oposición: Mailyn Cubillo, cédula 1-1197-0001, no presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario.
- b) Es necesario que capaciten al personal en relaciones humanas y trato al cliente (usuario) y se vele para que anden uniformados, correctamente vestidos.
- c) Los choferes tratan mal al adulto mayor.
- d) La empresa no cumple con la ley 7600, las rampas no funcionan.

- e) Los choferes son malhumorados y groseros y en parte por las jornadas de más de 16 horas que deben realizar
- f) Los choferes no velan para que se cedan los asientos a los discapacitados y adultos mayores.

7. Oposición: Joel José Bermúdez Sanabria cédula 1-1300-0466, no presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario.
- b) Es necesario que capaciten al personal en relaciones humanas y trato al cliente (usuario).
- c) Las quejas presentadas nunca son atendidas.
- d) Un representante aquí de Tapachula, todo el tiempo ha estado pendiente del celular y no presta atención a nuestros reclamos, eso es una falta de respeto.
- e) El bus placa 15540, desde el año pasado tiene la rampa sin funcionar y no han hecho nada para arreglarlo, hoy no pudo por esta causa una joven con discapacidad tomar el autobús.
- f) Existe un solo autobús para El Carmen que trabaja hasta las siete de la noche. Un sábado señoras y señores, hablo por el lado de El Carmen un autobús de El Carmen, que solo hay un bus mandan una buseta Marvi, una buseta Marvi para 30 personas.
- g) Los autobuses pasan llenos y no paran por ejemplo por el lado de Walmart y no recogen a la gente y hay que esperar hasta dos horas.

8. Oposición: Elizabeth Castro Flores, cédula 1-0469-0755. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario.
- b) Choferes groseros.
- c) Se maneja de forma irresponsable.
- d) No cumplen con los horarios, ni carreras.
- e) Un representante aquí de Tapachula, todo el tiempo ha estado pendiente del celular y no presta atención a nuestros reclamos, eso es una falta de respeto, de igual manera no atienden nunca las quejas, ni los requerimientos de los usuarios.

9. Oposición: Karol Vargas Delgado, cédula 1-1334-0771. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario.
- b) Choferes groseros.
- c) Se maneja de forma irresponsable.
- d) No cumplen con los horarios, ni carreras.
- e) Autobuses sucios con cucarachas y roedores.

- f) *En barrio El Curio después de las 7:30 de la noche no cuentan con un bus, los domingos hay un bus como cada tres horas.*
- g) *Asientos flojos, sin resortes.*
- h) *Las rampas no funcionan.*
- i) *Los choferes no piden los asientos para los adultos mayores.*
- j) *Los autobuses viajan sobrecargados.*

10. Oposición: *Alberto López Quirós, cédula 1-1544-0953. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública*

- a) *Se opone al aumento tarifario dada la carencia de detalle de fuentes de información de los cálculos efectuados, esto brindado por Tapachula S.A. y leo textualmente “la adopción de un acto administrativo requiere que se cuente con toda la información técnica, científica de lógica y conveniencia, el artículo 16 a la Ley General de la Administración Pública número 6227 del 02 de mayo de 1978 determina ese tipo de fundamentación con respecto, como esencial para su evaluación.*

De la información aportada al expediente por la concesionaria, no existe claridad para los administrados y las administradas sobre el detalle de las fuentes de información que integran el modelo de cálculo de ajuste tarifario presente en el folio digital número 430, o sea el cuadro de excel que la ARESEP facilita.

De esta manera, en el apartado de estructura de costos denota la presencia de elevados gastos mensuales con el personal administrativo y gastos administrativos mensuales sin aportarse el detalle sobre el personal contratado por la empresa o el detalle de sus gastos, aspecto que ya lo mencionaron varios compañeros y compañeras.

- b) *El kilometraje de 27 km por carrera es muy alto.*
- c) *Ausencia del informe sobre trámite de quejas, otro de los aspectos carentes en la solicitud presentada por la concesionaria es el informe de quejas y denuncias, debido a que este no ha sido debidamente presentado con los requisitos legales exigidos como se muestra en el oficio OF-4997-DGAU-2018 de la Intendencia de Transporte y cumplimiento con el artículo número 33, perdón artículo 33 de la Ley número 7593 del 09 de agosto de 1996 y las resoluciones de esta autoridad RRG-7635-2007 y RRG-6199-2006.*
- d) *El incumplimiento de principios de calidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, el desarrollo brindado por la empresa concesionaria no cumple con los principios de calidad, confiabilidad, oportunidad y prestación óptima, tras el uso continuo del servicio hemos*

identificado que en las unidades se transporta un número de personas mayor al permitido durante las horas pico, los autobuses en ocasiones no de detienen en las paradas autorizadas y tampoco cumplen los horarios establecidos.

11. Oposición: *Ricardo López Granados, cédula 1-1253-0334. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) Hoy el Semanario Universidad, hace un reportaje en relación al negocio de transporte en Costa Rica y que 10 grupos empresariales acaparan el mercado de transporte público en Costa Rica y también nos da un dato importante en relación a Tapachula, que el año pasado reportó ganancias por poco más de 8.000 millones de colones, eso fue lo que le generó Santa Ana y Escazú a la Compañía Tapachula, casi 16 millones de dólares.*
- b) Muchos de los buses, no reúnen las condiciones para que den un servicio de calidad, están descuidados, están sucios y la mayoría están en mal estado, asientos que están sueltos, goteras, y en invierno, cada vez que se monta al bus hay que abrir la sombrilla.*
- c) Los choferes son maleducados, groseros con todos los pasajeros y sobre todo con los adultos mayores.*
- d) El modelo tarifario de la ARESEP de 1965 es muy viejo y obsoleto.*

12. Oposición: *Luis Fernando Bermúdez Solís, cédula 1-0690-0585. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) En el Barrio El Carmen y San Antonio de Bebedero, El Curio el servicio de buses es muy malo.*
- b) No cumplen con la Ley 7600 también, los buses no tienen rampas, están en mal estado, yo viajo en bus de cinco de la mañana, y varias veces han dejado a un señor botado que trabaja vendiendo periódico en San José, tiene silla de ruedas, lo dejan botado porque no tiene rampas. Los choferes se enojan, porque no quieren montar a personas discapacitadas.*
- c) En el Carmen, el Curio y San Antonio los domingos los autobuses pasan cada 2 horas el día domingo.*
- d) Los choferes son maleducados, groseros con todos los pasajeros y sobre todo con los adultos mayores y la empresa lo sabe y no hace nada.*

13. Oposición: *Rafael Venegas Calderón, cédula 1-0563-0511. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública*

- a) *Hay aspectos, por ejemplo la empresa Tapachula le ganó un pleito a la ARESEP por 7.600 millones de colones, sentencia ya que yo quisiera que ese dinero en qué lo va a aplicar la empresa Tapachula, por ejemplo, la empresa Tapachula en el caso de Santa Ana hace abandono del servicio público, prioriza por lo privado, por los servicios especiales, yo quisiera que esas contabilidades de servicios especiales sean revisadas por la ARESEP.*
- b) *Tapachula no cuenta con terminales, los usuarios deben aguantar aguas negras, pleitos callejeros y otros.*
- c) *Los autobuses viajan sobrecargados de manera peligrosa.*

14. Oposición: *Ever Alonso Ávalos Arias, cédula 1-1038-0567. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública*

- a) *Las unidades no cuentan con extintor contra incendios.*
- b) *Solicitó a la Tapachula el detalle de la flota con que brinda el servicio y no ha recibido respuesta.*
- c) *No cumplen con la Ley 7600 y no respetan el paso de ambulancias.*

15. Oposición: *Yendry Priscilla Córdoba Madrigal, cédula 1-1568-0645. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Las unidades están en mal estado y a veces como las unidades están tan llenas de bichos, fumigan con una sustancia muy toxica que produce alergia a los pasajeros.*
- b) *La empresa tiene a los choferes en condiciones inadecuadas y ello contribuye a su negativo comportamiento.*

16. Oposición: *Rafael Ángel Chavarría Villalobos, cédula 1-0320-0559. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Los choferes llevan música muy alta y no hacen las paradas respectivas.*
- b) *Los choferes insultan con palabras soeces a los usuarios.*

17. Oposición: *Silvia Artavia Hernández, cédula 1-1198-0101. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Observo que a pesar del erróneo comportamiento de parte del personal de Tapachula, los funcionarios de ARESEP son muy amigos de ellos, hablando de que se le está diciendo en su cara todo lo que está sucediendo y que ustedes no lo tomen en cuenta, es porque algo hay.*
- b) *Los choferes de buses reciben un trato deplorable, por parte de la empresa y de ahí su mal trato a los usuarios.*
- c) *El plantel de buses de Brasil de Santa Ana genera un montón de contaminación, hay personas con problemas respiratorios, hay personas*

asmáticas que sufren día a día por la contaminación con el polvo que está causando el plantel de buses de Brasil de Santa Ana, se ha externado esto a la empresa, ¿han hecho algo? no, no se le ha hecho nada, pero ¿saben por qué pasa esto, porque no es la primera vez que nos reunimos aquí a hablar y la empresa no hace nada. Ya el pueblo no quiere más esta empresa.

18. Oposición: *Luis Diego Martínez Hernández, cédula 1-1278-0621. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) Vive en Bebedero y no hay servicios de autobús después de las 9 de la noche, por lo que a la salida de la Universidad debe caminar solo por el camino a las 10 de la noche.*
- b) Distancias muy diferentes tienen mismas tarifas.*
- c) Los autobuses están en pésimas condiciones.*

19. Oposición: *Evelyn Jirón Díaz, cédula 1-0855-0317. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) La flota no se ha renovado, unidades en mal estado.*
- b) Unidades en sucias, con insectos y cucarachas.*
- c) No se respeta a los pasajeros, ni los adultos mayores.*
- d) Se solicita verificar que muchos ramales no pagan peaje.*
- e) Incumplimiento de horarios.*
- f) El informe de quejas y denuncias presentado no está firmado por el representante de la empresa.*

20. Coadyuvancia: *Noelia Ramos Duarte, cédula 1-1050-0538. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) A los choferes de Tapachula si se les capacita en relaciones humanas.*
- b) Con la tarifa actual y el modelo no se está reconociendo el costo de limpieza de los autobuses y entonces es materialmente imposible cumplir los roles de limpieza, lo indica como funcionaria de Tapachula.*

La empresa necesita que le sean reconocidos para brindar un mejor servicio, como por ejemplo, el ejemplo que les está poniendo de la limpieza de las unidades de autobús, pero eso no quita que nosotros como ciudadanos, también podamos colaborar a no ensuciar y no estoy hablando de las unidades de autobús, estoy hablando de todo el país.

21. Coadyuvancia: *Luis Emilio Andino, cédula 155816419412. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *Es chofer de la empresa Tapachula y siempre ha sido bien tratado por la empresa.*

22. Coadyuvancia: *Melissa López Monge, cédula 1-1201-0292. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *Solo el plantel de Santa Ana necesita 26.000 metros cuadrados para poder guardar las unidades que dan el servicio, si nosotros dejáramos los buses en media calle, seguramente ustedes también podrían alegar que estamos obstruyendo la vía pública, pero ARESEP no nos reconoce esa partida, tampoco el de la limpieza, tampoco el de lo que son los equipos tecnológicos, necesitamos contabilizar cuántos pasajeros abordan las unidades y eso no está reconocido en el modelo y así un montón de partidas más, que es lo que nosotros como empresa le pedimos simplemente que se haga la justicia en eso.*

b) *Está a favor del aumento.*

c) *El plan fiscal no viene a apoyar a las empresas de transporte público, de hecho, es un tema que tiene ARESEP para verlo, porque nosotros no estamos cobrando el impuesto al valor agregado, solo lo estamos pagando o solo lo pagaríamos.*

23. Coadyuvancia: *José Carlos Chaves Arias, cédula 1-0891-0648. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *La gente ha manifestado que ¿si la demanda no sube por qué la flota sube?, verdad, eso es importante, quiero que lo entendamos, es básicamente por los tiempos de viaje. Si yo antes, en el 2015 el bus, se le daba al bus 50 minutos para llegar de Brasilito a San José, hoy en día le tenemos que dar hora con veinte minutos y a veces no llega. Entonces, si usted tiene una hora para llegar de un punto A a un punto B y tiene que dar el servicio cada media hora, pues ocupa dos buses, pero si ya no va a durar una hora va a durar dos, va a ocupar doble de unidades. Y esa la razón.*

b) *El Estado es el que define los horarios, las frecuencias, las rutas y la cantidad de unidades, no las decidimos nosotros la empresa.*

24. Coadyuvancia: *Rafael Esteban Molina Méndez, cédula 1-1222-0527. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

a) *No tenemos toda una infraestructura tecnológica que podamos comprar, porque simplemente no está en el modelo, el modelo tarifario no lo costea, entonces las empresas tienen que generar este tipo de cosas. ¿Qué más tenemos que hacer? Bueno, medir los tiempos de viaje, está claro, ¿el tiempo de viaje en qué incide?, se desea que los tiempos de viaje sean los óptimos, pero con las presas es muy difícil, por ello tenemos que aumentar la flota de buses para poder dar el servicio como se debe.*

- b) *El monitoreo en tiempo real, lastimosamente, las barras electrónicas es un sistema obsoleto que no nos queda de otra más que tenerlo, sin embargo, la empresa de buses sí tiene que tener su propio desarrollo.*
- c) *Para el 2019, la empresa va a invertir en desarrollo tecnológico.*

25. Coadyuvancia: *Judith Monge Retana, cédula 2-0379-0310. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *En periódicos de los cantones de Santa Ana y Escazú, se publican; correo, WhatsApp, teléfonos, teléfonos fijos, celulares para que ustedes se puedan comunicar, entonces obviamente que muchas veces no se puede contestar una llamada de inmediato, porque tenemos unas en espera verdad y de hecho ahora con la tecnología, luego se devuelven las llamadas o también ustedes pueden hacerlo mediante correo y así se atienden sus quejas.*

26. Coadyuvancia: *Rodrigo Castro Oreamuno, cédula 1-0505-0339. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Tapachula hasta ahora está pidiendo una tarifa extraordinaria, todas las demás han sido nacionales. Lamentablemente, muchas veces los medios cortan las entrevistas y no dicen todo el contexto.*
- b) *Vamos a recibir todas las quejas y oposiciones que han hecho, vamos analizarlas y vamos a ver qué mejoras podemos lograr en el beneficio de la comunidad.*

27. Coadyuvancia: *Gonzalo Aguilar Martínez, cédula 1-0943-0731. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Los costos de las unidades suben, son en dólares, estamos con una invasión de productos chinos ¿de dónde vienen los autobuses que ustedes ven en la calle? estos autobuses que nosotros mostramos acá y nosotros tenemos, vienen de China y son productos que vienen acá y no están tropicalizados para el país, pero desgraciadamente son los que tenemos que adquirir ¿por qué? porque es lo que nos da la bolsa.*
- b) *Alguien mencionaba ahora que los buses tienen los asientos flojos, ustedes sabían que por un tornillo que estamos solicitando, las agencias no lo tienen, un tornillo que cuesta un dólar, pero que sin ese tornillo hemos tenido que detener unidades y ¿por qué? porque no podemos poner en riesgo una unidad.*
- c) *Un autobús nuevo, que viene del extranjero, gasta las llantas en 8 meses y la Autoridad Reguladora dice que esas llantas duran 2 años y esos costos los tiene que asumir la empresa.*

28. Oposición: Daniel González Guerrero, cédula 1-1065-0819. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario.
- b) Los autobuses tienen la rampa en mal estado.
- c) Los autobuses viajan repletos de pasajeros, poniendo en peligro la vida de los pasajeros.
- d) No respetan los horarios.
- e) En si todo el servicio al cliente es muy deficiente

29. Oposición: Marco Vinicio Córdoba Quesada, cédula 1-1251-0296. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Se opone al aumento tarifario.
- b) No atienden las quejas de los usuarios, a él lo citaron para ver sus quejas sobre el servicio a Bebedero y nunca llegó el funcionario de Tapachula que lo citó.
- c) Los vecinos de Escazú y Santa Ana quieren que se abra una licitación para muchas empresas que tienen ganas de entrar al cantón a dar un mejor servicio.
- d) El servicio es pésimo.

30. Oposición: Christian Arias Robles, cédula 1-1061-0046. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) El servicio que se me brinda como usuario, y el servicio al cliente que la Tapachula brinda es completamente deficiente.
- b) El espacio entre los asientos es mínimo no caben las piernas.
- c) No cumplen con la Ley 7600.
- d) No cumplen horarios, ni recorridos.
- e) Como comunidad debemos reunirnos y no permitir que esto siga sucediendo.

31. Oposición: Teresita Núñez Rivera, cédula 1-1430-0970. No presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) La empresa habla de aumento de flota para dar un servicio más continuo, pero eso no es cierto las filas son de 200 y 300 mts. y 45 minutos de espera para que pase un autobús.
- b) He visto mujeres embarazadas, gente con niños pequeños, con sombrillas en el invierno, aguantando 40 minutos de fila para tomar el autobús o que gente que está esperando y pasa el autobús lleno y no lo lleva.

- c) *La empresa habla de tecnología y estudios pero carece de un estudio integral sobre el servicio que se comprometió a dar, el que debe dar y el que está dando.*
- d) *En la mañana sentido hacia San José que es donde la mayoría labora y en la tarde viene la mayoría de San José hacia Santa Ana o Escazú y no hay buses que abastezcan la capacidad de usuarios que están esperando un autobús.*
- e) *Los autobuses dan el servicio en condiciones insalubres de aseo.*
- f) *Mal trato a los adultos mayores.*
- g) *Autobuses en malas condiciones.*
- h) *Las modificaciones en los asientos eso es común, o sea yo soy una persona que mide 1.56 y me cuesta sentarme en esos asientos.*
- i) *No cumplen con los horarios, ni carreras establecidas.*

32. Oposición: *Sofía Mena Chavarría, cédula 1-1016-0914. Presenta escrito, hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *La calidad del servicio, la atención que brindan los choferes o incluso el respeto a los horarios es muy deficiente en la Tapachula.*
- b) *Ya no estamos dispuestos a dejarnos que la compañía nos avasalle y que simplemente llamemos para quejarnos y no nos atiendan, o que nos den respuesta cuando les da la gana, Los ciudadanos merecemos respeto y como dijo el compañero, cuando yo pago mis 400 y resto para obtener un servicio espero que me lo den con calidad.; como persona, como ciudadana merezco calidad.*

33. Oposición: *Manuel Esteban Azofeifa Delgado, cédula 115470596. Presenta escrito (folios 910 al 915), hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Incumplimiento de horarios*
- b) *Unidades en mal estado y viajan sobrecargadas.*
- c) *Incumplimiento de horarios,*
- d) *No recogen pasajeros en algunas paradas*
- e) *Mal trato por parte de los choferes a pasajeros y adultos mayores.*
- f) *No paran en las paradas establecidas.*
- g) *La Contraloría de servicio de la empresa no responde, ni atiende quejas*
- h) *Tiene un juicio contra un chofer por dos ataques a su madre de manera verbal y física*

34. Oposición: *Asociación de Desarrollo Integral de Bello Horizonte, cédula de persona jurídica número 3-002-087241, representada por el señor Miguel Ángel León Corrales, cédula de identidad número 104210121, en su condición de Presidente y por el señor Hamnet Vargas Vargas, cédula de identidad número 109720145, en su*

condición de Secretario. La representación judicial y extrajudicial corresponden a su Presidente. Presenta escrito (folios 1212 al 1216), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.

- a) Unidades en mal estado.*
- b) No cumplen los horarios.*
- c) Unidades antiguas.*
- d) Mala presentación de algunos de los choferes.*

35. Oposición: *Pamela Calvo Mena y otros, no indica cédula de identidad. Presenta escrito, no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) No cumple sus horarios*
- b) De Santa Ana a Pozos solo se cuenta con 2 buses a pesar de que la población ha aumentado considerablemente.*
- c) No han ampliado la ruta a barrios vecinos de Pozos.*
- d) Con mucha frecuencia dejan solamente un bus para el servicio a Pozos*
- e) El circuito no es continuo.*
- f) Muchas veces las carreras en la noche no se hacen, dejando botados a los usuarios.*
- g) Maltrato al usuario por parte de algunos choferes en la ruta de Santa Ana-San José.*
- h) La ruta de Pavicen no cumple los horarios o no hacen las paradas durante la noche.*
- i) Las distancias son relativamente cortas para el costo del pasaje.*
- j) Todas sus terminales son inseguras, no son bajo techo, con olores de aguas negras y muy oscuras.*
- k) Hay unidades demasiado antiguas, a las que se les mete el agua por los empaques de las ventanas, o las ventanas no abren, los asientos demasiados incómodos, son ruidosos y con rampas malas incumpliendo la ley 7600.*
- l) Algunos choferes manejan a altas velocidades por la ruta 27 sin contar que vienen sobrecargadas.*

36. Oposición: *Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de San Antonio de Escazú, representada por el señor Marco Vinicio Jiménez Marín, cédula de identidad número 110320928. Presenta escrito con firmas de la comunidad (folios 1209 al 1211), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) Unidades en mal estado.*
- b) No cumplen los horarios.*
- c) Unidades antiguas.*
- d) Mala presentación de algunos de los choferes.*

- e) Los autobuses se llenan tanto que no recogen a un montón de pasajeros en distintas paradas.
- f) Los choferes tienen pésimo vocabulario y discuten con los pasajeros.
- g) Se oponen al aumento tarifario.
- h) Los choferes agreden a los adultos mayores

Recibidas al expediente

37. Oposición: *María Cecilia Herrera Castro, cédula de identidad número 1-0489-0063. Envía correo electrónico (folio 669 al 672) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) Los autobuses y los choferes no cumplen en ningún aspecto la ley 7600.
- b) Los autobuses están sucios y en pésimo estado.
- c) No cumplen los horarios.
- d) Los choferes van manejando y hablando.
- e) A las unidades se les mete la lluvia cuando llueve.
- f) Los choferes no tienen consideración, ni respeto por los pasajeros.
- g) La empresa no atiende las quejas.

38. Oposición: *Paola Mejía Keith, cédula de identidad número 1-1142-0730. Envía correo electrónico (folio 714 al 720) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) Unidades en mal estado.
- b) Unidades antiguas y en condiciones poco salubres.
- c) Falta de unidades en horas pico o de importancia.
- d) Grave incumplimiento a los horarios o cambios a su discreción.
- e) Mala presentación y mal trato por parte de los choferes.

39. Oposición: *Dennis Sandí Montero, cédula de identidad número 01-1146-0056. Envía correo electrónico (folio 721 a la 729) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) Autobuses en mal estado, asientos incómodos, se les mete el agua por el techo.
- b) Los asientos muy pegados, no caben las piernas.
- c) Si se aborda el autobús de Santa Ana a Piedades cobran como de San José a Piedades.
- d) No cumplen con los horarios, ni carreras autorizadas.

40. Oposición: *Raúl Marín Fernández, cédula de identidad número 1-1354-0425. Envía correo electrónico (folio 730 al 741) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Revisando el expediente, ARESEP, no ha medido las distancias de esa ruta.*
- b) *Comparando con otras rutas de igual distancia la tarifa actual es muy cara.*

41. Oposición: *Giselle Camacho Gómez, cédula de identidad número 107830905. Observaciones: Envía correo electrónico, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 919 al 928).*

- a) *Unidades mal olientes y sucias y llenas de cucarachas.*
- b) *Los servicios de estudiantes son pésimos.*
- c) *No cumplen horarios.*
- d) *Las unidades viajan repletas.*
- e) *Los choferes siempre andan de mal humor.*

42. Oposición: *Stephanie Araya Jiménez, cédula de identidad número 114160114. Envía correo electrónico, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 935 al 943).*

- a) *No cuentan con ninguna terminal.*
- b) *Los autobuses están en pésimas condiciones y totalmente sucios, nunca los limpian ni lavan.*
- c) *Las unidades viajan sobrecargadas de manera temeraria.*
- d) *Las rampas están malas.*
- e) *No cumplen con los horarios establecidos, el servicio es pésimo.*

43. Oposición: *Gabriela Delgado Jiménez, cédula de identidad número 110140987. Envía correo electrónico, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 961 al 969).*

- a) *Los servicios brindados en Corazón de Jesús y Guachipelín son pésimos, no cumplen horarios y las condiciones de las unidades sucias y en mal estado.*
- b) *Los autobuses brindan en Carrizal servicio hasta las 8 de la noche.*
- c) *Los choferes manejan y conversan por celular*

44. Oposición: *Ana Virginia Zumbado Rodríguez, cc: Gina Zumbado Rodríguez, cédula de identidad número 602310012. Envía correo electrónico (visible a folios 1061 a 1064). No hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Se opone al aumento tarifario, las comunidades son muy pobres.*
- b) *El pasaje a Bebedero es muy caro.*
- c) *Los autobuses son sucios y llenos de cucarachas.*
- d) *Las paradas para esperar los autobuses son sin techo y sucias.*

45. Oposición: *Jael Rebeca Godínez Rodríguez, cédula de identidad número 800940030. Envía correo electrónico (visible a folios 1036 a 1040). No hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos aprobó un aumento de tarifa en las rutas de Escazú, publicado en la Gaceta 178, Alcance 172, con fecha del 27 de setiembre del 2018, hace tres meses y 13-días aproximadamente.*
- b) *El aumento salarial aprobado por el Consejo Nacional de Salarios para octubre del 2018 fue de apenas 2,96%.*
- c) *Dado lo anterior, si una persona viaja 6 días a la semana de San Antonio de Escazú a San José, paga a la semana el monto de ₡5.580 colones y con el aumento pagará ₡6.300, lo que significa que deberá pagar ₡2.880 de más.*
- d) *Aunado al punto anterior, el índice de precios al consumidor del 2018 cerró con una variación acumulada de 2,03%, donde aumentaron el 57% de los bienes y servicios que integran la canasta básica de consumo.*
- e) *El mal servicio que brindan las rutas de Escazú, con respecto a los horarios y estado de las unidades.*
- f) *La duración promedio de viaje de las unidades en horas pico es de 45 a 60 minutos no más, como se indica en los medios de comunicación nacional.*

46. Oposición: *Alejandra Porras Valerio, cédula de identidad número 111190792. Envía correo electrónico (visible a folios 1046 a 1051), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *El mal estado de las unidades de transporte.*
- b) *La duración entre una ruta y otra y no se cumple lo que se indica en la tabla de horarios.*
- c) *La gasolina no ha subido tanto para que de nuevo soliciten aumento.*
- d) *La condición en la que trabajan los choferes no es apta.*
- e) *No cuentan algunas de las unidades con la reglamentación de tránsito al día.*

47. Oposición: *Hellen Chinchilla Serrano, cédula de identidad número 114140496 y Marianella Mora Barrantes, cédula de identidad número 109370150. Envía correo electrónico (visible a folios 1052 a 1060), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Carencia de detalle de las fuentes de información de los cálculos efectuados.*

- b) *El informe de quejas y denuncias no ha sido debidamente presentado con los requisitos legales exigidos, como se demuestra en Oficio OF-4997-DGAU-2018*
- c) *No cumplen con los horarios, ni carreras establecidas y mucho menos con las paradas.*

48. Oposición: *María José Meléndez Sandí, cédula de identidad número 114260908. Envía correo electrónico (visible a folios 1068 a 1071), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Autobuses desaseados y en malas condiciones.*
- b) *Incumplimiento de horarios*
- c) *Mal trato a los usuarios por parte de los choferes del personal administrativo de la empresa*

49. Oposición: *Laura Fernández Elvir, cédula de identidad número 112030949. Envía correo electrónico (visible a folios 1115 a 1119), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Los autobuses viajan en condiciones antihigiénicas.*
- b) *Los choferes requieren capacitación en cuanto al trato con los pasajeros.*
- c) *Los choferes manejan de forma temeraria*

50. Oposición: *Krisly Curtis Bullio, cédula de identidad número 111300203. Envía correo electrónico (visible a folios 1122 a 1129), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Los autobuses de Bebederos no cumplen ningún horario.*
- b) *Los autobuses pasan cuando quieren y no cumplen con las carreras establecidas*

51. Oposición: *Rosita Godínez Madrigal, cédula de identidad número 401570036. Envía escrito por fax (visible a folio 1165), no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *Unidades en males estado y sucias.*
- b) *No cumplen los horarios.*
- c) *Unidades antiguas.*
- d) *Mala presentación de algunos de los choferes y mal trato hacia los usuarios*

52. Oposición: *Minor Agüero Quesada, cédula de identidad 1-1490-0935. Envía correo electrónico (folio 1169 al 1178) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública.*

- a) *El aumento es muy alto.*
- b) *Escazú es una comunidad pobre, los usuarios de autobús.*
- c) *Los autobuses están en mal estado y son viejos y sucios.*
- d) *Los choferes en las rutas por Anonos conducen de forma temeraria y ponen en peligro la vida de los pasajeros*
- e) *Revisar cuales son los autobuses que dan el servicio*

Posiciones no admitidas:

1. *Posición: Luis Carlos Huffine Sandí, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 646 al 647) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0023-DGAU-2019.*
2. *Posición: Kleyman Vásquez Madrigal, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 648 al 650) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0024-DGAU-2019.*
3. *Posición: Ana Lucía Valverde, cédula de identidad número 06-0288-0814. Envía correo electrónico sin firmar (folio 651 al 653) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0025-DGAU-2019.*
4. *Posición: Stephanie Marín Valverde, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 654 al 656) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0026-DGAU-2019.*
5. *Posición: Andrea Muñoz Arias, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 657 al 659) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0027-DGAU-2019.*
6. *Posición: Denis Calderón Madrigal, cédula de identidad número 01-1637-0208. Envía correo electrónico sin firmar (folio 663 al 665) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0028-DGAU-2019.*
7. *Posición: Alexandra Fonseca, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 666 al 668) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0029-DGAU-2019.*
8. *Posición: Yessenia Rojas, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 673 al 675) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0030-DGAU-2019.*

- 9.** *Posición: Eli Fer Cor, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 676 al 678) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0031-DGAU-2019.*
- 10.** *Posición: Allan Enrique Córdoba Madrigal, cédula de identidad número 1-1390-0842. Envía correo electrónico sin firmar (folio 679 al 681) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0032-DGAU-2019.*
- 11.** *Posición: Crys Quirós, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 685 al 687) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0033-DGAU-2019.*
- 12.** *Posición: Andrea Araya Vallejo, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 691 al 693) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0034-DGAU-2019.*
- 13.** *Posición: Marjorie Campos, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 694 al 698) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0035-DGAU-2019.*
- 14.** *Posición: Enith Corrales, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 699 al 700) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0037-DGAU-2019.*
- 15.** *Posición: Tatiana Avalos Arias, cédula de identidad 108500981. Envía correo electrónico sin firmar (folio 701 al 703 y del 707 al 713) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0038-DGAU-2019.*
- 16.** *Posición: Susan Escobar Castillo, cédula de identidad número 1-1056-0135. Envía correo electrónico sin firmar (folio 704 al 706) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0039-DGAU-2019.*

- 17.** *Posición: Osvaldo Calvo, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 742 al 748 y 1133 al 1141) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0041-DGAU-2019.*
- 18.** *Posición: Ronald Cordero, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 749 al 751) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0042-DGAU-2019.*
- 19.** *Posición: Katherine Granados, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 752 al 754) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0044-DGAU-2019.*
- 20.** *Posición: Esteban Umaña, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 755 al 757) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0046-DGAU-2019.*
- 21.** *Posición: Manuel Araya Vallejo, cédula de identidad número 1-1270-0770. Envía correo electrónico sin firmar (folio 758 al 760) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0048-DGAU-2019.*
- 22.** *Posición: Jean Mora Santamaria, cédula de identidad número 1-1182-0618. Envía correo electrónico sin firmar (folio 761 al 763) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0050-DGAU-2019.*
- 23.** *Posición: Johana Montero, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 764 al 766) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0051-DGAU-2019.*
- 24.** *Posición: Alexandra Herrera, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 767 al 769) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0053-DGAU-2019.*
- 25.** *Posición: Verónica Quirós Gonzáles, cédula de identidad número 1-1136-0645. Envía correo electrónico sin firmar (folio 770 al 772) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0054-DGAU-2019.*

- 26.** *Posición: Karo Lobo, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 776 al 778) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0056-DGAU-2019.*
- 27.** *Posición: Roy Madrigal, cédula de identidad número 1-0571-0712. Envía correo electrónico sin firmar (folio 779 al 780) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0058-DGAU-2019.*
- 28.** *Posición: Rebeca Rodríguez González, cédula de identidad número 1-1504-0267. Envía correo electrónico sin firmar (folio 784 al 793) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0060-DGAU-2019.*
- 29.** *Posición: María del Milagro Elizondo Marín, cédula de identidad número 1-1015-0672. Envía correo electrónico sin firmar (folio 797 al 799) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0062-DGAU-2019.*
- 30.** *Posición: Lucy Parra, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 800 al 802). Se rechaza mediante resolución RE-0063-DGAU-2019.*
- 31.** *Posición: Marjorie Solís Montoya, cédula de identidad número 108770523. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 891 al 905). Se rechaza mediante resolución RE-0065-DGAU-2019.*
- 32.** *Posición: Grace María Delgado, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 906 al 909). Se rechaza mediante resolución RE-0067-DGAU-2019.*
- 33.** *Posición: Keylin Cerdas Guerrero, cédula de identidad número 113170472. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 916 al 918). Se rechaza mediante resolución RE-0069-DGAU-2019.*
- 34.** *Posición: Lorena Ortiz Vargas, cédula de identidad número 106180231. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 929 al 931). Se rechaza mediante resolución RE-0070-DGAU-2019.*

- 35.** Posición: Jorge Sibaja Montero, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 932 al 934). Se rechaza mediante resolución RE-0071-DGAU-2019.
- 36.** Posición: Alejandro Batista, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 948 al 950). Se rechaza mediante resolución RE-0073-DGAU-2019.
- 37.** Posición: Luis Vargas, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 951 al 953). Se rechaza mediante resolución RE-0075-DGAU-2019.
- 38.** Posición: Xinia Marín Araya, cédula de identidad número 114230875. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 954 al 956). Se rechaza mediante resolución RE-0077-DGAU-2019.
- 39.** Posición: Lorena Cordero, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 970 al 972). Se rechaza mediante resolución RE-0078-DGAU-2019.
- 40.** Posición: Daniel Josué Vargas Hernández, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 973 al 975). Se rechaza mediante resolución RE-0079-DGAU-2019.
- 41.** Posición: Ileana Vargas Retana, cédula de identidad número 111240524. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 976 al 978). Se rechaza mediante resolución RE-0080-DGAU-2019.
- 42.** Posición: Hellen Arias Azofeifa, cédula de identidad número 113600205. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 0979 a 0981 y 1072 a 1075), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0081-DGAU-2019.
- 43.** Posición: Giselle Mora Carranza, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 984 al 986). Se rechaza mediante resolución RE-0082-DGAU-2019.

- 44.** Posición: María Agüero Elizondo, cédula de identidad número 114650245. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 987 al 989). Se rechaza mediante resolución RE-0083-DGAU-2019.
- 45.** Posición: Andrea Siles Acuña, cédula de identidad número 603370032. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 990 al 992). Se rechaza mediante resolución RE-0084-DGAU-2019.
- 46.** Posición: Mariela Jiménez Ramírez, cédula de identidad número 108740098. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 993 al 1000). Se rechaza mediante resolución RE-0085-DGAU-2019.
- 47.** Posición: Blanca Badilla Ramírez, cédula de identidad número 112840161. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 1001 al 1003 y 1076 a 1081). Se rechaza mediante resolución RE-0086-DGAU-2019.
- 48.** Posición: Karol Dayana Vargas, no indica cédula de identidad. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 1004 al 1006). Se rechaza mediante resolución RE-0087-DGAU-2019.
- 49.** Posición: Rosaura Benavides Quesada, cédula de identidad número 113640759. Envía correo electrónico sin firmar, no hace uso de la palabra en la audiencia pública (visible a folios 1007 al 1009). Se rechaza mediante resolución RE-0088-DGAU-2019.
- 50.** Posición: Karla Vanessa Solís Céspedes, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1013 a 1015), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0089-DGAU-2019.
- 51.** Posición: José A. Jiménez, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1016 a 1017), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0090-DGAU-2019.
- 52.** Posición: Marisol Álvarez Torres, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1018 a 1020), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0091-DGAU-2019.

- 53.** *Posición: Cassandra Jiménez Sandí, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1021 a 1023), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0092-DGAU-2019.*
- 54.** *Posición: Daniel Cerdas Méndez, cédula de identidad número 114140194. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1024 a 1029), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0093-2019.*
- 55.** *Posición: Rafael Montalvo Sandí, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1033 a 1035), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0094-DGAU-2019.*
- 56.** *Posición: Jorge Vargas León, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1041 a 1042 y 1159 a 1161), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0095-DGAU-2019.*
- 57.** *Posición: Jairo Badilla Hidalgo, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1043 a 1045), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0096-DGAU-2019.*
- 58.** *Posición: José Guevara Arroyo, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1065 a 1067), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0097-DGAU-2019.*
- 59.** *Posición: Ricardo Fallas Mairena, cédula de identidad número 112370780. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1082 a 1090), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0098-DGAU-2019.*
- 60.** *Posición: Ingrid Tatiana Vargas Obando, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1091 a 1093 y 1103 a 1108), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0099-DGAU-2019.*
- 61.** *Posición: Marcos González Ramírez, cédula de identidad número 107640665. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1094 a 1096), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0112-DGAU-2019.*

- 62.** Posición: *Bianka Vargas Mondragón, cédula de identidad número 801160646. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1097 a 1099), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0113-DGAU-2019.*
- 63.** Posición: *María Gabriela Ruiz Machado, cédula de identidad número 116460266. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1100 a 1102 y 1112 a 1114), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0114-DGAU-2019.*
- 64.** Posición: *María Mena Castro, no indica número de cédula. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1109 a 1111), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0115-2019.*
- 65.** Posición: *Karina Mora Araya, cédula de identidad número 111050626. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1130 a 1132 y 1189 al 1191), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0116-DGAU-2019.*
- 66.** Posición: *Shirley Ávila Vargas, no indica número de cédula. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1142 a 1145), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0111-DGAU-2019.*
- 67.** Oposición: *Nelson Sibaja, no indica número de cédula. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1146 a 1148), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0110-DGAU-2019.*
- 68.** Posición: *Julio César Biolley Solano, no indica número de cédula. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1149 a 1151), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0109-DGAU-2019.*
- 69.** Posición: *Javier Hernández Ching, cédula de identidad no indica. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1152 a 1153), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0108-DGAU-2019.*
- 70.** Posición: *Sonia Guevara, no indica número de cédula. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1154 a 1156), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0107-DGAU-2019*

71. Posición: Javier Hernández, no indica número de cédula. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1157 al 1158). Se rechaza mediante resolución RE-0106-DGAU-2019.
72. Posición: Susana Fallas González, cédula de identidad número 111400806. Extemporánea. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1162 a 1164), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0105-DGAU-2019.
73. Oposición: Diana Retana Siles, cédula de identidad número 109640694. Envía correo electrónico sin firmar (visible a folios 1166 a 1168), no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0104-DGAU-2019.
74. Posición: Marcela Delgado Jiménez, cédula de identidad no se indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 1179 al 1188) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0103-DGAU-2019.
75. Posición: Vanessa Ávila V., cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 1192 al 1193) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0102-DGAU-2019.
76. Posición: Tatiana Obando, cédula de identidad número 1-1047-0397. Envía correo electrónico sin firmar (folio 1194 al 1196) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0101-DGAU-2019.
77. Posición: Pamela Calderón, cédula de identidad no indica. Envía correo electrónico sin firmar (folio 1197 al 1199) y no hace uso de la palabra en la audiencia pública. Se rechaza mediante resolución RE-0100-DGAU-2019.

Respuestas a posiciones

# de oposición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Jorge Sanarrucia Consejero Usuario	1-2-3-4
2	Marvin Antonio Solís Salazar	5-6-11-14
3	Luis Jesús García Chaves	7-11-13-19
4	Liliana Álvarez Anchía	7-13
5	Juan Pablo Jarquín Vargas	13
6	Mailyn Cubillo	6-11-13-14
7	Joel José Bermúdez Sanabria	10-13-18
8	Elizabeth Castro Flores	18-19-20

# de oposición	Opositor	# de respuesta(s)
9	Karol Vargas Delgado	14-19
10	Alberto López Quirós	21-22-23
11	Ricardo López Granados	10-13-14-15
12	Luis Fernando Bermúdez Solís	11-19
13	Rafael Venegas Calderón	11-19
14	Ever Alonso Ávalos Arias	9-15
15	Yendry Priscilla Córdoba Madrigal	4-11
16	Rafael Ángel Chavarría Villalobos	13
17	Silvia Artavía Hernández	13-16
18	Luis Diego Martínez Hernández	11-16
19	Evelyn Jirón Díaz	11-12-13-22-23
20	Noelía Ramos Duarte	21
21	Luis Emilio Andino	21
22	Melissa López Monge	21
23	José Carlos Chaves Arias	21
24	Rafael Esteban Molina Méndez	21
25	Judith Monge Retana	21
26	Rodrigo Castro Oreamuno	21
27	Gonzalo Aguilar Martínez	21
28	Daniel González Guerrero	9-14-16
29	Marco Vinicio Córdoba Quesada	13-15
30	Christian Arias Robles	9-11-17
31	Teresita Núñez Rivera	9-11-12
32	Sofía Mena Chavarría	12
33	Manuel Esteban Azofeifa Delgado	11-12-17
34	Asociación De Desarrollo Integral del Bello Horizonte-Miguel Ángel León Corrales	11-12
35	Pamela Calvo Mena	4-9
36	Asociación de Desarrollo Integral de Bebedero de San Antonio de Escazú-Marco Vinicio Jiménez Marín	4-11-16
37	María Cecilia Herrera Castro	9-11-16
38	Paola Mejía Keith	11-12
39	Dennis Sandí Montero	4-11-16
40	Raúl Marín Fernández	5
41	Giselle Camacho Gómez	4
42	Stephanie Araya Jiménez	9-11-16
43	Gabriela Delgado Jiménez	4-11
44	Ana Virginia Zumbado Rodríguez	6-16
45	Jael Rebeca Godínez Rodríguez	4-6
46	Alejandra Porras Valerio	4-11
47	Hellen Chinchilla Serrano y Marianella Mora Barrantes	4-22-23
48	María José Meléndez Sandí	4
49	Laura Fernández Elvir	11
50	Krisly Curtis Bullio	4
51	Rosita Godínez Madrigal	4-11
52	Minor Agüero Quesada	4-11

1. Relativo a la corrida del modelo

El Consejero del Usuario señala en cuanto a este punto lo siguiente:

“(…)

Al respecto se ha revisado la corrida del modelo denominado Estructura General de Costos, para la determinación de las tarifas que presentó la empresa y se han hallado diferencias entre la información que se ingresó y la información de los acuerdos del Consejo de Transporte Público, nótese, que en el oficio DACP-2018-1502 del 14 de setiembre del 2018, se ha expuesto en el punto C denominado Consolidado, la información definitiva de las unidades autorizadas como flota óptima, no obstante, en la corrida del modelo en la pestaña 4 de flota, se observan desfases en la información, por ejemplo, la unidad de autobús con número de placa SJB-014564 se repite dos veces y en otras unidades de bus, también, se observa información errónea sobre el dato de capacidad de pasajeros de la unidad, para ser exactos, en 10 unidades se hallan esas variaciones.

En la misma línea, es importante recalcar que en el modelo la empresa no completó la pestaña 10 del modelo, denominado Pliego Tarifario, este elemento no permite comparar los resultados de aumento del pliego con la convocatoria a audiencia pública.

Es importante resaltar que en el informe de petición tarifaria donde se explican cuáles fueron los parámetros utilizados para los ajustes de tarifa, no se le especifica a los usuarios los números de acuerdos del CTP del esquema operativo de los cuales se extrajo la información utilizada.

(…)”

Con respecto a unidades repetidas o errores en el vaciado de la información en el modelo tarifario presentado por el operador en la solicitud tarifaria, cabe indicar que en el proceso de revisión de requisitos de admisibilidad se procede a verificar la presentación de esta con un análisis de forma y donde se acompañe el acuerdo del ente competente en la materia donde se detalle la flota autorizada a la ruta. Es importante señalar que en la etapa de admisibilidad se analizan aspectos de forma y no de fondo, ya que este es reservado al proceso del estudio tarifario en el cual se procede con el análisis de fondo donde se procesa y corrige la información que por alguna razón no se introdujo correctamente en la corrida del modelo y se revisan

los aspectos que validará la Autoridad Reguladora para la fijación tarifaria, de forma tal que la Aresep podrá modificar, aprobar o rechazar la solicitud tarifaria, todo de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la ley 7593.

Con respecto a que la empresa no completo la pestaña número 10 del modelo, denominado Pliego Tarifario, además de lo mencionado anteriormente los resultados del aumento se pueden comparar con la solicitud tarifaria que corre a folio 380 y 381.

Mediante artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folios 271 al 294) la Junta Directiva del CTP autoriza a la ruta 09 el nuevo esquema operativo, así como la normalización de la demanda de la ruta, adicionalmente a folio 28 se incorpora el DTE-2017-0697 del 2 de noviembre de 2017, en el cual se detalla el esquema operativo autorizado por el CTP a la Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. y que sirve de base para el acuerdo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017.

Ahora bien, este Órgano Técnico, a partir de la lectura de la oposición del Consejero del Usuario (folios 1287 al 1293) y del Acta de la Audiencia AC-0010-DGAU-2019 señala lo siguiente: Se observa a los folios 1 al 429 del expediente que la operadora solicita su petición tarifaria apoyada en lo relativo a la flota autorizada por el CTP para la ruta 9, a partir del oficio DACP-2018-1502 que determina las 182 unidades autorizadas por el Ente Concedente, otorgándosele así la respectiva admisibilidad mediante el Auto de Admisibilidad OF-2058-IT-2018 que corre agregado a los folios 618 al 620, dicha información es la que se pone en conocimiento de los usuarios en la audiencia pública celebrada el 9 de enero del 2019.

Ahora bien, dentro del término establecido en el artículo 51 del Decreto Ejecutivo 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593) la prestadora del servicio presentó e l mismo día de la celebración de la audiencia pública (9 de enero del 2019) el oficio DACP-2019-0009 de fecha 9 de enero de 2019 emitido por el Departamento de Administración de Concesiones y Permisos del CTP en virtud del cual se autorizó la sustitución de flota automotor autorizada para la ruta 9 (ver folios 813 al 830 del expediente administrativo).

Al momento de la audiencia pública y ya presentado dicho acuerdo el prestador del servicio en lo que interesa señaló lo siguiente:

“(...)

Bueno, la flota autorizada fue, consta en el expediente, la que consta en el expediente es una del 2018, mediante el DACP-2018-1502 la cual se otorgó el 14 de setiembre del año anterior,

hoy el CTP nos dio una flota que se está aportando en el expediente, se aportó modificando alguno de esos autobuses que ya por vida útil no, cómo se llama, no, no están permitidos para circular más, eso fue un trámite que realizó la empresa desde el año anterior y hoy se aportó en el expediente.

Evidentemente, como lo establece la ley todas las unidades cumplen con la Ley 7600, que es la Ley sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.....

Mediante un esfuerzo que ha realizado la empresa, la flota promedio se mantiene en una edad de 8,3, igual, como todo, hay buses de 15 años circulando todavía, igual, tenemos buses modernos 2018, 2016, 2015, 2014, todos esos buses están, están dentro de la flota óptima y eso es lo que genera ese promedio de vida, verdad, quiere decir que si el máximo de vida es 15, nosotros estamos cerca de la mitad de esa vida útil....

Bueno, es importante recalcar, que Compañía de Inversiones La Tapachula realiza constantemente esfuerzos para mantener su parte automotor en óptimas condiciones, para lograr este objetivo se brinda un mantenimiento correctivo y preventivo muy riguroso. En este caso, diay,(sic) todas las unidades de nosotros cuentan con Riteve al día, cuentan con las pólizas, cuentan con los seguros, eso es importante mencionarlo.

(...)"

Dado lo anterior, es criterio de ésta Intendencia que si bien es cierto el documento fue presentado por el interesado el propio día de la audiencia pública, resulta válida su presentación pues se hace dentro de lo ordenado por el artículo 36 de la Ley 7593 en concordancia con el artículo 51 del Decreto Ejecutivo 29732-MP, siendo además puesto en pleno conocimiento de los participantes de la audiencia, dejando el espacio necesario para que la ciudadanía pudiera exponer sus posturas acerca de dicho documento de sustitución de flota.

Adicional a lo anterior, debemos considerar que el cambio de unidades autorizado por el CTP permite la mejora en la calidad del servicio ofertado por la operadora según señaló el propio empresario en la audiencia, por lo que en general no se vislumbra una reducción del derecho de los usuarios para exponer ampliamente su criterio del tema en cuestión, por lo tanto se cumple a cabalidad con la naturaleza propia de la audiencia pública respetándoseles a los participantes su derecho consagrado en la Constitución Política.

Es importante recordar que la audiencia pública tiene como objeto permitir el derecho de participación activa de todas las partes de previo a la toma de decisiones siendo ese precisamente el momento procesal oportuno para que toda aquella persona pueda oponerse o bien coadyuvar en la solicitud de la fijación tarifaria lo hagan siguiendo las pautas normadas en la Ley 7593 y su reglamento y presentar sus documentos de apoyo.

Acerca de este punto ya la Sala Constitucional se ha encargado de vertir su criterio indicando en lo que interesa lo siguiente:

“(...)

La audiencia pública tiene el propósito, precisamente, de que todas las partes puedan aportar verbalmente o por escrito los argumentos u objeciones que deseen y resulta improcedente que, por esta vía, se pretenda impedir que los empresarios puedan presentar documentos en la audiencia. El hecho de que cualquiera de las partes presente documentos en la audiencia, como se discute en este caso con relación a los empresarios, no vulnera el debido proceso ni el derecho de participación ciudadana pues esa es, precisamente, la oportunidad procesal para conocer todas las pretensiones, objeciones y pruebas aportadas, una vez celebrada, nada obsta para que los interesados en objetar los documentos aportados en la audiencia así lo hagan. Lo contrario, es decir, el impedir a los empresarios que aportaran documentos durante la audiencia, violaría su derecho al debido proceso pues, entre otros motivos, la audiencia es la ocasión para referirse a las objeciones de los ciudadanos.

(...)”Resolución de la Sala Constitucional N° 2011017238 dictada a las 9 horas del 16 de diciembre del 2011.

Se ratifica precisamente con la resolución citada que el fin último de la Audiencia Pública regulada en la Ley 7593 y su Reglamento dentro de los estudios tarifarios, pretende la protección del derecho de cada actor dentro de un expediente administrativo como el que nos detiene, es decir los usuarios, los operadores, las organizaciones legalmente constituidas, la Defensoría de los Habitantes, el Consejero del Usuario de la Aresep, entre otros. Cada uno de ellos actúa bajo igualdad de condiciones en sus manifestaciones y aporte de documentación; misma que se le dará el mismo análisis técnico y legal por parte de la Aresep, puesto que finalmente no debe existir de forma alguna porqué hacerlo de otra forma ya que caeríamos en una aplicación irregular que puede llegar a viciar el procedimiento.

Ahora bien, resulta también importante indicar que la naturaleza de la participación activa de las partes resulta precisamente el reflejo de una ejercicio democrático de las personas, pero ello no significa que sea dentro de su fin sirva dicha participación para retrasar un procedimiento tarifario administrativo que pueda causar perjuicio alguna de las partes. Así lo reconoce igualmente la Sala Constitucional al señalar lo siguiente:

“(…)

Sin embargo, no se trata de un simple requisito formal, de manera que se pueda fijar de tal forma que haga nugatorio el ejercicio del derecho que pretende tutelar, al otorgarse en condiciones que impidan u obstaculicen el cumplimiento de los objetivos que está llamada a obtener, en protección del derecho a la información y participación ciudadana. De igual forma, tampoco debe llegar a constituirse en un obstáculo para que se emita una oportuna resolución de la gestión.

(…)” Sala Constitucional resolución 2005-10938, dictada a las 12:48 horas del 19 de agosto del 2005.

“(…)

Es en la audiencia pública donde la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, puede solicitar y recibir, de parte de los interesados, sus manifestaciones, ya sea a favor o en contra de la propuesta, permitiéndole así resolver, de una mejor manera, los asuntos tarifarios a su cargo, al contar con los diversos puntos de vista de los interesados, así como, al ser un estudio de oficio, de la información requerida previamente al prestador del servicio para complementar la información con que cuenta la Autoridad Reguladora.

(…)” Sala Constitucional Voto 2012-8479 Recurso de amparo

El caso atendido en este momento, se debe encuadrar en ese sentido, es decir una de las partes interesadas (operador) presentó a la Aresep el mismo día de la audiencia pública (9 de enero 2019) un escrito donde aporta un oficio emitido por el Departamento de Planificación de Concesiones y Permisos del CTP (DACP-2019-0009) que autorizó la sustitución de flota de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. (ruta 9) siendo a partir de dicha presentación a la Aresep de

conocimiento público el mismo y cuya incorporación al expediente administrativo fue indicado por el operador en la audiencia pública para la información y oposición o coadyuvancias de las partes y esto anula cualquier posible sesgo de violación al derecho de participación.

2. Parámetros Utilizados en la corrida del modelo

Conforme a lo establecido en el apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente (resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018) se debe indicar que éste órgano Técnico consideró como dato del volumen de pasajeros movilizados en la ruta 9 el estudio de normalización de demanda aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 270 al 372), el cual acoge la recomendación vertida por la Dirección Técnica del CTP mediante el oficio DTE-2017-0697. Es importante señalar que el estudio de normalización de demanda es realizado por el Instituto Tecnológico de Costa Rica y la Fundación Tecnológica de Costa Rica, remitido por la Dirección Técnica del CTP al Director Ejecutivo del CTP y este a su vez a la Junta Directiva de dicho Consejo para su consideración y finalmente es avalado por la Junta Directiva en todos sus extremos.

La Intendencia de Transporte en estricto apego a la metodología tarifaria vigente para fijaciones ordinarias debe aceptar como válido el acuerdo del CTP, esto en virtud de que es emitido por el Órgano facultado en la materia de su competencia. Ahora bien, si el Consejero del Usuario o cualquier opositor considera que existen inconsistencias que invalidan su utilización para el estudio tarifario de la ruta 9, es criterio de esta Intendencia de Transporte que deben hacer uso de los mecanismos pertinentes para solicitar la revocatoria de lo dispuesto por el CTP. Es importante indicar además que el acuerdo de la Junta Directiva del CTP es válido y se encuentra vigente, y cumple con los presupuestos establecidos en la metodología tarifaria ordinaria vigente para su utilización y como tal la Intendencia de Transporte se encuentra en la obligación legal de considerarlo en el trámite tarifario.

Es importante mencionar que éste Órgano Técnico debe indicar que tanto la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos como el Consejo de Transporte Público tienen por ley sus propias competencias que marcan el marco de acción jurídico y técnico sobre el cual deben desempeñar sus labores, siendo que la intromisión de un institución en las competencias de la otra resultaría a todas luces irregular y sujeto a sanciones para los funcionarios públicos que transgredan de alguna forma la línea de sus competencias.

Así con lo antes referido, debemos señalar que la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores N° 3503 del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, define en el capítulo I y II, en lo que interesa lo siguiente:

“(...)

CAPITULO I

Definiciones y disposiciones generales

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

CAPITULO II

Facultades de los organismos públicos.

Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes. A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) **Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.**
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.

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

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

(...)" (La negrita y el subrayado no son originales)

Está claro a partir del enunciado normativo transcrito, que es precisamente el Consejo de Transporte Público el encargado y por ende el único competente para establecer los esquemas operativos propios de cada ruta que otorgue en concesión o en permiso a particulares, quienes por medio de un contrato de concesión (debidamente refrendado por la ARESEP) o acuerdo de permiso, exploten con título habilitante, el servicio público remunerado de personas en la modalidad autobús.

Por su parte la ARESEP cuenta dentro de sus funciones y obligaciones fijar precios y tarifas conforme con estudios técnicos, además de velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima del servicio (Artículos 5 y 6 de la Ley 7593).

Además de la normativa, la Intendencia de Transporte se respalda para fijar tarifas en una Metodología cuya aprobación la hace el Jeraarca Superior de la Institución (Junta Directiva) siendo la actual metodología la plasmada en la Resolución RJD-035-2016. Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, modalidad autobús, así como la Resolución RJD-060-2018 (Modificación Parcial a la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, modalidad autobús). En ese contexto éste Órgano Técnico debe como aplicadora de dicha Metodología ajustarse en su totalidad al enunciado de esa regulación administrativa, y por ende se determina que la metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica:

"(...)

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

1. *Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
2. *Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
3. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - iv. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

Los estudios técnicos de los puntos 1, 2 y 3 deben ser realizados según las reglas unívocas de la ciencia y la técnica de las disciplinas de ingeniería de transporte y estadística. También a los estudios técnicos que hayan sido aceptados por Aresep de previo a la entrada en vigencia de esta modificación o estén en ejecución en ese momento, siempre que cumplan con la antigüedad máxima de 3 años desde la aceptación formal.

(...)”

Puede observarse la determinación del volumen mensual de pasajeros del estudio tarifario puede provenir de 4 posibles fuentes de información o estudios técnicos. Para aquellos casos en los que no se disponga de ningún dato de movilización de pasajeros, se debe proceder conforme lo señala el punto 5 anterior, en cuyo caso se debe abordar lo estipulado en la sección 4.13.2 de la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, el orden de prioridad o criterio de decisión para la selección de 54 fuentes de información está establecida en el inciso b) del mismo apartado 4.7.1, que en lo que interesa señala:

“(…)

Debido a que puede existir información simultánea procedente de las fuentes indicadas en los puntos 1 al 4 de la sección a) de este apartado, se establecen las siguientes reglas para la determinación del volumen mensual de pasajeros necesario para la aplicación de esta metodología tarifaria ordinaria.

- i. En caso que el operador esté enviando los registros del SCP según las características señaladas en la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, durante el último año, o que haya presentado la información del último año correspondiente al SCP o SIR, se podrá realizar una validación estadística de los registros del SCP, y en segundo lugar, las estadísticas reportadas mediante el SIR.*

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

(…)

- ii. En caso que no exista un estudio técnico o validación previa de referencia, se debe proceder con la validación de las fuentes de información (SCP, SIR) que incluye trabajo de campo. El informe de resultados del estudio técnico de validación de la información del SCP o SIR debe ser aceptado por la Aresep antes de la presentación de solicitud de fijación tarifaria o inicio del trámite de fijación tarifaria de oficio*

(...)

- iii. *En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SIR o SCP según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico aceptado por la Aresep.*
- iv. *En caso que solamente exista el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) de los últimos tres años, se seleccionará este dato como el volumen mensual de pasajeros.*

(...)"

Con fundamento en lo anteriormente indicado, se concluye que la selección de la fuente de información para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

- a) *Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año.*
- b) *Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- c) *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep.*
- d) *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP).*
- e) *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

Dada lo anterior la Intendencia de Transporte determinó que conforme a lo establecido en la sección 4.7.1 de la metodología tarifaria y luego de revisar la prioridad en la selección de la información disponible, se utilizara para el presente caso el estudio técnico aprobado por la Junta

Directiva del CTP mediante artículo 7.1 de la Sesión Ordinaria 20-2018 celebrada el día 31 de julio de 2018, el cual no tiene más de 3 años, tal como se requiere en la metodología.

Ahora bien, la Junta Directiva del CTP mediante la Sesión Ordinaria 43-2017 celebrada el 8 de noviembre de 2017, conoce el oficio DTE-2017-0697 referente al estudio técnico del esquema operativo de Compañía de Inversiones La Tapachula S.A., señalando al respecto lo siguiente:

“(…)

POR TANTO, SE ACUERDA:

- 1. Aprobar, basados en los fundamentos, motivos y contenidos, desarrollados en los considerandos del oficio DTE-2017-0697, todas las recomendaciones contenidas en el oficio dicho, el cual forma parte integral de este acuerdo.*
- 2. Aprobar el siguiente esquema de horarios y frecuencias para la Ruta N° 09 descrita como “SAN JOSÉ-ESCAZÚ-BELLO HORIZONTE- SAN ANTONIO-SANTA ANA”, concesionada a la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A.*

(…)”

Es claro que partiendo siempre de la literalidad de la Metodología, la Intendencia de Transporte como aplicadora de la misma, verificó que dicho informe técnico realizado por el Instituto Tecnológico de Costa Rica y la Fundación Tecnológica de Costa Rica haya sido aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público lo cual ocurrió precisamente en la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre del 2017, es decir cumple con el requisito metodológico para tener por válido el mismo y utilizarlo para el presente estudio de oficio.

Ahora bien, como ya se indicó, si existiera disconformidad técnica o legal acerca del informe técnico citado o del propio acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, las partes tienen abierta la posibilidad jurídica de acudir a las instancias respectivas a fin de combatir lo que estiman fuera de la ciencia y la técnica, pero no es este el espacio procesal para resolver tales situaciones, puesto que como ya lo indicamos líneas atrás, eso provocaría la intromisión de la Autoridad Reguladora en las competencias exclusivas y excluyentes del Consejo de Transporte Público.

En ese mismo sentido recordemos que la Ley 8220 (Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos) determina en su artículo 3 el respeto de competencias entre instituciones señalando que la Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos, salvo lo relativo al régimen de nulidades.

Entonces, la aprobación por parte del Consejo de Transporte Público no es cuestionable por parte de la Intendencia de Transporte puesto que no se encuentra dentro del ámbito suyo el realizar ésta labor dentro del proceso tarifario.

En resumen, la Intendencia de Transporte tal y como se señaló, para el caso en concreto cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados para la ruta 9, validado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, según se desprende de lo establecido en el artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 celebrada el día 8 de noviembre de 2017, mismo que no tiene más de 3 años, es decir cumple con lo ordenado en la Metodología en su sección 4.7.1. Así las cosas, éste Órgano Técnico no encuentra motivo para que la Aresep deba ordenar un estudio técnico, si el mismo Ente Concedente verificó y validó a partir de sus criterios técnicos y legales el informe realizado por el Instituto Tecnológico de Costa Rica y la Fundación Tecnológica de Costa Rica, para la ruta bajo estudio tarifario.

3. Acerca de revaloración de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A.

Al respecto, tal y como lo indica el Consejero del Usuario se trata de una solicitud directa a la empresa operadora a fin de que solicite al CTP un nuevo esquema operativo a fin de verificar la realidad de la ruta 09, petición que debe quedar en ese plano de las funciones del Consejero (Artículo 50 y 57 ambos del Decreto Ejecutivo N° 29732 del reglamento a la Ley 7593), aspecto del cual éste Órgano Técnico no debe intervenir.

4. Incremento es excesivo y afecta el costo de la vida.

Respecto al costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, no obstante que a la Autoridad Reguladora el artículo 4 inciso b de la Ley 7593 le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

La Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, el cual mediante la Metodología Ordinaria vigente (RJD-035-2016 y su modificación parcial mediante RJD-060-2018) que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos acorde las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y demanda de pasajeros movilizados); escapa a nuestro ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

5. Incumplimiento de horarios, capacidad de las unidades, condiciones del servicio, unidades viejas y en mal estado y cantidad insuficiente de unidades por ruta:

Conforme con la Ley 3503 y 7969, el Consejo de Transporte Público (CTP) del MOPT, es el órgano competente para establecer las condiciones de servicio en una determinada ruta o grupo de rutas, tales como: los horarios (que determinan el número de carreras), la cantidad y calidad de la flota, la determinación del recorrido, la ruta y los ramales. Si bien ARESEP puede realizar verificación de variables como la distancia o realizar mediciones de la demanda de pasajeros; escapa de nuestro alcance y competencia el cuestionar las decisiones de ese ente competente en materia de transporte, sobre las condiciones de operación de una determinada concesión o permiso para operar determinada ruta.

De tal forma, si se considera que existen errores en la metodología y las herramientas utilizadas y aprobadas por el CTP para la determinación de parámetros operativos como los horarios y flota, esto debe entonces ser recurrido directamente a dicho órgano.

De igual manera los incumplimientos de estos parámetros operativos pueden ser denunciados ante el Consejo de Transporte Público.

Se indica asimismo, que la presente resolución se le notificará al CTP con lo que tendrán conocimiento de las oposiciones de los usuarios a fin de que determinen las acciones pertinentes.

6. Diferencias tarifarias entre las rutas

Respecto a por que en comparación con rutas similares, las tarifas son iguales y hasta menores con distancias equivalentes o superiores, se le indica que existen tres condiciones que repercuten para que ésta situación se presente: (1) La cantidad de buses (inversión), (2) La cantidad de demanda, a mayor demanda menor es el precio y (3) Las frecuencias u horarios en los que opera la ruta, si la empresa realiza mayor cantidad de carreras por día.

Las características operativas de cada zona modelan la cantidad de flota y servicios requeridos y éstos a su vez dependerán de los motivos de viaje de las personas (ida y regreso de la vivienda al lugar permanente de trabajo, actividades comerciales, profesionales, necesidades de la vida doméstica, turismo y recreación, movimientos migratorios, entre otras causas), no se pueden realizar comparaciones únicamente tarifarias sin dejar de considerar aspectos como concentración poblacional, actividades comerciales, gubernamentales entre otros que motivan cantidades de servicios de transportes distintos y cantidades de flotas diferentes; y todas estas características operativas afectan la determinación tarifaria.

7. Del costo de la vida, inflación y las tarifas de autobuses.

Respecto al costo de la vida en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, no obstante que a la Autoridad Reguladora el artículo 4 inciso b de la Ley 7593 le ha delegado la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos, también se le ha impuesto la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Finalmente, aun cuando la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, las cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestarlos; escapa a su ámbito de acción, la potestad de compensar los efectos inflacionarios, por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios, factor que como es de todos conocido, está sujeto a las políticas sociales y económicas que se toman en la esfera superior ejecutiva del Estado.

8. Demanda utilizada para el cálculo tarifario.

La metodología utiliza los siguientes mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros.

- 1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
- 2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- 3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. Estudio presentado por un prestador del servicio.*
 - iv. Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
- 4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
- 5. Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.*

Para el presente caso, como se indicó en el punto B.1.1. del presente informe, la cantidad de pasajeros movilizados corresponde a la aplicación del punto 4., esto es a través del estudio de normalización de demanda aprobado por el CTP mediante acuerdo en artículo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017, el cual se fundamenta en el estudio técnico contenido en el oficio DTE-2017-0697.

9. Relativo cómo reportar de forma inmediata malas condiciones de los autobuses

Respecto a las condiciones de los autobuses se recomienda acudir ante los oficiales de tránsito por medio del 911 para que procedan de acuerdo a la Ley 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y que ellos verifiquen el cumplimiento de los artículos 32, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47 y 48, y además plantear la denuncia respectiva ante la Dirección

General de Atención al Usuario de la Aresep. Es importante señalar que las oposiciones manifestadas por lo opositores en el proceso de audiencia pública fueron de conocimiento de la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) en el acta de audiencia y en la participación del Consejero del Usuario, quienes procederán según sus competencias. Finalmente, se debe dejar claro que el procedimiento de fijación tarifaria se encuentra separado del procedimiento que se le debe dar a las quejas y denuncias presentadas por los usuarios del servicio para los procesos sancionatorios.

10. Procedimiento inmediato en el caso de que circulen unidades no autorizadas

Al circular unidades no autorizadas se debe proceder conforme al artículo 41 de la Ley 9078 de Transito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y plantear la denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario de la ARESEP.

11. Incumplimientos a la ley 7600

La Intendencia de Transporte, siendo acorde con lo ordenado por la Ley General de la Administración Pública en su artículo 214 que obliga a la Administración a buscar la verdad real de los hechos, se avoca en todos los estudios de ajustes tarifarios, a verificar el cumplimiento por parte de los operadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús que la Ley 7600 y la 8556 hayan sido cumplidas a cabalidad.

Se debe recordar en este punto que según lo indica el transitorio VIII de la Ley 7600, adicionado mediante ley 8556, al finalizar el año 2014 las empresas tienen que cumplir con un 100% de la flota con unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad.

Asimismo, los timbres deben estar al alcance de las personas sentadas, los asientos preferenciales y el espacio para silla de ruedas deben estar rotulados con el signo internacional, piso que no resbale y sin obstáculos, entre otras especificaciones asientos preferenciales para personas discapacitadas (mín) 2 ubicados detrás del asiento del conductor (Reglamento a la Ley 7600) con reposabrazos abatibles en asientos T2.

Estas leyes se encuentran al alcance de todos los ciudadanos, en especial los usuarios de los servicios públicos de autobuses quienes, mediante los mecanismos de participación ciudadana entre otros, pueden denunciar las posibles anomalías que encuentren en los servicios a fin de que sean investigados de inmediato y solventar así las diversas situaciones que permitan encausar a un mejor servicio de autobuses que tenga calidad y confiabilidad en sus rutas.

12. Referente a la vida útil de las unidades

Conforme al Decreto N°29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicada en la Gaceta N°169 del 5 de setiembre del 2001 denominado: “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte Colectivo Remunerado de Personas y Servicios Especiales”, señala en lo pertinente lo siguiente:

“Artículo 1º—Vida máxima autorizada. Para efectos de la regulación, vigilancia y control del transporte remunerado de personas, entiéndase por vida máxima autorizada, el periodo durante el cual se puede utilizar válidamente una unidad de transportación de pasajeros, previa autorización del Consejo de Transporte Público y condicionado a la aprobación de las revisiones técnicas vehiculares que disponga la normativa aplicable.

Artículo 2º—Vida máxima permitida de las unidades de transporte remunerado de personas en rutas regulares autorizadas por el Consejo de Transporte Público. Para la prestación del servicio público del transporte colectivo remunerado de personas en rutas regulares, las unidades que sean destinadas a esta actividad no podrán contar con un rango de antigüedad superior a los 15 años contados a partir de su fecha de fabricación.

Para tales efectos, la vida máxima autorizada será la indicada en el párrafo anterior, y por ninguna causa, podrá autorizarse la circulación de unidades que excedan el rango de antigüedad aludido.”

Es importante indicar que todas las unidades autorizadas se encuentran dentro de la vida útil establecida con una edad promedio de 9 años.

13. Incumplimiento de las condiciones de los servicios

Aquellos asuntos relacionados con el incumplimiento de los términos y condiciones asociados a las concesiones y permisos, como: itinerarios, carreras u horarios y paradas, cantidad, calidad e idoneidad de la flota autorizada, comportamiento y presentación de los choferes, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo a los operadores, para que den respuesta a cada uno de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes. Si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 38 de su Ley y aplicar una multa por incumplimiento de condiciones vinculantes impuestas.

Respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la ley 3503, artículos 16 a 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público, es el órgano con la obligación y competencia de conocer todos aquellos elementos que compongan propiamente la prestación del servicio y cumplimientos empresariales ante el ente concedente, tales como horarios, fraccionamientos tarifarios, flota optima y recorridos.

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: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio; no obstante, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo a los operadores, para que den respuesta a cada uno de ellos y tome las acciones correctivas pertinentes. Si no se subsanan, la ARESEP podrá aplicar el artículo 38 de su Ley y adicionalmente aplicar una multa por incumplimiento de condiciones vinculantes impuestas.

14. Aspectos de calidad del servicio referentes al mal trato al usuario, el irrespeto al usuario por parte de los choferes y mal trato al adulto mayor.

Aspectos como la mala educación, mal trato al usuario, y no atención o desconocimiento de paradas y rutas por parte de los choferes; mal trato al adulto mayor, serán atendidos mediante un procedimiento independiente del proceso de fijación tarifaria. Conforme al debido proceso, lo que procede en primera instancia es: 1) hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la ARESEP y remitidas a cada uno de los usuarios 2) se notificará la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según procede.

15. Procedimiento para plantear quejas y denuncias

En lo relativo a sus diferentes quejas se les indica que para tramitar una denuncia o una queja se debe proporcionar a la Autoridad Reguladora en la Dirección General de Atención al Usuario lo siguiente:

El procedimiento formal que se recomienda seguir para presentar una queja o denuncia ante ARESEP es el siguiente:

- *Por escrito original, firmada por el petente y presentada en las oficinas de la Autoridad Reguladora o remitida vía correo a las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- *Por escrito, firmada por el petente y presentada vía fax al número que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora.*
- *Por escrito, firmado por el petente y presentado por correo electrónico, a la dirección que al efecto designe la Dirección General de Participación del Usuario y que se publicará en el Diario Oficial. De dicha publicación se avisará en un diario de circulación nacional y se tendrá esta publicación a disposición del público en un lugar visible dentro de la institución y en la página en Internet de la Autoridad Reguladora*
- *Por escrito, firmada digitalmente por el petente, según lo establece la Ley 8454 y presentada vía internet, utilizando el formulario diseñado al efecto y disponible en el portal electrónico de la institución.*
- *Por escrito plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregarán el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula y si del caso los recibos correspondientes.*
- *De forma verbal, de lo cual se levantará un acta que será suscrita por un funcionario de la Autoridad Reguladora y firmada por el petente en las oficinas de la Autoridad Reguladora.*
- *Presentarse en idioma español o con su debida traducción oficial, y conforme al Sistema Internacional de Unidades de Medidas.*
- *El escrito inicial debe contener el nombre y apellidos, lugar de residencia, copia de la cédula de identidad por ambos lados, cédula de residencia o pasaporte, lugar o medio para recibir notificaciones (fax o correo electrónico), de la parte y de quien la representa. Si es posible, indicar un número telefónico.*

- *En el caso que el petente sea una persona jurídica, deberá aportarse certificación registral o notarial de su personería, o copia de ella en la que el funcionario de la Autoridad Reguladora que recibe la queja, hará constar que verificó su autenticidad con vista del original; mediante la cual acredite su vigencia y las facultades de su representante para actuar a su nombre. Dicha certificación deberá tener una vigencia máxima de tres meses contados a partir de la fecha de emisión del documento.*
- *Cuando la queja sea presentada por un usuario, sin ser éste el abonado, debe presentar una carta suscrita por éste último, autorizándolo para tramitar la queja, con copia de la cédula de identidad del abonado por ambos lados. Cuando exista imposibilidad material por parte del usuario para obtener la autorización del abonado, deberá presentarse en la Autoridad Reguladora a rendir declaración jurada ante un funcionario de la Dirección General de Participación del Usuario, donde indique los fundamentos de tal imposibilidad, o bien, presentar declaración jurada debidamente protocolizada que acredite tal imposibilidad.*
- *Señalar su pretensión, con indicación clara de la queja que se plantea, sus fundamentos de hecho y prueba correspondiente.*
- *Copia de los comprobantes, recibos o facturas del servicio público de interés, si los hubiere.*
- *Disponer que en el caso de que la queja sea interpuesta por una persona adulta mayor o bien con alguna discapacidad, la ARESEP brindará atención preferencial, y otorgará las facilidades necesarias que demanda ese sector de la población, para la realización del trámite.*
- *Sobre maltrato al adulto mayor recurrir además al Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor (CONAPAM).*

16. Referente a los accidentes en el bus.

*Dentro de la tarifa que autoriza la Autoridad Reguladora a los operadores, se considera dentro de los rubros de gasto, las siguientes coberturas de seguros:***

COBERTURA "A" RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL POR LESIÓN Y/O MUERTE DE PERSONAS.

Cubre la Responsabilidad Civil Extracontractual por lesión y/o muerte de personas, que hubieren ocasionado en forma accidental las personas aseguradas con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo

asegurado, al ser declaradas responsables civiles mediante sentencia en firme. También cubrirá los casos donde se produzca un arreglo extrajudicial o judicial o la aplicación de una solución alternativa de conflictos, siempre que se cumpla con las disposiciones vigentes para ese efecto.

En aquellos casos en que se solicite un arreglo judicial o la aplicación de una solución alternativa de conflictos, esta cobertura también cubrirá el daño moral probado que resulte como consecuencia de un accidente amparable por el Contrato de Seguros, hasta un monto máximo de un 25% de las sumas aseguradas.

COBERTURA "C" RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL POR DAÑOS A LA PROPIEDAD DE TERCERAS PERSONAS.

Ampara la Responsabilidad Civil Extracontractual por daños y/o perjuicios a la propiedad de terceros que hubieren ocasionado en forma accidental las personas aseguradas con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo asegurado, al ser declaradas responsables civiles mediante sentencia en firme. Adicionalmente, cubrirá el daño que produzca el vehículo asegurado al automotor del cónyuge, hijos, y familiares hasta tercer grado de consanguinidad o afinidad, con aplicación de deducible especial. También cubrirá los casos donde se produzca un arreglo extrajudicial o judicial o la aplicación de una solución alternativa de conflictos, siempre que se cumpla con las disposiciones vigentes para ese efecto.

****Esta información se tomó de la información de la página web del Instituto Nacional de Seguros (INS).*

17. Acerca de las jornadas de trabajo diarias de los choferes:

El ente competente para asuntos laborales es el Ministerio de Trabajo. Favor dirigir sus denuncias o quejas ante este Ministerio.

18. La empresa no atiende las quejas de los usuarios.

Acatando la resolución RRG-7635-2007 publicada en La Gaceta 245 del 20/12/2007, los prestadores de servicio deben presentar en informe de quejas y denuncias de los usuarios que recibieron y la solución brindada a los usuarios, de no ser así plantee la correspondiente queja ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

19. Respecto a que el servicio brindado es de mala calidad, solicitud de cambio de condiciones de operación y mejora de infraestructura

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) es el órgano que tiene la competencia para conocer de todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: solicitud de un nuevo permisionario, número de carreras, establecimiento de itinerarios, fraccionamientos, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio así como su clasificación, y cambio de rutas correspondientes a la prestación del servicio. Si las Asociaciones de la comunidad y grupos de usuarios desean que se les modifiquen los horarios, recorridos, fraccionamientos tarifarios, creación de tarifas mínimas y establezcan paradas a lo largo del recorrido pueden acudir al Consejo de Transporte Público (CTP).

Sobre las terminales y paradas techadas de autobuses deben solicitarlas a su Municipalidad en caso de que el recorrido sea en rutas cantonales o al Conavi en caso de que el recorrido sea en rutas nacionales.

Se reitera que las condiciones de operación actual para la ruta 09 aprobadas por la Junta Directiva del CTP se pueden detallar en los siguientes oficios (disponibles en el sitio web institucional, expediente administrativo ET-065-2018 según se detalla):

- *Demanda de pasajeros, horarios y distancias*: Acuerdo 7.9.1 de la Sesión Ordinaria 43-2017 del 8 de noviembre de 2017 (folio 296).
- *Listado de buses autorizados*: Oficio DACP-2019-0009 del 9 de enero de 2019 (folios 822 al 839).
- *Clasificación de buses autorizados*: Oficio DING-2019-0001 del 9 de enero de 2019 (folios 813 al 819).

20. Acerca de que la empresa no brinda información y se dificulta contactarla

Respecto al tema la Ley 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 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.

21. Referente a la carencia de detalles de fuentes de información de los cálculos efectuados en el expediente tarifario ET-065-2018

Al respecto se debe señalar que el expediente administrativo donde reposa el estudio tarifario de la ruta 9 (ET-065-2018) contiene toda la información pública necesaria para atender el estudio en cuestión a partir de los análisis técnicos, científicos y legales, sin omitir la aplicación del artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública o alguno de los artículos aplicados de dicha ley o la Ley 7593 y su Reglamento.

Importante citar que en el Excel en su modelo de cálculo del ajuste tarifario presenta en el expediente administrativo contiene también la información completa para resolver el acto administrativo final en debida forma y apegado a la legalidad.

22. Relativo a que el informe de quejas y denuncias no ha sido firmado por el representante legal de la operadora de la ruta.

Al respecto, debemos indicar que consta en el folio 615 del expediente administrativo que la Dirección General de Atención al Usuario emitió el oficio 4997-DGAU-2018 del 6 de noviembre de 2018, mediante el cual certifica la entrega del informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2018 por parte de la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A.

Asimismo, la Intendencia de Transporte verificó igualmente que la persona que suscribió el informe de quejas y denuncias ostenta un poder suficiente de la operadora para suscribir a nombre y representación de ella, motivo por el cual se cumple con la resolución RRG-7635-2007.

23. Relativo a las coadyuvancias formuladas

Es importante señalar que la Intendencia de Transporte tiene una función aplicadora de la Metodología vigente la cual se encuentra plasmada en las resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018, por lo que se ha procedido a reconocer los costos en este estudio a partir de lo normado precisamente en la Metodología.

(...)"

- 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 09 según 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), 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 IN-0025-IT-2019 del 04 de febrero de 2019 y ajustar las tarifas de la ruta 09 operada por la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. de la siguiente manera:

Descripción del ramal	Tarifa (¢)	
	Regular	Adulto Mayor
San Jose-Barrio Corazón de Jesús-Carrizal	435	0
San Jose-Escazú-Guachipelin-Pavicen por pista	435	0
San Jose-Escazú-Guachipelin-por Anonos	435	0
San Jose-San Antonio de Escazú y viceversa	555	0
San Jose-Escazú-Santa Teresa y viceversa	435	0
San Jose-Escazú-Barrio El Carmen	555	0
San Jose-Escazú-Calle el Curio y viceversa	555	0
San Jose-Escazú Centro y viceversa	435	0
San Jose-Escazú-Bello Horizonte y viceversa	435	0
San Jose-Escazú-Bebedero- viceversa	555	0
San Jose-Escazú-Vista de Oro	435	0
Circunvalación Escazú	435	0
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	475	0
San Jose-Santa Ana-Piedades-Brasil por calle vieja	335	0
Santa Ana-Lindora y viceversa	335	0
Santa Ana-Pozos y viceversa	335	0
Santa Ana-Salitral y viceversa	335	0
Santa Ana-Quebrador-Calle Los Montoya y viceversa	335	0
Santa Ana-Barrio Los Ángeles-La Promesa y viceversa	335	0
Santa Ana-Matinilla y viceversa	335	0
Santa Ana-Barrio España por Cebadilla y viceversa	335	0
Santa Ana-Barrio España por la Chimba y viceversa	335	0
Ciudad Colon-Piedades (periférica y viceversa)	335	0
San Jose-Escazú-Lotes Badilla	435	0
San Jose-Escazú-Los Anonos	435	0
San José-Piedades	445	0
San José-Santa Ana	445	0
San José-Santa Ana-Piedades	475	0
Santa Ana-Salitral-Quebrador	335	0
Santa Ana-Imas-Esfuerzo	335	0
San José-Santa Ana-Salitral	475	0
San José-Santa Ana-Pozos	475	0
San José-Santa Ana-Pozos-Barrio Corazón de Jesús IMAS	475	0
San José-Santa Ana-Trinidad de Santa Ana	335	0
San José-Multiplaza	335	0
San José-Forum	335	0
Santa Ana-Salitral-Calle Los Montoya	335	0
Ciudad Colon-por Brasil y Trinidad	335	0
Circunvalación Santa Ana	435	0

- II. Indicar a la empresa Compañía de Inversiones La Tapachula S.A. lo siguiente:
- a. 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-065-2018, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.

b. 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.

III. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el periódico oficial 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. 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. 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.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte.—1 vez.—1 vez.—O. C.
N° 9123-2019.—Solicitud N° 025-2019.—(IN2019317235).

NOTIFICACIONES

PODER JUDICIAL

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

DIRECCIÓN EJECUTIVA DEL PODER JUDICIAL

EDICTOS DE TRÁNSITO

DIRECCIÓN EJECUTIVA DEL PODER JUDICIAL, SAN JOSÉ, A LAS DIECISEIS HORAS DEL CATORCE DE NOVIEMBRE DEL DOS MIL DIECIOCHO.

A SOLICITUD DE DESPACHOS JUDICIALES SE PROCEDE A NOTIFICAR POR EDICTO A LAS PERSONAS, FÍSICAS O JURÍDICAS, PROPIETARIAS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE CITAN A CONTINUACIÓN:

JUZGADO DE TRANSITO DE HATILLO				
N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-001478-0492-TR	MONTOYA CALDERON JOSE	7-0160-0657	910336	KMHCT41CACU085124
18-001417-042-TR	WARREN JOHNNY MORALES CASTRO	1-0764-0067	TSJ 2627	KMHCN46C69U313207
18-001464-0492-TR	ASOCIACION DIVINA MISERICORDIA	3002547974	CL 126171	LN850123664
18-001469-0492-TR	TRANSPORTES JIKA S.A.	3-101-745975	C 165475	1FVHCYBS49HAE5452
18-001472-0492-TR	TICA BUS S.A.	3-101-008244	SJB 10881	9BM6340617B505442
18-001479-0492-TR	CORRALES SANCHEZ FRANCELA	1-1386-0974	BLH422	MALA851CAHM460144
18-001502-0492-TR	DUARTE EDELVA DEL ROSARIO	C01642664	GYR004	JTDBT9K31B1409875
18-001502-0492-TR	MERCADEO UNIDO S.A.	3-101-101798	C 134889	1M1AA13Y1XW098469
18-001503-0492-TR	DIAZ ARTAVIA FREDDY	105050412	477444	1NXBR12E5WZ093690
18-001509-0492-TR	IMPROSA SERVICIOS INTERNACIONALES S.A.	3-101-289909	CL 287144	JHHAFJ4H9GK004150
18-001511-0492-TR	PARRA CASCANTE GLENDA GABRIELA	108970163	831551	JTEHH20V910051691

18-001520-0492-TR	RAQUEL YAMADA SALAS	1-1182-0072	SJB 16218	KMJRD37FPYU456547
18-001525-0492-TR	JOSÉ LUIS GUZMÁN PORRAS	1-0708-0901	C 26772	37617352656195
18-001531-0492-TR	LEON NUÑEZ REBECA	114280935	BBN094	JTDBT92390L019883
18-001532-0492-TR	ALTO VOLTAJE Y TELECOMUNICACIONES ALVOTEC S.A.	3-101-721794	EE 34777	1M2AD09C7SW002202
18-001541-0492-TR	RIVERA QUIROS ALEJANDRA	110620821	SJB 014884	KMJRD37FP2K528194
18-001542-0492-TR	FANNY CECILIA SOTO VIVES	1-0417-0573	132429	WDB1240231A056611
18-001543-0492-TR	ERASSO ERASSO JOSSY FERNANDO	COLAO293174	BCK859	KMHJT81BADU562626
18-001552-0492-TR	ELSI CONCEPCION SILVA GARCIA	155808908335	MOT 639556	LAEEACC84JHS86907
18-001554-0492-TR	DANISSA S.A.	3-101-083067	SCR526	SJNFBAJ11GA531540
18-001557-0492-TR	ROLES INDUSTRIALES (ROLINSA) S.A.	3-101-534442	CL 303299	MPATFS85JHT007910
18-001570-0492-TR	ALVAREZ CASTRO JULIO EDUARDO	104390737	BPB606	KMHCS41CBBU093515
18-001572-0492-TR	MAXIMILLIAN PROTECTION LIMITADA	3-102-583509	790110	KNDJF723257056961
18-001577-0492-TR	JUAN BAUTISTA MIRANDA MÉNDEZ	1-0366-0609	TSJ 1753	JTDBJ21E502010815
18-001583-0492-TR	PRESTARTE RAPIDO DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101705221	BMJ650	3N1CN7APXCL901633
180015880492TR	HERRERA RODRIGUEZ YAZMIN	1-0893-0960	869196	VZN1859009375

JUZGADO DE TRANSITO ALAJUELA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-003694-0494-TRA	R.L. EL EXPRESO BERLIN PRAGA S.A.	3-101253982	CL 227932	1FTSW21RX8EA26667
18-001684-0494-TRV	ANA ARACELLY VILLALOBOS SANCHEZ	6-0285-0150	833784	1HGEJ125XPL049055
18-001684-0494-TRV	MAXI PAMELA CERDAS VENEGAS	6-0425-0888	CL 260426	LETYFAA15CHN04126
18-003326-0494-TRP	MARTA MARIA DEL CARMEN HERNANDEZ CORDOBA	1-0594-0161	MOT 585013	ME1RG2613HZ019187
18-003496-0494-TRP	ROSA MARIA OSES SEGURA	2-0408-0281	BQG971	MA3ZF63S6KA263366
18-003496-0494-TRP	R.L. ALPIZAR S.A.	3-101074028	AB 005862	1BAGNBKA36F23856
18-003537-0494-TRS	ALEXANDER ALBERTO RAMIREZ LOPEZ	2-0557-0788	763526	KMHDU41BP9U550556
18-003561-0494-TRP	MILDRED MARIA CHAVES SANCHEZ	4-0128-0113	TA 000774	KMHCG45C63U475017
18-003609-0494-TRA	R.L.AUTOTRANSPORTES LOPEZ S.A.	3-101095513	SJB 012735	9532L82W0AR055136
18-003618-0494-TRF	R.L. ELECTRONIC CENTER CELL DE ALAJUELA E.C.A.	3-101581799	BCL170	JDAJ210G003000476
18-003618-0494-TRF	R.L. TRANSPORTES UNIDOS ALAJUELENSES S.A.	3-101004929	AB 004305	9BM3840736B477727
18-003624-0494-TRA	DORIS QUIROS SALINAS	6-0132-0354	842270	KMHJT81BABU092806
18-003628-0494-TRF	JESUS JOAQUIN ROJAS HERRERA	2-0270-0887	TA 000657	JTDBJ21EX02011488

18-003668-0494-TRF	DEARL MARIE STOCKHAUSEN BARROW	3-0179-0351	BBC129	KMHWP81HP2U408776
18-003669-0494-TRA	R.L. ALPIZAR S.A.	3-1010074028	AB 006227	283955
18-003672-0494-TRS	NOEMY DURAN HERNANDEZ	3-0278-0742	CL 151673	1N6SD11S3NC345271
18-003673-0494-TRF	R.L. SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A.	3-101134446	BNY002	MA6CH5CD2JT000275
18-003673-0494-TRF	R.L. KINERET S.A.	3-101025306	839876	JTDBR42E70J021937
18-003675-0494-TRV	LUIS ENRIQUE SOLANO HERNANDEZ	3-0478-0973	620910	EL440024243
18-003679-0494-TRA	R.L. MAYCA DISTRIBUIDORES S.A.	3-101172267	C 165273	JHHZCL2HXGK006256
18-003680-0494-TRV	MINOR DEL ROBERTO DURAN ALFARO	1-0662-0412	TSJ 006438	KNHTR731237095882
18-003684-0494-TRA	R.L. TRANSPORTES UNIDOS ALAJUELENSES S.A.	3-101004929	AB 007275	WMARR8ZZ0GC022069
18-003685-0494-TRV	SAMARIA DEL SOCORRO ALVAREZ MONTERO	6-0260-0960	MOT 636313	LZSPCMLU9J1002285
18-003694-0494-TRA	R.L. MARACUKARACU S.A.	3-101614530	MRC555	MA3ZF62S2JAA89038
18-003719-0494-TRF	R.L. ARRIENDA EXPRESS S.A.	3-101664705	BQK620	JS3TD04VXK4100658
18-003719-0494-TRF	VIVIANA PATRICIA LOPEZ ACUÑA	1-1237-0371	435721	KMHVF31JPPU746640
18-003724-0494-TRF	MARVIN ARNOLDO VARELA VILLEGAS	5-0336-0949	MOT 441078	MD2A36FZ0FCC00207

18-003734-0494-TRF	MARIO PEREIRA MORERA	2-0286-1023	C 133738	YB3U7A6A0HB413967
18-003738-0494-TRS	R.L. SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A.	3-101134446	BMZ947	MA3ZF62SJAA47901
18-003760-0494-TRA	ANTONY VARGAS MOYA	3-0492-0383	BQC037	JTDBT903894054053
18-003760-0494-TRA	DOUGLAS ANDRES QUESADA ARAYA	1-1182-0579	413489	KMHJF31JPMU091134
18-003763-0494-TRS	MANUEL ANTONIO MORALES HERNANDEZ	2-0327-0609	112936	DSFC11AJU00562
18-003763-0494-TRS	R.L. BEHANI S.A.	3-101044156	578050	WBAFB71035LW40413
18-003765-0494-TRA	R.L. LINEA DE ACCION S.A.	3-101108346	BPP948	JN1UC4E26H90013866
18-003623-0494-TRF	JOSE RAFAEL QUESADA BOLAÑOS	2-0354-0293	CL 235186	J17004344
18-003593-0494-TRF	RITA MARIA JIMENEZ TORRES	6-0246-0325	BPY293	4JGAB52E2XA051534
18-003593-0494-TRF	R.L. TRANSPORTES UNIDOS ALAJUELENSES S.A.	3-101004929	SJB 013923	LKLR1KSF4DC606347
18-003471-0494-TRP	JOHANNA PAOLA VARGAS CASTRO	1-1397-0712	SML008	3HGRM4830CG600543
18-003471-0494-TRP	JACQUELINE MURILLO CHAVARRIA	1-1267-0870	MOT 567972	9F2A61805HB100708
18-003521-0494-TRP	ROXANA MENDEZ CANTON	1-0337-0586	645860	9BD17319764165885
18-002481-0494-TRP	KATTIA PATRICIA ALTAMIRANO MORA	1-1027-0623	889542	KNADG411AB6861611

18-002651-0494-TRP	ALFREDO SOLIS MORERA	2-0223-0319	BBL387	KMHCG51BPXU000436
18-003592-0494-TRS	MANUEL PORRAS MURILLO	2-0346-0948	483486	JT2AE92E9K0156827
18-003532-0494-TRS	FRANKLIN CHAVARRIA GUTIERREZ	2-0620-0615	839714	JHMEJ6529VS010343
18-003773-0494-TRS	R.L. TRANSPORTES UNIDOS DE ALAJUELA GRECIA Y NARANJO LTDA	3-102076851	AB 006995	LA9CSARX7GBJXK036
18-003516-0494-TRP	STEVEN ALBERTO GARCIA GAMBOA	1-1680-0264	MOT 480042	LZSPCJLG4G1901430
18-003516-0494-TRP	VALERIA ALVARADO ALVARADO	2-0789-0534	MOT 631970	LXYJCNL01J0221174
18-003566-0494-TRP	MANUEL EDUARDO VILLALOBOS BARQUERO	2-0425-0091	SJB 010658	JTFISK22P400001264
18-003601-0494-TRP	R.L. TRANSPORTES UNIDOS ALAJUELENSES S.A.	3-101004929	SJB 008818	9BSK4X2BF23535810
18-003601-0494-TRP	R.L. CONSTRUCTORA ARRO S.A.	3-101739490	CL 262758	WV1ZZZ2HZCA033719
18-003606-0494-TRP	R.L. MADERAS Y MATERIALES SAN JOSECITO S.A.	3-101460114	C 148992	1M2AA13Y0TW054145
18-003611-0494-TRP	R.L. 3-101736698 S.A.	3-101736698	C 168434	3HTZZAAR5FN567193
18-003621-0494-TRP	FRANCIS ZUÑIGA GONZALEZ	2-0386-0212	BCV419	3HGRM3830CG602659
18-003656-0494-TRP	JUAN CARLOS HERNANDEZ ARCE	2-0479-0890	864121	KMJRD37FPSU162330
18-003661-0494-TRP	MARIO ENRIQUE MONTERO SANDI	2-0430-0377	BJY500	JTDBT123825027305

18-003671-0494-TRP	EDIE JESUS ARROYO VARGAS	2-0661-0449	MOT 578164	LBPKE1808H0061424
18-003676-0494-TRP	R.L. SERVICIOS DE MANTENIMIENTO ERACORP S.A.	3-101518575	CL 295339	KNCSHY74CBK515642
18-003663-0494-TRF	R.L. ZONA SETECIENTOS TRECE S.A.	3-101708366	MOT 498266	LZSPCJLGXG1901965
18-003809-0494-TRF	RUTH VIRGINIA CAMPOS ZAMORA	2-0419-0712	844198	2S3TE52V8X6110723
18-003809-0494-TRF	R.L. BAC SAN JOSE LEASING S.A	3-101083308	RRR012	8AJHA3FSSH0510557
18-003825-0494-TRA	MAX ANTONIO VARGAS MOLINA	2-0380-0261	TA 694	KMHCM46C19U292740
18-003820-0494-TRA	MAURICIO CHACON HERRERA	9-0840-0855	BLQ111	MALC281CBHM113651

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE OSA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000212-1425-TR-4	YORLENY BATISTA MORALES	6-0305-0244	MOT 610223	LKXYCML48J0001760
17-000056-1425-TR-2	JUAN JULIO RUIZ PEREZ	5-0098-0066	MOT-207598	LWBPCJ1F961A70512
17-000056-1425-TR-2	CHARLES LEWIS BERGHAMMER	442627600	MYR549	KLY4A11BD1C656923

JUZGADO DE TRANSITO DEL II CIRCUITO JUDICIAL DE SAN JOSE

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-004792-0174-TR	PABLO ANDRES RODRIGUEZ MOLINA	112450025	458850	JTEHH20V806026695
18-004792-0174-TR	REP. LEGAL DE MICROBUSES RÁPIDAS HEREDIANAS S.A	3101070526	HB 002342	KL5UM52HE7K000059
18-005031-0174-TR	OSCAR ALFONSO CORRALES AGUILAR	303000315	C 164747	1FVACXCS24HM47653

18-005552-0174-TR	ANA LUCRECIA DE JESUS VEGA QUIROS	302820170	C 139590	1FUJDSEB2TH723893
18-005331-0174-TR	ANA YORLENY FERNANDEZ ALVARADO	205300734	SRG123	KMHCT41DBCUI90436
18-005551-0174-TR	FREDDY ALBERTO ZUÑIGA LOPEZ	110780977	BGP472	MMBXNA03AEH005230
18-005551-0174-TR	REP. LEGAL DE PITANGA ENANA SOCIEDAD ANONIMA	3101409770	C 138327	1FUJBSEB6RL676203
18-005921-0174-TR	MARCO TULIO SOLIS CASTRO	103940436	BLV503	KMJWWH7HP5U642941
18-005921-0174-TR	REP. LEGAL DE COCA COLA FEMSA DE COSTA RICA S.A	3101005212	C 149916	3ALACYCS58DAA5000
18-005372-0174-TR	MARLON ELADIO AMORES ORTIZ	111540158	LMH508	KMHVF24N6XU560433
18-005902-0174-TR	DANIEL ALEXANDER VALVERDE VIZCAINO	115180165	782612	JTDBR42E309025971
18-005622-0174-TR	REP. LEGAL DE B.C.T ARRENDADORA S.A	3101136572	EE 033723	WMA39WZZ5FM663530
18-005622-0174-TR	REP. LEGAL DE TRANSPORTES J J CARRILLO SOCIEDAD ANONIMA	3101181237	C 150565	1FUJDSEB8YLB56287
18-005922-0174-TR	PATRICIA DEL CARMEN MENA FERNANDEZ	107960086	SCD506	JTDBL40E599047780
18-005922-0174-TR	REP. LEGAL DE MICROBUSES RAPIDOS HEREDIANOS S.A	3101070526	HB 002326	KL5UM52HE7K000053
18-005492-0174-TR	REP. LEGAL DE TRANSPORTES PARACITO S.A	3101054120	SJB 010854	9BM3840737B494311
18-005522-0174-TR	REP. LEGAL DE CABEZALES Y REPUESTOS JIMENEZ SOCIEDAD ANONIMA	3101569968	CL 287365	MR0KS8CD8G1100238

18-005451-0174-TR	REP. LEGAL DE AUTO TRANSPORTES LUMACA S.A.	3101280236	SJB 013930	LKLR1KSF6DC606379
18-005911-0174-TR	MARCIA DE LOS ANGELES MORA LEIVA	108680263	843428	KNAFU411BA5265037
18-005511-0174-TR	EDGAR EDUARDO OCONITRILLO RODRIGUEZ	700340558	TSJ 005241	JTDBJ21E802006211
18-005511-0174-TR	WILLIAM MONGE GARCIA	105110939	779769	MA3FB31S990016441
18-004581-0174-TR	DAYANE KARETH VALERIN PEREZ	115870930	774339	2HGEJ6570VH586442
18-004581-0174-TR	REP. LEGAL DE LINEAS INTERNACIONALES EXCLUSIVAS LIESA S.A	3101194883	CL 170493	JAANKR55EY7100063
18-005611-0174-TR	NORMA ELAINE ARCE HERRERA	115030412	221606	JT2AE82E4H3518144
18-005931-0174-TR	JOSE ANGEL CAMPOS VEGA	202720770	CL 121538	JM2UF3114G0577404
18-004885-0174-TR	ARGUELLO OVARES OSCAR ANDRES	113170393	BMR423	MA3WB52S5JA273895
18-004975-0174-TR	LARED LIMITADA	3102016101	SJB 016670	9BM384076GB029082
18-005345-0174-TR	HEMAQ LATAM SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102720321	HMQ149	3N1AB7AD5HL609000
18-004935-0174-TR	MADRIGAL LOPEZ SANDRA EMILIA	104610038	BCZ977	KMHCG41FP4U520420
18-004935-0174-TR	PORTILLA CHAVES NELSY AURORA	108540690	BFG086	SXA160009107
18-005475-0174-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101134446	CL 278664	KNCSHX71AE7856820

18-005265-0174-TR	INGRID DE LA TRINIDAD QUIROS ARAYA	106800428	874646	JN1TBAT30Z0170921
18-004715-0174-TR	GOMEZ GUTIERREZ XINIA MARITZA	205210703	412840	JT2EL46BXM0086493
18-004665-0174-TR	MAYCA DISTRIBUIDORES SOCIEDAD ANONIMA	3101172267	C 169548	JHDFG1JPUJXX20498
18-005075-0174-TR	AUTOTRANSPORTES MORAVIA S. A.	3101054596	SJB 008622	KMJTA18VP1C900032
18-004565-0174-TR	BALLESTERO GARCIA ESTEBAN	110480931	C 146403	2FUYYDDYB6SA687635
18-004565-0174-TR	DISTRIBUIDORA CUMMINS CENTROAMERICA COSTA RICA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102395241	CMC119	3N1CC1AD7HK199230
18-005145-0174-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A	3101134446	JSJ424	WBAWY9100G0F77174
18-005485-0174-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101134446	BQG834	KMHC751CGHU014834
18-005485-0174-TR	TRANSPORTES TOPPING SOCIEDAD ANONIMA	3101324067	C 156922	1FUJBBBD72LJ72434
18-005185-0174-TR	SOSA ALFARO MARCOS YUSTHYN	116910314	300217	JMYSNCK4AWU001258
18-005405-0174-TR	VARELA ARAICA JESUS	111190964	MOT 385317	9C2MD3400ER520083
18-005115-0174-TR	CAFE EL REY SOCIEDAD ANONIMA	3101006927	CL 272957	JAANPR71HE7100002
18-004985-0174-TR	3102687473 SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102687473	768479	WDDGF41X39A217023
18-005285-0174-TR	CAMACHO VASQUEZ JUAN GERARDO DE JESUS	105780814	BGR016	KMHCT41DAEU714234

18-005215-0174-TR	AUTOBUSES UNIDOS DE CORONADO SOCIEDAD ANONIMA	3101010075	SJB 016241	93ZK1RMH0H8930453
18-005225-0174-TR	FUENTES FERRETO MARCIA DAYANA	603370907	628910	3BNBB2J396L300213
18-005225-0174-TR	KINERET SOCIEDAD ANONIMA	3101025306	BBV359	SALLSAAF4CA729200
18-004637-0174-TR	ELIA MARIA BALLESTERO MURILLO	107920215	AB 004082	KMJRD37BP2K530373
18-004637-0174-TR	ELMER JOSUE FONSECA BARBOZA	304600149	BCR323	LZ0CC5X07C2002299
18-003167-0174-TR	REP. LEGAL DE BAC SAN JOSÉ LEASING S.A.	3101083308	CL 422342	3N6CD33B5HK801976
18-004457-0174-TR	VICTOR CHAVES LOBO	503430526	220517	JN6ND14Y9HW003291
18-005157-0174-TR	ERICK CASTRO GUIDO	109710008	MOT 142346	LC6PCB8260800608
17-011617-0174-TR	ARRIENDA EXPRESS S.A.	3101664705	BPG513	TSMYD21S5JM380676
18-004347-0174-TR	KANLIE TATIANA SALAZAR GARRO	110960161	MOT 263270	LBPKE129590026249
18-004747-0174-TR	REP LEGAL MAYCA DISTRIBUIDORES S.A.	3-101-172267	C 167364	JHDFG1JPUHXX20303
18-004937-0174-TR	JOSE LUIS HERRERA BADILLA	502620290	840856	JM7BK226701201409
18-004507-0174-TR	REP LEGAL NUTRIMAX TOTAL S.A.	3-101-380500	MOT 341295	LC6PAGA1XC0037522
18-005267-0174-TR	DANIEL ROJAS BRENES	305150963	C 158356	1XKAD29X5LJ534943

18-004617-0174-TR	REP LEGAL GAS NACIONAL ZETA S.A.	3-101-114502	C 154874	3HAMSADR49L104576
18-005277-0174-TR	KARLA CASTRO MONTERO	114990483	BNR677	3G1B85DMXHS514219
18-004487-0174-TR	ALEJANDRO SAENZ RIVERA	304910059	STT206	2T1BR12E82C521568
18-004367-0174-TR	REP LEGAL AUTOTRANSPORTES CESMAG S.A.	3-101-065720	SJB 017013	3HBBMAAR0GL198468
18-005027-0174-TR	SULLEN CHEN MEOÑO	109420504	BCR289	JMYLRV96WCJ000334
18-005027-0174-TR	ALEXIA MORERA CHAVES	110410455	BBY397	SXA110162286
18-005257-0174-TR	VERANIA RÍOS SOTO	601440513	C 145920	1XPCDR8X9SD365102
18-005257-0174-TR	REP LEGAL SERVICIOS DE CONTROL ADMINISTRATIVO S.A.	3-101-134863	C 161445	JAAN1R71LE7100034
18-004657-0174-TR	REP. LEGAL DE TRANSPOR DE TARRAZU SOCIEDAD ANONIMA	3101208699	C 134966	1FUPBSEB1TL594642
18-004537-0174-TR	MONICA LOPEZ ESCALANTE	206860982	CL 294241	1GCCS19R3N0127962
18-005227-0174-TR	REP. LEGAL DE BAC SAN JOSÉ LEASING S.A.	3101083308	882868	KNAPB811AB7143117
18-005177-0174-TR	REP- LEGAL DE SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A.	3101134446	SYL415	3HGRM3830FG600568
18-005177-0174-TR	JOHN ANDREW SCHOFIELD SCHOFIELD	800470987	870594	JN1TANT31Z0100626
18-005307-0174-TR	REP. LEGAL DE DISCAR S.A.	3101010067	SJB 010201	KL5UM52FESK000020

18-002257-0174-TR	REP. LEGAL DE ELI MAR S.A.	3101052801	678674	JMY0RK9707J000532
16-011397-0174-TR	JOHNNY ALBERTO ANTONIO MONTERO BADILLA	107080714	YMP792	JTDBT123510144769
18-004537-0174-TR	BERTA MARIA ESPINOZA ARCE	108620367	BFZ901	KLY4A11BD1C708902
18-002757-0174-TR	REP LEGAL EMPRES GUADALUPE LTDA.	3-102-005183	SJB 12309	9BWRWF82W19R909546
18-002757-0174-TR	KATTIA MENA ABARCA	01-0891-0948	762394	JN1BCAC11Z0016979
18-005757-0174-TR	MINOR SALAZAR MENDOZA	01-1461-0227	MOT 595246	LLCLPJCA6JE100071
18-005727-0174-TR	GUADALUPE LEZAMA GÓMEZ	08-0108-0288	KGS989	KNAFU411AD5992630
17-004178-0174-TR	MUÑOZ PACHECO JEANNETTE	301400532	318684	KMHVF21JPPU829602
18-003508-0174-TR	SANDOVAL BARAHONA MARIA DE LOS ANGELES	105110539	BPY328	MR2K29F38J1107715
18-004598-0174-TR	ARRENDADORA CAFSA SOCIEDAD ANONIMA	3101286181	C 166808	JHHZCL2H0HK007045
18-005078-0174-TR	BAC SAN JOSE LEASING, S.A	3101083308	CL 298468	KMCGK17LPHC308189
18-005358-0174-TR	AZOFEIFA CAMPOS DAVID	112780042	761398	5KBRL38717B900078
18-005398-0174-TR	COCA COLA FEMSA DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101005212	C 166144	3ALHCYCS4HDJA2099
18-005428-0174-TR	AUTOTRANSPORTES CESMAG SOCIEDAD ANONIMA	3101065720	SJB 014330	9BM384074BB742088

18-005468-0174-TR	CERDAS CERDAS PATRICIA ISABEL	304050632	MOT 372685	LXYJCNL07D0411338
18-005478-0174-TR	TRANSPORTES HERNANDEZ VIVES DE CARTAGO SOCIEDAD ANONIMA	3101074766	C 148125	1M1AA18Y6WW081707
18-005558-0174-TR	SOTO BURGOS NORMAN FRANCISCO DE JESUS	203500356	527339	KNAJA523535183171
18-005558-0174-TR	SALAZAR DUQUE ROY EDUARDO	117001744507	BPT991	JTDBT903791322026
18-005588-0174-TR	MORA SOTO JUDITH IRENE	113740317	478105	JT2AC52L9V0220351
18-005718-0174-TR	INDUSTRIAS VELLETRI SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102721614	CL 272645	JAANMR55EC7100152
18-005718-0174-TR	BAC SAN JOSE LEASING, SA	3101083308	C 167476	JAAN1R71LH7100079
18-005728-0174-TR	MARIN SILES MARJORIE	109160745	BHH894	5YFBUWHE8FP233574
18-005728-0174-TR	EMPRESA GUADALUPE LIMITADA	3102005183	SJB 014287	9532F82W1DR305849
18-005738-0174-TR	TIJERINO VILCHEZ ROSA DEL SOCORRO	C0926328	MOT 352038	FR3PCKD02DA000196
18-005798-0174-TR	MARIN VARGAS MARIA DE LOS ANGELES	104230241	776375	JS2GB41S2Y5185348
18-005798-0174-TR	ZUÑIGA FORERO CARLOS ANDRE	112570725	BJN626	VF7DDNFPBFJ655998
18-005928-0174-TR	RODRIGUEZ CASTRO JUAN CARLOS	107230070	673099	2S3TD52VXX6105445
18-005938-0174-TR	RIVERA SANTOS MIGUEL ANGEL	A04341709	824101	KMHVF21NPVU423921

15-002604-0174-TR	DEYLI ZÚÑIGA CALVO	110330414	MOT 356479	LZSPCJLG5E1900087
16-009287-0174-TR	SERGIO BOLAÑOS SANTANA	113930811	MOT 521501	LZL20P106HHC40101
17-003759-0174-TR	ISMAEL QUIRCE LAFUENTE	105540455	129804	B21BE7K209757
17-001489-0174-TR	PABLO HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ	700520870	533037	1FAFP34P23W262589
17-004086-0174-TR	ULISES VARELA VALVERDE	302120674	390648	JT2EL46S3P0366003

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y DE MENOR CUANTÍA DE SAN RAFAEL DE HEREDIA.

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000207-1781-TR	BAC SAN JOSE LEASING, S.A	3101083308	MOT563620	WB10B0504GZ308259
18-000212-1781-TR	COARSA SOCIEDAD ANONIMA	3101251945	CL238224	FE83PEA03174
18-000214-1781-TR	ASOCIACIÓN CRUZ ROJA COSTARRICENSE	3002045433	CRC001592	JTFSS22P700116960
18-000220-1781-TR	JUAN CARLOS MORENO JARQUIN	155801746217	862618	KMHCG51FPYU082423
18-000220-1781-TR	ASOCIACIÓN DE PRODUCCIÓN E INDUSTRIALIZACIÓN LACTEA	3002143385	C143394	XH601067
18-000229-1781-TR	MANUEL ANTONIO VILLALOBOS HERNÁNDEZ	106460898	99525	KP60744675
18-000231-1781-TR	XAVIER MARTIN ATANCURI TOLEDO	121800014501	BNG237	MA3FC4254JA371663
18-001821-0497-TR	MARVIN VARGAS JARA	401200012	117699	BN13001950

JUZGADO CONTRAVENCIÓN Y MENOR CUANTÍA DE MORA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000141-1696-TR	GREIVIN MORA MONGE	111690493	MOT 431040	LXYJCNL07F0217623
18-000144-1696-TR	INGRID CRISTINA CALDERÓN ROMERO	112720052	342719	JT2EL43A0M0045530
18-000144-1696-TR	OLGA RIVERA AGUILAR	106420673	395313	2S3TA01C4M6401102

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y DE MENOR CUANTIA DE POÁS

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000094-1478-TR	ADRIAN GERARDO QUESADA PORRAS	2-0626-0137	489321	KMHJW31MPSU012949
18-000072-1478-TR	GERARDO MORALES ROJAS	2-252-849	496997	1NXBA02EXVZ529790
18-000072-1478-TR	SUPLIDORA DE EQUIPOS ANONIMA REPRESENTANTE ENRIQUE ORTEGA MORA	SOCIEDAD FERNANDO 3-101-019795 / 1-252-918	BFD847	KMHCT51CADU098308
17-000176-1478-TR	GILBERT MIGUEL MURILLO RODRIGUEZ	2-0350-0675	884314	KMHCG51BPXU001889

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y MENOR CUANTIA ZARCERO

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000083-1495-TR	PROPIEDADES ANONIMA ROKO SOCIEDAD	3101153103	C 152644	1M1AA13YXRW037690
18-000083-1495-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA ANONIMA SOCIEDAD	3101134446	BJN333	MALAM51BAGM641000
18-000085-1495-TR	EQUIPO Y AVENTURA E Y A ANONIMA SOCIEDAD	3101333527	CL 206765	JTFWE726100005267
18-000085-1495-TR	TIENDA SANTA TERESITA ANONIMA SOCIEDAD	3101030744	663364	JAEW7B00253
18-000087-1495-TR	CARMAR PEREZ GOMEZ ANONIMA SOCIEDAD	3101433266	C 143964	1FUVDSEB6WL802159
18-000087-1495-TR	CORPORACION PIPASA ANONIMA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102012933	C 168904	3ALHCYCS6HDJU5332

18-00089-1495-TR	LOPEZ DUARTE ABIGAHIL	155817186517	698604	2CNBE18U8S6903168
18-00089-1495-TR	BOLAÑOS LOPEZ ALEJANDRO JOSE	207490474	775228	EL530097422
18-00093-1495-TR	TRANSPORTES RRA ARROJA LIMITADA	3102385481	C 145673	1FUVDSEB9XPA10861
18-00093-1495-TR	CAMPOS SOLERA EUYELIN	108540158	LVM126	MR2KT9F3XG1198332
18-00099-1495-TR	TRANSPORTES LA YUNTA SOCIEDAD ANONIMA	3101259120	CL 223352	5TBRN3413YS070302
18-000103-1495-TR	BARRANTES CASTRO LUIS ALONSO	206310401	CL 302138	MMBJNKL30HH016801
18-000084-1495-TR	MARGARITA VILLALOBOS MURILLO	02-0344-0385	GYT114	KNABX512BFT875789
18-000082-1495-TR	MARIA CECILIA SOTO ARIAS	06-0226-0746	BGG593	JTDAT123X10111973
18-000096-1495-TR	TELEVISORA DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3-101-0068-29	CL 260146	MHKB3CE100K203889
18-000096-1495-TR	ASOCIACION SOLIDARISTA DE MAQUINARIA Y TRACTORES LTDA Y AFINES	3-002-087916	C 153150	1M1AW07Y19N006226
18-000090-1495-TR	SERVICIOS DE CARGA NACIONALES SERCANSO SOCIEDAD ANONIMA	3101228036	C 161704	3AKJGLCK6ESFV8830
18-000094-1495-TR	COOPERATIVA DE PRODUCTORES DE LECHE DOS PINOS R L	3-004-045002	C 146339	1FUJA6CG43LK74231
18-000094-1495-TR	JUAN DIEGO ALFARO ROJAS	2-0586-0841	CL 303114	8AJFZ29G306039009
18-000086-1495-TR	FRUTAS Y VERDURAS MAYZO SOCIEDAD ANONIMA	3-101-427549	CL-239204	JV7005046

18-000086-1495-TR	MARTHA EUGENIA ALVARADO ESQUIVEL	02-0456-0685	MOT-536376	LB420YCB7GC007252
18-000102-1495-TR	JOSE RAFAEL ARIAS RODRIGUEZ	01-0708-0947	BCM247	JTDBT923971096176
18-000104-1495-TR	MARTIN ALBERTO RODRIGUEZ FERNANDEZ	02-0327-0235	640150	JT2EL56E2S0003619
18-000104-1495-TR	ASOCIACION CRUZ ROJA COSTARRICENSE	3-002-045433	CRC 001179	JY7901392
18-000100-1495-TR	EDWIN GERARDO FALLAS BERROCAL	601460027	C 159808	CWJ101215
18-000084-1495-TR	MARGARITA VILLALOBOS MURILLO	02-0344-0385	GYT114	KNABX512BFT875789
18-000082-1495-TR	MARIA CECILIA SOTO ARIAS	06-0226-0746	BGG593	JTDAT123X10111973
18-000096-1495-TR	TELEVISORA DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3-101-0068-29	CL 260146	MHKB3CE100K203889
18-000096-1495-TR	ASOCIACION SOLIDARISTA DE MAQUINARIA Y TRACTORES LTDA Y AFINES	3-002-087916	C 153150	1M1AW07Y19N006226
18-000090-1495-TR	SERVICIOS DE CARGA NACIONALES SERCANSA SOCIEDAD ANONIMA	3101228036	C 161704	3AKJGLCK6ESFV8830
18-000094-1495-TR	COOPERATIVA DE PRODUCTORES DE LECHE DOS PINOS R L	3-004-045002	C 146339	1FUJA6CG43LK74231
18-000094-1495-TR	JUAN DIEGO ALFARO ROJAS	2-0586-0841	CL 303114	8AJFZ29G306039009
18-000086-1495-TR	FRUTAS Y VERDURAS MAYZO SOCIEDAD ANONIMA	3-101-427549	CL-239204	JV7005046
18-000086-1495-TR	MARTHA EUGENIA ALVARADO ESQUIVEL	02-0456-0685	MOT-536376	LB420YCB7GC007252

18-000102-1495-TR	JOSE RAFAEL ARIAS RODRIGUEZ	01-0708-0947	BCM247	JTDBT923971096176
18-000104-1495-TR	MARTIN ALBERTO RODRIGUEZ FERNANDEZ	02-0327-0235	640150	JT2EL56E2S0003619
18-000104-1495-TR	ASOCIACION CRUZ ROJA COSTARRICENSE	3-002-045433	CRC 001179	JY7901392

JUZGADO DE TRÁNSITO DE LIBERIA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
17-000776-0764-TR	SADIE SOCORRO GARCIA GUEVARA	801030439	BJT742	KMHCG41FPYU089368
17-000780-0764-TR	3101679489 SOCIEDAD ANÓNIMA	3101679489	BFX751	JTEFU71J5C4013303
17-000782-0764-TR	ANA VICTORIA ANGULO JAEN	502480180	676116	KMHNN81WP2U035935
17-000782-0764-TR	ANDREA DE LOS ANGELES TALAVERA VILLEGAS	503420201	BMS799	KL1CJ6CA5HC761884
17-000788-0764-TR	TECNO SERVICIOS ALACAM SOCIEDAD CIVIL	3106745300	CL296853	MR0KS8CDXH1034907
17-000795-0764-TR	DORA MARIA CAMPOS ALVAREZ	104820114	471488	JMYONK9702J000360
17-000796-0764-TR	SALOME DIAZ RODRIGUEZ	501030741	240973	EL500004280
17-000817-0764-TR	DANIEL VILCHEZ VICTOR	501530267	BCN750	KMHCG51BPYU30623
17-000815-0764-TR	ANA TERESA BOLAÑOS LEANDRO	206030268	611893	JTEAK29J800001916
18-000312-0764-TR	FELICIANO BETANCOURT CHAVARRIA	501240213	CL236568	4TANL42N5WZ139411
17-001890-0396-PE	ARRENDADORA DESYFIN SOCIEDAD ANÓNIMA	3101538448	BJH013	JN1JBNT32GW001595

17-001890-0396-PE	ELIZABETH SEGURA DURAN	501870898	MOT 458780	LB425Y609FC100169
17-001219-0396-PE	ISABEL CRISTINA LOPEZ GUZMAN	114830645	365156	KMHVA11JPPU080633
17-001219-0396-PE	DANIELA MONTERO ROMAN	701500229	DSJ884	3N8CP5HD1L462251
17-000827-0764-TR	SERVICIOS INTERHOSPITALARIOS MG S.A	3101190529	BHW294	KMJWA37HAGU732306
17-000821-0764-TR	MARIA AUXILIADORA RODRIGURZ CHAVARRIA	502390061	867678	KMHJF31KPXU803052
17-000821-0764-TR	JOSE MIGUEL MONTURIOL LE ROY	105090273	205513	BJ40055286
17-000833-0764-TR	BRYAN TORRES CAMPOS	207050562	MJC295	KMHST81CADU098524
1-000833-0764-TR	BAYER SOCIEDAD ANÓNIMA	3101036070	CL283074	MR0FZ29GXG2572379
17-000834-0764-TR	BAUES AUTOMOTOR LIMITADA	3102183415	CL235013	JAANKR55E87104454
17-000835-0764-TR	LILLIANA GARITA DIAZ	105410683	BND105	KL1CM6CA5HC743862
17-000844-0764-TR	PROYECTOS AGROPECUARIOS PARA LA EXPORTACIÓN S.A	3101085880	CL184877	V11909983
17-000848-0764-TR	ALVARO JARIP GUILLEN LOPEZ	155808457528	BBV685	KMHCG41FP1U277007
17-000853-0764-TR	JUAN GABRIEL GOMEZ GARCIA	502160246	907747	KMHVF21LPWU515222
17-000854-0764-TR	LUISA FERNANDA ESPITTIA TRIVIÑO	800910861	CL396301	VF18SRBW4GG962020

17-000818-0764-TR	ARRENDADORA DESYFIN SOCIEDAD ANONIMA	3101538448	C159510	3ALMC5CV2CDBP3437
17-000859-0764-TR	SILVIA ELENA BALTODANO HERNANDEZ	503780633	DZC576	2HGES257X3H565553
17-000859-0764-TR	LUIS ESTEBAN LOPEZ CARVAJAL	113950024	722066	1N4AB41D1TC788772
17-000864-0764-TR	MARCO VINICIO VENEGAS VEGA	503600022	645275	1N4AB41D3TC793567
17-000864-0764-TR	FRANCINIE DE LOS ANGELES MENDEZ MENDEZ	503740100	334425	KMHVF21JPPU823497
18-000228-0764-TR	ALLAN ALFREDO RUIZ MESEN	503100556	593908	3N1AB41DXXL094041
18-000187-0764-TR	ANC CAR S.A	3101013775	BHQ893	MHFYZ59G3F4011022
18-000336-0764-TR	BAC SAN JOSE LEASING S.A	3101083308	BLR619	MMBGUKS10HH001213
17-001650-0396-PE	LUIS DUARTE CHAVARRIA	503150882	364662	2T1AE09B5SC126146
17-001650-0396-PE	FLOR EMILIA MONESTEL HERNANDEZ	503530439	TG368	KMHCH41GP1U261080

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y MENOR CUANTIA DE ABANGARES

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
17-000023-1576 TR	TORRES MONTERO LEONELA MARIA	04-0213-0583	CL-248878	1FTPX14505NB33762
17-000153-1576 TR	AUTOTRANSPORTES VIBRI S.A,	3-101-387948	AB-002176	9BSKC4X2BV3467536
17-000163-1576 TR	MEDINA LOPEZ VICTOR JULIO	05-0244-0976	C-148594	MKA210F65231
17-000166-1576 TR	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS VARGAS MEJIAS S.A.	3-101-203897	CL-270470	MPATFR86JDT000572

17-000166-1576 TR	ALMACEN EL QUINCE S.A.	3-101-032852	C-132559	JALFVR33PY3000004
17-000169-1576 TR	PETROLEOS DELTA COSTA RICA S.A	3-101-028782	PDV456	19XFB2550FE500034
17-000170-1576 TR	MATERIALES DE CONSTRUCCION EL MINERO ABANGAREÑO S.A.	3-101-290712	CL-226401	JHFYT20H772000139
17-000172-1576 TR	MENDOZA VALLE LUIS ALEJANDRO	05-0345-0706	205764	JHMEH95700S111819
17-000172-1576 TR	SUAREZ SUAREZ MARIA ANTONIA	05-0045-0748	363852	KMHVF31JPPU757012

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y DE MENOR CUANTÍA DE TILARÁN

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000008-1571-TR	ANC CAR SOCIEDAD ANÓNIMA	3101013775	BJF060	JDAJ210G0G3012046
18-000009-1571-TR	INVERSIONES Y ASESORIAS TURISTICAS DIEKCANT CS SOCIEDAD ANONIMA	3101557052	BHM481	JTMBF9EV7GJ022372
17-000070-1571-TR	PEDRO JOSÉ DAVILA GARCIA	503090514	315020	VSEETW01V01204037
17-000065-1571-TR	RAMÍREZ HERNÁNDEZ YAJAIRA	109170408	454302	3N1EB31S7ZK110456
17-000065-1571-TR	RODRIGUEZ BERMUDEZ GERMAN	500810985	593448	2S3TD03V2S6403630
18-000050-1571-TR	ENILSA ROSA LAZA CÁRDENAS	800920798	421668	SALLHAMM4FA366761
18-000048-1571-TR	ALAIDA SOCIEDAD ANÓNIMA	3-101-025964	757449	JTEBY25J500041704
18-000046-1571-TR	ALQUILER DE CARROS TICO SOCIEDAD ANÓNIMA	3-101-018910	BJW441	JS3TD54V0G4101029

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y MENOR CUANTÍA DE TURRIALBA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000161-1008-TR	SERVICIOS DE RUTEO SERUSA S.A	3-101-319071	BFR794	KL1MJ6C48EC020445
18-000226-1008-TR	FUNDACION NACIONAL DE CLUBES CUATRO S	3006045460	111-0016	MR0FR22G900569288
18-000117-1008-TR	MANUEL LEIVA MORA	302450854	464607	KMXKPE1CP2U4485551
18-000191-1008-TR	TRANS MERCURY M Y J S.A	3101651203	MYJ070	KMHJU81BCCU393061
18-000245-1008-TR	CAPITALES MAWAN SOCIEDAD DE RE4SPONSABILIDAD LIMITADA	3102710379	C-160792	1FVACXDJ17HX38378
18-000245-1008-TR	BENEMERITO CUERPO DE BOMBEROS DE COSTA RICA	3007547060	341-0388	3ALHGECK0FSGK0990

JUZGADO DE COBRO, CONTRAVENCIONAL Y MENOR CUANTIA DE GOLFITO

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000024-1100-TR	ADROSERVICIOS DEL SUR S.A.	3101193176	771975	JS3JB43V394300586
18-000102-1100-TR	JEISON DELGADO GAMBOA	6-314-574	457135	3N1EB3153ZK110759
18-000112-1100-TR	TRANSPORTES RANGO S.A.	3-101-538791	C- 157243	1FUJF6CK86DV03921
18-000024-1100-TR	AGROSERVICIOS DEL SUR S.A.	3101193176	771975	JS3JB43V394300586
18-000101-1100-TR	JADE FERRETO ACOSTA	6-254-964	330298	KMJWWH7HPXU131521
17-000140-1100-TR	COCA COLA FEMSA DE COSTA RICA	31010005212	771227	JS3JB43V194100760

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y DE TRANSITO DEL I CIRCUITO JUDICIAL DE LA ZONA SUR (PÉREZ ZELEDON)

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000985-0804-TR	RONALD CORRALES CÉSPEDES	1-1271-0697	C-14431	JALFTR115F3526281

18-001045-0804-TR	TALLER Y GRÚAS PEPE S.A.	3-101-181437	EE-29510	1FTYY95L5RVA28881
18-001045-0804-TR	GEINER SALAS TREJOS	6-0296-0167	430732	JT2EL46B9N0223618
18-001022-0804-TR	EMPRESA GAFESO SOCIEDAD ANÓNIMA	03-101-080526	SJB13161	9BM384075AB716199
18-001022-0804-TR	KARLA FALLAS BARBOZA	01-1364-0270	774448	KNAJE552297602715
18-000972-0804-TR	MAIKEL MORERA BEJARANO	01-1605-0723	LMT805	KNABE512AFT858285
18-000972-0804-TR	QUEBRADORES DEL SUR DE COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA	03-101-188750	C162119	N858559

JUZGADO DE TRÁNSITO DE HEREDIA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-002228-0497-TR-2	TRANSPORTES JERONIMO SANCHEZ E HIJOS S.A.	3101436684	HB003181	1BDBNCPA6DF292747
18-003381-0497-TR	BAC SAN JOSE LEASING, SA	3101083308	CL306261	LEFYECA24JHN00849
18-001895-0497-TR-3	JOSE RAFAEL CORDOBA CORRALES	105450076	CL261617	ALG720M-E84404
18-004016-0497-TR-1	VIELKA UBEDA DIAZ	CR155806593611	CL297615	MR0HZ8CD2H0407353
18-004024-0497-TR-1	PAMELA VASQUEZ VASQUEZ	2-0680-0058	859357	KMHSG81BBBU680152
18-004028-0497-TR-1	SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A	3-101-134446	BNP885	WDC0G4GB5HF285792
18-004036-0497-TR-1	RANDALL MENA PEREZ	1-0881-0875	BHL591	MR2BT9F30F1143841
18-004055-0497-TR-1	HERMELINDA VENEGAS BENAVIDES	6-0037-0869	CL202544	LN1060107240

18-004059-0497-TR-1	PABLO ARGUEDAS FLORES	1-1038-0124	C158157	2FUJDSEB5RA748072
18-004063-0497-TR-1	EL ABC DE BELEN S.A	3-101-433762	HB004228	9BM3840787B541618
18-004075-0497-TR-1	JUAN JOSE CARRERA ESPEJO	PA242129	410319	KMHJF31JPPU438888
18-004032-0497-TR-1	CARMEN OREAMUNO SEQUEIRA	1-0666-0650	C158498	JY7902247
18-004041-0497-TR-2	ILEANA ALFARO RODRIGUEZ	2-0443-0977	CL213844	KMFZBN7BP7U230170
18-004025-0497-TR-2	VANNESA CASTILLO GONZALEZ	2-0457-0098	BJP612	MALA851CBGM309642
18-004045-0497-TR-2	ANA VILLARREAL VASQUEZ	5-0367-0823	BBS397	SHSRD78883U140326
18-004045-0497-TR-2	ANGEL QUIROS CORRALES	1-0569-0202	MOT644553	LV7MGZ404JA906625
18-004037-0497-TR-2	SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A	3-101-134446	BLY089	MMBGUKS10HH001577
18-004064-0497-TR-2	JUAN PABLO ABARCA GUEVARA	1-1012-0474	MCD789	3N1CC1AD7ZK135495
18-004060-0497-TR-2	ALBERTO GUEVARA JIMENEZ	3-0368-0143	BHD254	MA3ZF62S7FA530814
18-004052-0497-TR-2	LUCIA BLANCO ROJAS	2-0539-0451	MOT 466601	LZSPCJLGXF1904637
18-003974-0497-TR-3	KATHERINE SOLANO CORDERO	3-0391-0819	520972	2T1AE94A6LC041966
18-003974-0497-TR-3	CREDI Q LEASING S.A	3-101-315660	BQB570	KMHCT41BEHU303083

18-003915-0497-TR-3	GUSTAVO MORA FERNANDEZ	1-0918-0610	TSJ 4443	JN1CFAN16Z0506047
18-004022-0497-TR-3	RENZO LONGHI GARITA	1-1142-0108	BMK299	JTDBT4K38A1389495
18-004022-0497-TR-3	ANDREY SANCHEZ BADILLA	4-0224-0255	768287	KMHVF21NPRU053575
18-004026-0497-TR-3	RODRIGO ALVAREZ SANDOVAL	1-0836-0414	DSB100	KNAB3512BJT084325
18-004030-0497-TR-3	TRANSPORTES UNIDOS CUATROCIENTOS S.A	LA 3-101-072996	HB004046	LA9A49RX1HBJXK057
18-004046-0497-TR-3	VERNY JIMENEZ SOLANO	3-0388-0191	MOT 596527	LBMPCML36H1004161
18-004065-0497-TR-3	XINIA ESQUIVEL SANCHEZ	4-0127-0466	BNR956	KMHDU46D58U573032
18-004073-0497-TR-3	JESSIE MATARRITA QUIROS	1-1323-0086	BCN654	KMHCG45C53U427329
18-004073-0497-TR-3	DORA ACUÑA CORRALES	7-0078-0860	BGK926	KLY4A11BV4C983547
18-004069-0497-TR-3	MATADERO DEL VALLE S.A	3-101-095380	BCX876	KNAPC812DD7355588
18-004057-0497-TR-3	CONSTRUCTORA HERNAN SOLIS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3-102-008555	C167680	1M2AX18C1HM039295
18-004038-0497-TR-3	INGRID HANGEN CENTENO	1-0717-0976	284588	KPTL2B1BSVP010084
18-004042-0497-TR-3	ARTURO ARTAVIA BARRANTES	6-0223-0536	BBY381	KNADC123016507062
18-004070-0497-TR-4	JOSE CHAVERRI CARRILLO	3-0225-0588	NCM010	3N1CC1AD4ZK253682

18-004047-0497-TR-4	BAC SAN JOSE LEASING S.A	3-101-083308	CL243953	3HGRM4870FG600853
18-004035-0497-TR-4	TRANSPORTES UNIDOS ALAJUELENSES S.A	3-101-004929	AB 007036	WMARR8ZZ5FC020946
18-004035-0497-TR-4	ANDRES BENAVIDES BENAVIDES	4-0097-0488	TH000329	JTDBJ21E104015188
18-004031-0497-TR-4	CREDI Q LEASING S.A	3-101-315660	BML611	KL1CM6CAXHC744165
18-004094-0497-TR-4	TALOMEX SOCIEDAD ANONIMA	3101090323	BMC135	KMHJ2813DHU328100

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE SAN RAFAEL DE HEREDIA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000360-1781-TR	CRUZ BONILLA MARIA JOSE	4-0184-0690	MJC218	3N1CC1AD3GK212327
18-000366-1781-TR	TRANSPORTES FILEMON VILLALOBOS E HIJOS S.A	3-101-206672	HB003477	KL5UM52HEEK000305
18-000366-1781-TR	CAMPOS CHACON KENETH GABRIEL	4-0232-0100	MOT554828	LZSJC�LF6H5000140
18-000368-1781-TR	TRANSPORTES FILEMON VILLALOBOS E HIJOS S.A	3-101-206672	HB002298	9BM3840736B472007
18-000368-1781-TR	CENTENO BADILLA MARIAM ANDREA	5-0397-0562	868985	1J4GK48K02W218391
18-000172-1781-TR	VARGAS SALGUERA MARIO ALBERTO	4-0213-0587	33	JTDBJ21E402003094
18-000172-1781-TR	CHAVES ESQUIVEL FLORIBETH DEL CARMEN	9-0036-0971	BQD862	KMHCT4AE1EU668908

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y TRÁNSITO DE SANTO DOMINGO DE HEREDIA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000859-1756-TR	JEFFRY STEVEN DIAZ MOYA	401950859	MOT 551142	ME1RG2622H2014667

17-000963-1756-TR	FINCA FRUTAS DE ESCOCIA SOCIEDAD ANONIMA	3101676738	CL 291662	MR0ES8CD5G0227077
-------------------	--	------------	-----------	-------------------

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE ALVARADO

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000068-1448-TR	BUSES METROPOLI SOCIEDAD ANONIMA	3101097990	CB 001453	9BM384073WB180304
18-000062-1448-TR	UNIVERSIDAD NACIONAL	4000042150	301 000511	LDY6KS2BXH0001253
18-000060-1448-TR	EVELYN DE LOS ANGELES BRENES GONZALEZ	489288	489288	KMHJF31JPNU346364

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y MENOR CUANTIA TURRIALBA, CARTAGO

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000224-1008-TR	ADRIANA MARCELA ROMERO MONGE	3-0460-0859	564457	1N4EB32A1NC712522
17-000288-1008-TR	DIXON BARBOZA PEREZ	3-0328-0490	279515	KMXKPL1BPWU211981
18-000228-1008-TR	RONALD ALVARADO MASIS	3-0449-0792	756001	1HGEJ6220WL078680
18-000286-1008-TR	AUTOTRASPORTES CARIBEÑOS S.A	3101028668	LB-1885	LKLR1LSP8DB603522
18-000281-1008-TR	TRANSPORTES TERRESTRES LA LIMA A Y M S.A	3101382719	C-162872	1XPHD49X88N756686
18-000295-1008-TR	TRASPORTES INTERNACIONAL GASH S.A	3101013407	C-167623	LYC2CJ711H0002864
18-000253-1008-TR	CENTRIZ COSTA RICA S.A	3101036194	BLM297	JDAJ210G0G3015702
18-000253-1008-TR	FLOR DE OLIVO PURPURA S.A	3101420055	CL-219396	5TEHN72N21Z796807
18-000260-1008-TR	TALOMEX S.A	3101090323	BGY606	KMHCT41BEFU743715

18-000234-1008-TR	DEPOSITO DE MADERAS EL ATANTICO S.A	3101055538	191947	JN6ND14Y3HW004842
18-000185-1008-TR	GUSTAVO ZAMORA PORRAS	303460249	MOT-196693	LBPKE095470091989
18-000205-1008-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA S.A	3101134446	YKM004	MALC381CBHM127324
18-000266-1008-TR	ARCAL DE COSTA RICA LIMITADA	3102123493	SLV504	MA3ZF62S9EA287506
18-000266-1008-TR	MILLICOM CABLE NCOSTA RICA S.A	3101577518	CL-208861	8AJCR32G800002849
17-000130-1008-TR	TRANSPORTES TOC LIMITADA	3102050621	C-158775	1UJA6CK77PZ15827
18-000191-1008-TR	TRANS MERCURY M Y J S.A	3101651203	MYJ070	KMHJU81BCC393061
18-000253-1008-TR	FLOR DE OLIVO PURPURA S.A	3101420055	CL-219396	5TEHN72N21Z796807
18-000253-1008-TR	CENTRIZ COSTA RICA S.A	3101036194	BLM297	JDAJ210G0G3015702
18-000260-1008-TR	TALOMEX S.A	3101090323	BGY606	KMHCT41BEFU743715
18-000245-1008-TR	BENEMERITO CUERP DE BOMBEROS DE COSTA RICA	3007547060	341-388	3ALHGECK0FSGK0990
18-000245-1008-TR	CAPITALES MAWAN SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102710379	C-160792	1FVACXDJ17HX38378
18-000087-1008-TR	TRANSPORTES RAPIDOS TRANSPRAP S.A	3101259189	C-142736	JNAPC33L3YAM55074
18-000117-1008-TR	MANUEL LEIVA MORA	302450854	464607	KMXKPE1CP2U448551

18-000226-1008-TR	FUNDACION DE CLUBES CUATRO S	3006045460	111-016	MR0FR22G900569288
18-000161-1008-TR	SERVICIOS DE RUTEO SERUSA S.A	3101319071	BFR794	KL1MJ6C48EC020445
18-000182-1008-TR	OSVALDO TORRES MORA	108490602	777960	JDAJ210G001083205
18-000152-1008-TR	TRANSPORTES UNIDOS MEJOR ORGANIZADOS T.U.M S.A	3101663203	C-136737	JNAMA20H2WGN65675
17000466-1008-TR	DISLOBOMA S.A	3101065803	MOT-339566	LWBPCJ1F8C1019754
17-000455-1008-TR	IMPROSA SERVICIOS INTERNACIONALES S.A	3101289909	BKP651	JS3JB43V3G4104659
18-000129-1008-TR	CASAS PREFABRICADAS LA CAMPIÑA C.O S.A	3101639028	CL-227122	MMBJNKB408D046272
17-000222-1008-TR	MARIA CEDEÑO MORA	700670759	CL-291610	1N6DD26S0YC429625
17-000351-1008-TR	TRASPOTRTES MACARENA S.A	3101166719	C-127524	1FUUYACYBKKP353808
17-000325-1008-TR	JUAN CALIZ URBINA	1558176896625	589607	1N4EB32H2PC80804
18-000276-1008-TR	INSTITUTO COSTARRICENSE DE ELECTRICIDAD	4000042139	103-8122	JHDFG1JPUCXX18534

JUZGADO CONTRAVENCIÓN Y MENOR CUANTÍA DE MORA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
---------------	-------------	-----------	----------	-----------

18-000200-1696-TR	AUTOMOTORES J A C J SOCIEDAD ANÓNIMA	3101738473	BQS432	KMHCT4AE4GU066569
-------------------	--------------------------------------	------------	--------	-------------------

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE GARABITO

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
---------------	-------------	-----------	----------	-----------

18-000548-1598-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA, SOCIEDAD ANÓNIMA	3-101-134446	BQD108	MAJTKNFE1HTA42719
18-000554-1598-TR	MB LEASING, SOCIEDAD ANÓNIMA	3-101-668666	BNQ745	LB37624Z8HL016223

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE GARABITO

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000529-1598-TR	AYBAR LARA GABRIEL	121400191217	MOT 376442	ME1FE43F9D2019807
18-000552-1598-TR	MARIVER AGEL SOCIEDAD ANOIMA	3-101-585588	905118	5TDJM5G19BS001328
18-000545-1598-TR	MAYCA DISTRIBUIDORA SOCIEDAD ANONIMA	3-101-172267	C 161533	3ALACYCS9EDFU6177
18-000555-1598-TR	JORGE DANIEL JIMENEZ MOLINA	2-0649-0064	BBK069	KMHCT41DACU177084
18-000561-1598-TR	MARTA BOGANTES VARGAS	4-0890-0580	671468	JDAJ210G001027457

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE BAGACES

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000065-1561-TR	RENTA DE AUTOMOVILES EL INDIOS S.A.	3-101-044294	BKH701	JDAJ210G0G3014900
18-000065-1561-TR	ELIECER SOTO HIDALGO	5-0210-0730	CL 218316	4TAVL52N5WZ164802

JUZGADO CONTRAVENCIONAL DE ALVARADO.

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000061-1448-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101134446	HTZ912	JTEBH9FJXF5078346

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y DE TRANSITO DEL I CIRCUITO JUDICIAL DE LA ZONA SUR (PÉREZ ZELEDON)

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-001639-0804-TR	JONATHAN JESÚS GARRO LÓPEZ	01-1349-0301	683404	1HGEJ8140TL018652
18-001612-0804-TR	MENSAJERIA JOAXSONA DE SUR SOCIEDAD ANÓNIMA	03-101-523972	MOT371090	LWBPC103D1011886
18-001616-0804-TR	QUALITAS COMPAÑÍA DE SEGUROS (COSTA RICA) SOCIEDAD ANÓNIMA	3-101-622002	QCR192	JN1JBNT32JW010565

JUZGADO DE TRANSITO DEL TERCER CIRCUITO JUDICIAL DE SAN JOSE (DESAMPARADOS)

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-003313-0491-TR-C	GONZALEZ RODRIGUEZ VICTOR LUIS	401160917	SJB016535	JTFSS22P5H0159480
18-003028-0491-TR-D	VASQUEZ PERALTA JOSE LUIS	2029201142	TSJ4771	KMHCG45CX4U532370
18-003078-0491-TR-D	SOLANO ROSALES BRYAN	111760147	839911	JTDBR42E20J022011
18-003380-0491-TR-D	CALDERON SEGURA MARIA LOURDES	303040399	BBS254	3N1CK3CD5ZL357037
18-003346-0491-TR-D	SABRITAS DE COSTA RICA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102169101	PSC205	SJNFBAJ11HA747146
18-003338-0491-TR-D	HERNANDEZ SALAZAR ROSA MARIA	302000069	CL232797	LFWA4HB998HA00750
18-003338-0491-TR-D	VENEGAS CORTES OSCAR GUILLERMO	401340827	617522	KL1MJ61486C084814
18-003369-0491-TR-B	SCOTIA LEASING COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101134446	BQM323	MALA841CAJM295811
18-002493-0491-TR-B	TRANSPORTES SAN GABRIEL DE ASERRI SOCIEDAD ANONIMA	3101399765	LB 001277	9BM3840735B403974
18-002493-0491-TR-B	CORDERO CASTRO MARCOS BERNARDO	107280732	WMM976	LZ0CC5X04C2001160
18-003302-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE BAYER S.A.	3-101-036070	CL-307223	8AJHA8CD5J2612132
18-003318-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE CREDI Q LEASING S.A.	3-101-315660	BPS632	MALA841CAJM292394
18-003352-0491-TR-A	SOLIS CONEJO JUAN	3-0390-0060	C-148644	YC036635

18-002950-0491-TR C	UGALDE CARPIO JOSE MANUEL	204520669	491917	JN1CFAN16Z0056896
18-002950-0491-TR C	HERRERA BARBOZA ISAY	111930204	580887	9BR53ZEC208574113
18-003178-0491-TR C	CHACON GONZALEZ GERARDO LADISLAO	202550168	428992	KMHVF31JPNU635720
18-003210-0491-TR C	FIDUCIARIA LA KINA OESTE SOCIEDAD ANONIMA	3101650625	CL 191353	9BD22315232002605
18-003194-0491-TR-C	MATAMOROS TORRE MAYELA	600860599	666794	KNMC4B2GM7P604942
18-003339-0491-TR-D	AUTO TRANSPORTE DESAMPARADOS S.A.	3101008737	SJB10790	9BM3840736B473505
18-003194-0491-TR-C	RAMIREZ CAMACHO JOSE	401730635	322131	1N4EB31P1RC867521
18-003371-0491-TR-D	PRIPA PJP SOCIEDAD ANONIMA	3101286517	BJR572	JMYLRV96WVGJ000299
18-002502-0491-TR-B	LORIA OBREGON DAYANA	113460749	KYV196	3N1CC1AD6FK190404
18-002779-0491-TR-B	CORDERO MONTERO GUSTAVO ANDRES	114340956	BMS937	JTDBT4K3XCL029104
18-003354-0491-TR C	AUTO TRANSPORTES DESAMPARADOS SOCIEDAD ANONIMA	3101008737	SJB16347	9BM382188HB039421
18-002824-0491-TR-B	ALECON ALQUILER DE EQUIPOS DE CONSTRUCCION S.A.	3101373482	CL 198793	KNCSD211257995644
18-002829-0491-TR-B	MENDIETA ROMERO HUGO ANTONIO	801030916	MYR176	KMHCG41BPYU157577
18-002560-0491-TR-B	BAC SAN JOSE LEASING, SA	3101083308	CL 299805	MR0ES8CB4H0177756

18-002560-0491-TR-B	MENDEZ MADRIGAL CECILIA MAYELA	602010768	BBS627	KMHCG51FP1U132729
18-002233-0491-TR-B	VEGETALES DE LA MONTAÑA S.A.	3101164637	DBZ220	WAUZZZ4M9GD009553
18-003188-0491-TR-D	SERRANO VALERIN JONATHAN	304240847	CL220052	MPATFS77H8H501397
18-002740-0491-TR-D	JEGRI COMERCIAL S A	3101185762	276540	1HGCA538XHA137673
18-002740-0491-TR-D	GONZALEZ ROJAS SONIA	103901057	CL 273947	MPATFS86JET000961
18-002639-0491-TR-B	INVERSIONES LA ORUGA ARRUGADA DEL VALLE SOCIEDAD ANONIMA	3101432806	428433	4S2DM58W314338745
18-003335-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE ROSMALI S.A.	3-101-020210	CL-193975	JN1AHGD22Z0031175
18-003335-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE BAC SAN JOSE LEASING S.A.	3-101-083308	CL-307687	JHHCFJ3H1JK004290
18-003342-0491-TR-A	JIMENEZ MONTERO SARA	1-1197-0761	401016	KMHVF31JPNU569986
18-003342-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE LARED LIMITADA	3-102-016101	SJB-15963	9532L82W0HR611097
18-003359-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE INVERSIONES DUO ART S.A.	3-101-754984	BBQ945	JTMBD33V005287218
18-003375-0491-TR-A	REPRESENTANTE LEGAL DE COCA COLA FEMSA DE COSTA RICA S.A.	3-101-005212	BDR853	MA3FC315XEA572579
18-003375-0491-TR-A	MORALES PORRAS CARLOS	2-0295-0073	TSJ-2452	JTDBJ21EX04010197
18-003357-0491-TR C	QUESADA LOPEZ LUIS ARTURO	1-1245-0143	758398	JHMEH6160PS000419

18-002494-0491-TR-A	SALAZAR RODRIGUEZ DENIS	1-1399-0914	MOT-337704	LBPKE1303C0080513
18-000938-0491-TR-C	CHAN CON SIU LENG	1-1124-0265	BFJ885	MR2BT9F3001068324
18-000938-0491-TR-C	MORA ORTIZ MARCOS	1-1088-0760	BLP164	KMHCG41FP2U405972
18-000938-0491-TR-C	GAMBOA CAMPOS JOSE	1-1642-0129	727471	CT141-0008005
18-000883-0491-TR-C	CHAVARRIA CAMBRONERO MARIBETH	2-0470-0986	459010	KMHJF31JPMU064256
18-000899-0491-TR-C	REPRESENTANTE LEGAL DE TRANSPORTES SAN GABRIEL DE ASERRÍ S.A.	3-101-399765	SJB-14156	KL5UP65JEDK000217
18-000899-0491-TR-C	RAMIREZ QUIROS GRETTEL	6-0326-0175	BLG119	KMHCT4AE8CU107800
18-000891-0491-TR C	DANIELA DELGADO ROJAS	1-1399-0001	MOT574272	LZSPCJLG5H19001972
18-000891-0491-TR C	SERGIO ALBERDO TENORIO VARGAS	1-0786-0085	473019	JN1CFAN16Z0054193
18-000892-0491-TR C	GRUPO Q PRODUCTOS AUTOMOTRICES S.A	3101002011	C155173	KMFLA19RP9C035445
17-002814-0491-TR C	ANA PATRICIA JUANA CARCIA ARGUEDAS	1-0533-0981	C141715	4V52AEFD3VR476484
18-003395-0491-TR-D	THYSSENKRUPP ELEVADORES SOCIEDAD ANONIMA	3012355421	BPK146	MA3ZC62S2HAB5895
18-003395-0491-TR-D	CARRERA MOLINA INGRID AUXILIADORA	109970917	CL 225836	8AJEZ39G302511055
18-003028-0491-TR-B	CRUZ SOLIS LUIS MANUEL	116040018	FCG148	VF7DDNFPBHJ519642

18-003028-0491-TR-B	PADILLA QUIROS CARLOS GUILLERMO	112600228	GHS017	KNAB2512AJT084646
18-003440-0491-TR C	HERRERA MURILLO VICTOR JULIO	3101538448	CL275282	MR0FZ22G801199641
18-003440-0491-TR C	ARRENDADORA DESYFIN SOCIEDAD ANONIMA	204120540	BJS246	LGXC16DF0G0000198

JUZGADO CONTRAVENCIONAL Y DE PENSIONES ALIMENTARIAS DE OSA

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
18-000377-1425-TR-1	SOCIEDAD CENTROAMERICANA S.A	RENTACAR 3-101-011098	BMH218	MR2B29F37H1025226

N° EXPEDIENTE	PROPIETARIO	N° CEDULA	N° PLACA	N° CHASIS
----------------------	--------------------	------------------	-----------------	------------------

18-006868-0174-TR	NAVARRO VASQUEZ LILLY KATHERINE	112230786	MOT 599386	LXEMA1408HB122048
18-008368-0174-TR	VILLALOBOS CASTILLO HENRY	202860033	552778	9BD17216243095913
18-009008-0174-TR	VARGAS NARANJO CARLOS HORACIO	107900319	CL 133854	FE434EA75555
18-009138-0174-TR	OCAMPO CHEVEZ JOHNSON DANIEL	900820813	JYP221	JTMZD8EV1HD075776
18-009138-0174-TR	DISCAR SOCIEDAD ANONIMA	3101010067	SJB 014843	KL5UM52HEEK000308
18-009198-0174-TR	TRANSPORTE PACIFICO SOCIEDAD ANONIMA	CALDERA 3101512883	C 144903	1FUYSZYB4XLA59001
18-009338-0174-TR	BAC SAN JOSE LEASING SA	3101083308	BQC253	3VW1K1AJ9HM318023
18-009378-0174-TR	KINERET SOCIEDAD ANONIMA	3101025306	BKC593	MMSNA13AGH000360
18-009428-0174-TR	BAC SAN JOSE LEASING, S.A	3101083308	CL 292349	LZWCCAGA2G6030534

18-009438-0174-TR	BONILLA SOLIS JOSUE	304020961	C 158227	4VG7DERH6XN780275
18-009438-0174-TR	SCOTIA LEASING COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	3101134446	BPQ426	KMHCT41BAHU325025
18-009438-0174-TR	CORPORACION DE DESARROLLO AGRICOLA DEL MONTE SOCIEDAD ANONIMA	3101010882	S 025704	1LDE40202EB483123
18-009458-0174-TR	TRI ROVI R V R SOCIEDAD ANONIMA	3101345063	737926	N5005935
18-009468-0174-TR	HERNANDEZ GUILLEN GLENDA	109960096	682782	JDAJ200G001007436
18-009498-0174-TR	REDOLFI VALLINI LUCIANA	103200086836	823968	KMJWA37HAAU210717
18-009498-0174-TR	AUTOTRANSPORTES CESMAG SOCIEDAD ANONIMA	3101065720	SJB 014282	9BM384074BB746224
18-009508-0174-TR	DE LA CRUZ LEMUS ADRIANA	112600108	MOT 384902	ME1KG0446E2063411
18-009628-0174-TR	CORPORACION AUTOMOTORA M Y R INDEPENDIENTE SOCIEDAD ANONIMA	3101524177	BHB416	KMJWA37RBFU688839
18-009748-0174-TR	BENAVIDES DIAZ LUCILA LORENA	109980634	MOT 466113	L5YTCKPA9G1102277
18-010148-0174-TR	CERVANTES ZUÑIGA MAGALLY MARIA	302770760	339018	KMHVD14N2TU099919
18-009276-0174-TR	ARRENDADORA DESYFIN SOCIEDAD ANONIMA	3101538448	CL 284047	LHB14TAD1GR007441
18-009286-0174-TR	ROWE BARRITT OLIVER	700420762	TSJ 004497	JTDBJ42E609006483
18-009106-0174-TR	MBROWER DE COSTA RICA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	3102212903	C 164719	JHHZCL2H0GK006055

18-009306-0174-TR	REVELO RAVENTOS MARIA AMALIA	104470208	MRR183	KNAPC812DC7279679
18-009586-0174-TR	CUADRA SALAZAR RANDALL ARTURO	203880945	BJN002	3N1CB51D36L639879
18-009426-0174-TR	ROMERO CEDEÑO MARIA TERESA	302750649	BNW862	JTDKT903395245938
18-009896-0174-TR	RODRIGUEZ MONTERO ESTELA DEL ROSARIO	105500627	682664	1N4AB41D5TC761512
18-009896-0174-TR	TRANSPORTES OROSI SIGLO XXI SOCIEDAD ANONIMA	3101114178	EE 032146	1M2K197C45M027305
18-007516-0174-TR	SOLANO TREJOS SALOMON DE JESUS	110360778	CL 116039	2TL720M000010
18-000846-1756-TR	RIVERA MESEN OSCAR	106360078	CL129897	FE434EA72853
18-000846-1756-TR	S D ASESORES INMOBILIARIOS SOCIEDAD ANONIMA	3101642739	SMJ321	WDCTG4DB8FJ044272

SE HACE DEL CONOCIMIENTO DE ESTAS PERSONAS, QUE DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 172 DE LA LEY DE TRÁNSITO N.º 9078, TIENEN DERECHO A COMPARECER AL DESPACHO JUDICIAL DENTRO DEL TÉRMINO DE DIEZ DÍAS HÁBILES A PARTIR DEL DÍA SIGUIENTE DE LA PUBLICACIÓN DE ESTE EDICTO, A MANIFESTAR SI DESEAN CONSTITUIRSE COMO PARTE O NO DEL PROCESO, CON LA ADVERTENCIA DE QUE DE NO HACERLO, SE ENTENDERÁ QUE RENUNCIAN A ESE DERECHO Y LOS TRÁMITES CONTINUARÁN HASTA SENTENCIA. PUBLIQUESE POR UNA VEZ EN EL DIARIO OFICIAL LA GACETA. **LIC. WILBERT SUBDIRECTOR EJECUTIVO A.I. DEL PODER JUDICIAL.**

Lic. Wilbert Kidd Alvarado
Subdirector Ejecutivo a. í. del Poder Judicial

1 vez.—Solicitud N° 137693.—(IN2019311563).