



COSTA RICA
GOBIERNO DEL BICENTENARIO
2018 - 2022



Imprenta Nacional
Costa Rica

ALCANCE N° 222 A LA GACETA N° 209

Año CXLII

San José, Costa Rica, viernes 21 de agosto del 2020

95 páginas

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS AVISOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

“LEY PARA EL EQUILIBRIO DE LAS MULTAS POR RESTRICCIÓN VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL”

Expediente Nº 22.134

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de emergencia sanitaria y la enfermedad COVID 19, DE- 42227-MP-S, del 16 de marzo del 2020, trajo consigo una serie de medidas sanitarias que han contado con el apoyo de esta Asamblea Legislativa, en aras de proteger la salud pública de todos y todas, sin embargo los efectos de estas medidas y las consecuencias de la Pandemia sobre la economía siguen creciendo día a día.

El proyecto de ley del cual se genera la Ley 9838, “MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.º9078 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS, PARA ESTABLECER LA RESTRICCIÓN VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL PREVIAMENTE DECRETADA”, del 03 de abril de 2020, en su exposición de motivos justificaba, el aumento de los montos en la multa por concepto de violación a la restricción vehicular sanitaria, en “evitar la movilización de personas particulares y así contener el contagio”, refiriéndose a los efectos provocados por la pandemia del COVID19 y así combatir la propagación de esta enfermedad, no obstante, dicho objetivo únicamente se ha cumplido en cuanto a la limitación de la

capacidad de movilización de las personas y la restricción al derecho de circulación, toda vez que contener el contagio, no ha tenido mayor alcance ya que los casos se han visto aumentados significativamente, sobre todo en el último mes y medio, y a pesar de contar con restricciones vehiculares sanitarias y otras medidas que han pesado sobre la economía, no se ha logrado contener la propagación del virus.

En este entendido con la aprobación de la Ley 9838, se pretendía contar con una herramienta disuasoria, debido a su carácter considerablemente punitivo; sumado de una intención clara para evitar mayores contagios del COVID 19, cuya finalidad buscada era un cumplimiento mayor de la restricción vehicular establecida en razón de la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia, que menos personas se movilizaran sobre todo en sus vehículos, elementos que no se han logrado evidenciar en términos de aporte al control del contagio del COVID 19.

Por el contrario, la ley ha generado efectos negativos tanto para la ciudadanía que ha visto menoscabada su libertad de tránsito, que se ha visto afectada en lo económico, y que ha debido someterse al engorroso trámite que implica la devolución de placas por parte del COSEVI; y por ende también para el Estado, ya que como los datos oficiales que constan en la página web del COSEVI lo demuestran, el número de apelaciones por este tipo de infracciones trasciende lo regular, y esto le genera costos y recursos al Estado en una época donde la contención y optimización de recursos es fundamental.

Según datos oficiales del CONAVI, obtenidos de la página oficial, por concepto de la infracción catalogada como “Conductor circula vehículo en las vías durante los días y/o las horas cuyo tránsito sea restringido por emergencia nacional decretada”, se han presentado un total de 8597 impugnaciones, y para el “Retiro de placas de vehículo por circular en las vías durante los días y/o las horas cuyo tránsito sea restringido por emergencia nacional decretada” un total de 7791 impugnaciones, lo cual evidencia dos hechos, el primero, la restricción se sigue

irrespetando sin importar la multa que se genere, no es este un medio efectivo para promover el cumplimiento de las medidas sanitarias, y segundo, esto ha generado que el volumen de impugnaciones aumente sustancialmente lo cual conlleva destinar una mayor cantidad de recursos públicos para su tramitación, considerando además que la simple impugnación dentro del plazo establecido por ley, suspende el cobro de la multa y habilita al propietario registral del vehículo a proceder con el retiro de las placas. Siendo entonces que hasta que no se resuelvan las impugnaciones, no queda en firme el monto a pagar por la multa impuesta y el respectivo rebajo de puntos de la licencia, retrasándose el efecto inmediato de la sanción pecuniaria.

Por otro lado, es necesario recalcar que la restricción vehicular sanitaria tiene como objetivo limitar por un periodo determinado la circulación de ciertos vehículos en horarios definidos, y el incumplimiento conlleva la multa correspondiente y el eventual retiro de las placas, no obstante, lo que se creía sería una medida temporal, se ha extendido por más tiempo del que se proyectaba, y ha sido aplicada de forma más severa, de forma tal que se ha venido restringiendo el derecho de circulación por plazos desproporcionales y arbitrarios, sin que medien datos técnicos y/o científicos que demuestren la efectividad de la medida en la lucha contra la pandemia del COVID 19, así como tampoco se ha demostrado la necesidad de la medida de restricción vehicular; y sin existir claridad en el efecto de la medida en la movilización de las personas.

Adicionalmente, la entrega de las placas a los propietarios de vehículos, se está demorando y retrasando en mayor medida, restringiendo el derecho de libertad de tránsito, y demostrando la incapacidad administrativa del COSEVI para atender de forma eficiente procesos como éste, y el de resolución de impugnaciones. Sin considerarse las multas, impugnaciones y otros procesos que devienen de la aplicación de otros tipos de multas.

Por ejemplo, del lunes 13 hasta el viernes 17 de julio, el COSEVI informó que se suspendería la entrega de vehículos y placas retenidas, extendiendo la sanción de aquellas personas a las que se les retiró las placas y sin la posibilidad de circular, como es su derecho, pese a que la misma institución pública ya les hubiere otorgado cita para el respectivo retiro durante esos días, siendo entonces que se suma una causa más, la falta de eficiencia de la institución.

Para muestra lo que determinó la Sala Constitucional en la Resolución N° 08981 – 2020, del 15 de mayo de 2020, en la cual le dio un máximo de diez días al COSEVI para que le devuelva las placas a los conductores que apelan esta sanción o que pagan la multa y reciben citas a futuro, demostrando así que el derecho de circulación y libre tránsito debe respetarse y tutelarse. En la citada resolución señalan los señores y señoras magistrados: *“Por otra parte, es claro el mandato legal, en sentido de que el administrado tiene derecho y la Administración Pública el correlativo deber de entregar las placas una vez que legalmente corresponda. Finalmente, la Administración Pública, en un Estado social y democrático de Derecho y, por ende, sujeta a las reglas básicas del Estado de Derecho, no está autorizada por el bloque de legalidad a obtener provecho y, por ende, perjudicar al justiciable a causa de una dilación indebida o un funcionamiento anormal.”*

Es necesario reiterar que este tipo de legislación se generó en el marco de una coyuntura especial, y con la intención de que tuvieran una temporalidad y de carácter excepcional, no como medidas permanentes ni con efectos que perduraran en el tiempo, su objetivo estaba definido y se ha comprobado que los efectos no son los esperados, por ello, es imperante reformar dicha legislación, en el entendido que no cause efectos contraproducentes y un daño mayor que los beneficios deseados. Entiéndase que la necesidad de reformar, no es corolario de la derogación de la habilitación de la medida, sino más bien, mantener una multa por incumplimiento más apegada a la realidad nacional, y a los efectos pretendidos y sus resultados.

Las diputadas y diputados en la discusión para la aprobación de esta ley en todo momento, dejamos constancia de que lo que se pretendía con el aumento de las multas pecuniarias, y el retiro de las placas, se constituían en una medida disuasoria para crear conciencia en la necesidad de que ante una Pandemia como la del COVID 19, el distanciamiento social, era considerada una de las medidas más efectivas para evitar los contagios, sin embargo, la aplicación de la medida por el tiempo prologando, y ante la necesidad de que la economía siga activa para no causar un perjuicio mayor, promover que las personas se trasladen en transporte público con una mayor exposición y no en sus vehículos, podría más bien considerarse absurdo, siendo que seguimos sin contar con criterios objetivos que señalen que la restricción vehicular sanitaria ha sido efectiva en relación a evitar contagios, sumado a que tampoco se ha demostrado que la medida en sentido estricto es la que limita la movilización de las personas.

Por otra parte, también en la discusión de la ley quedó claro que la recaudación de fuertes sumas de dinero, en la voluntad del legislador no era el objetivo principal el aumento en la multa por violación a la restricción, como si lo era el resguardo de la salud de las personas.

En virtud de todas estas razones, se considera necesario reformar la ley con la finalidad de restablecer el monto de la multa por restricción vehicular, y eliminar la sanción de retiro de placas y la pérdida de puntos en la licencia, en razón de que durante los meses de vigencia, no se ha probado la idoneidad de esta medida y las respectivas sanciones en la lucha contra la pandemia del COVID 19, a lo que se suma que cientos de personas más bien han debido exponer su salud en la realización de todos los trámites que estas sanciones conllevan.

Por otra parte, es importante tomar en cuenta el efecto recaudatorio que se obtiene por parte del Estado al realizar las debidas boletas y aplicar las multas a los administrados. El espíritu del legislador al momento de aprobación de la ley

9838, quedo expreso al momento de aprobar en su artículo 5, la adición del transitorio XXVI a la Ley de Tránsito, mismo que señala: *“El dinero recogido por las multas establecidas en el inciso dd) del artículo 145, en el marco de la emergencia nacional por la pandemia de COVID-19 declarada por el Gobierno, se usará para financiar ayudas a personas afectadas económicamente por dicha emergencia.”*, es claro que la intención es que los recursos provenientes de las multas aplicadas producto de la violación a la restricción vehicular sanitaria, sea utilizada en la atención de la pandemia de COVID-19, sin embargo, este objetivo tampoco pareciera estarse cumpliendo.

El artículo 234 de la Ley N° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, establece una serie de destinos específicos a los cuales se les debe girar un porcentaje de lo recaudado por las multas, y la ley 9838, no aclaró de qué forma se debía aplicar o inaplicar dicha disposición.

Así lo hizo ver el director del COSEVI, Edwin Herrera a un medio de comunicación al señalar: *“La norma que se generó en la Asamblea Legislativa dice en el transitorio que estos dineros deben ser trasladados para la atención de las personas afectadas económicamente; sin embargo, la norma no es clara, ni especifica cómo debe trasladarse el dinero, si debemos aplicar o no el artículo 234 de la Ley de tránsito, que corresponde al rebajo de las sanciones para que se les aplique el rebajo del PANI, Cruz Roja y demás”*. Es decir, se evidencia aún más que el objetivo y la intención de contribuir al combate de la pandemia no se ha cumplido a cabalidad.

Por lo que se puede desprender de lo señalado anteriormente, que la aplicación de las multas y sanciones se han extralimitado y desvirtuado de su objetivo principal, en el trámite de creación de la ley se dejó de forma expresa el espíritu del legislador de generar una herramienta de manera excepcional y provisional y objetivos específicos, al evidenciarse que estos objetivos no se han conseguido, su reforma se ha vuelto impostergable.

Sumado a los factores anteriores otro motivo que hay que considerar es la razonabilidad de la restricción vehicular sanitaria, y los criterios diferenciadores para aplicarla según el color de alerta de un cantón a otro. Desde que se inició con la restricción vehicular sanitaria, su aplicación desencadenó gran cantidad de dudas y cuestionamientos, no solo por la falta de claridad sino también por lo complicado de poder entender, entonces cuando se circula y cuando no, y si la restricción vehicular normal se seguiría aplicando o no.

Desde que la restricción vehicular se diferenció entre cantones, o distritos por el tipo de alerta, se complicó aún más su aplicación, pues para muchas personas que debían movilizarse a sus lugares de trabajo, el tránsito entre cantones con los diferentes tonos de alerta causó muchos inconvenientes, prueba de ello, fue que se debieron habilitar rutas en la que se autorizaba el tránsito, por tratarse de rutas que interconectaban cantones con diferente color de alerta.

Lo anterior ha conllevado a que la duda permanezca y complique aun más la reactivación económica que se necesita, pues a la fecha no se explica con claridad los criterios técnicos para continuar aplicando la restricción sanitaria diferenciada por colores. Resulta paradójico, que los cantones en alerta amarilla tengan una restricción más laxa o permisiva que los cantones en alerta naranja, sin embargo, en un país con un territorio relativamente pequeño como Costa Rica y con límites en muchos casos desconocidos por la ciudadanía, se deba y en su gran mayoría por necesidad, que circular por 3 o más cantones en un proceso de desplazamiento a centros de trabajo y/o a satisfacer necesidades básicas.

Es una constante escuchar a diario las quejas de algunos señores y señoras alcaldes, al indicar que se desconoce los criterios utilizados por las autoridades para catalogar un cantón como amarillo o naranja, desconociendo en muchos casos la dinámica de esos cantones y hasta su geografía, ya que, es un sin sentido, en cantones que colindan y sus límites en algunos casos dependen de

una calle, y la diferenciación de medidas de restricción sanitaria de un cantón a otro.

En este sentido, es necesario también que se aclare el porqué limitar por la restricción vehicular la posible reactivación económica y del turismo, pues con la restricción vehicular se restringe en demasía el tránsito, y por ende la posibilidad de visitación de zonas amarillas, desde cantones naranja.

Finalmente, las supuestas excepciones que se aplican a la restricción vehicular sanitaria, en la que media una carta extendida por el patrono como justificante de la movilización ha generado también gran descontento y confusión, pues ha sido evidenciado que las mismas autoridades no tienen un criterio unificado sobre la aceptación o no de la carta para autorizar la circulación, aspecto que demuestra que no existe tampoco una capacitación adecuada para las autoridades de tránsito, de policía de la policía de seguridad pública y de la policía municipal que participan en la vigilancia.

Este procedimiento ha sido sumamente engorroso, por que no solo quienes trabajan con un patrono han debido buscar que se les emita una carta, sino también las personas trabajadoras independientes han debido también justificar su derecho al trabajo, y su necesidad de desplazarse por las vías públicas para llevar el sustento a sus hogares. Nuevamente manifestamos que esta reforma viene a hacer un llamado a la razonabilidad, y a la proporcionalidad entre las medidas sanitarias y las medidas económicas que necesitamos para dar la posibilidad, no solo de que se cuente con salud, sino con sustento en los hogares de los costarricenses.

Por las razones expuestas, someto a consideración de esta Asamblea Legislativa, el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA

**“LEY PARA EL EQUILIBRIO DE LAS MULTAS POR RESTRICCIÓN
VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL”**

ARTÍCULO 1.- Deróguese el inciso d) del artículo 136, el inciso dd) del artículo 145 y el inciso k) del artículo 151, de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas.

ARTÍCULO 2.- Refórmese el inciso ñ), del artículo 147 del capítulo III Sanciones administrativas, del título V Prohibiciones y sanciones, de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que en adelante se lea de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 147: Multa Categoría E

...

ñ) Al conductor que infrinja las disposiciones relativas a la restricción vehicular y la restricción vehicular en emergencia nacional.

...”

ARTÍCULO 3.- Refórmese el transitorio XXIV de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, adicionado por la Ley No. 9838, “MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.º9078 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS, PARA ESTABLECER LA RESTRICCIÓN VEHICULAR EN Casos DE EMERGENCIA NACIONAL PREVIAMENTE DECRETADA”, del 03 de abril de 2020. Para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“TRANSITORIO XXIV- La totalidad del dinero recaudado por las multas establecidas por la restricción vehicular en emergencia nacional, en el marco de la emergencia nacional por la pandemia de COVID-19 declarada por el Gobierno, se usará para financiar ayudas a personas afectadas económicamente por dicha emergencia. Esta disposición tendrá efectos desde que se decrete la emergencia nacional hasta el levantamiento de esta. Para el cumplimiento de lo señalado en el presente transitorio no se aplicará lo señalado en el artículo 234 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, únicamente en lo que respecta a multas por infracción a la restricción vehicular sanitaria.”

Rige a partir de su publicación.

**PABLO HERIBERTO ABARCA MORA
Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS**

NOTA: El Expediente Legislativo aún no tiene Comisión asignada.

1 vez.—Exonerado.—(IN2020478225).

LEY DE TRANSPARENCIA DE LOS EXÁMENES DE INCORPORACIÓN A LOS COLEGIOS PROFESIONALES

Expediente N° 22.126

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Naturaleza jurídica y finalidades de los Colegios Profesionales.

Los colegios profesionales son ENTES PÚBLICOS NO ESTATALES, que actúan por un mecanismo que se conoce como colaboración por descentralización, es decir, desarrollan una actividad que originalmente pertenece al Estado pero que éste por razones materiales delega en los colegios, pues se trata de una transferencia de potestades para que ejerzan una función fiscalizadora entre pares: que los médicos controlen a los médicos, que los abogados controlen a los abogados, y así sucesivamente. Los colegios profesionales, según la Sala Constitucional tienen carácter bifronte (SCV 493-93), pues tienen una doble finalidad: **una finalidad pública** cual es garantizarle a la sociedad el correcto ejercicio de la profesión, por medio de una función fiscalizadora del ejercicio de la profesión, también desarrollando actividad de actualización profesional y mediante una garantía de la idoneidad de los profesionales que habilita para tal ejercicio (mal llamados exámenes “*de excelencia académica*”, pues se trata de exámenes de incorporación o de habilitación profesional).

El uso del término “*excelencia académica*” corresponde a una categoría antigua, que ya ninguna universidad del mundo utiliza, y que algunos colegios profesionales la han usado como eufemismo, como hoja de parra, mientras se vendía la idea de los exámenes de incorporación. Pero a su vez, este carácter bifronte significa que los colegios profesionales tienen **una finalidad privada** representada por los intereses gremiales que el propio Colegio representa buscando beneficios profesionales, desarrollando actividad recreativa, desarrollando subsistemas de seguridad social, atención preferencial en las instituciones públicas y otros beneficios propios de la profesión.

Como ENTES PÚBLICOS NO ESTATALES no aparecen en el organigrama de Estado, sus presupuestos no salen del presupuesto nacional, aunque unos pocos colegios tienen fondos provenientes de cargas parafiscales por medio de timbres, que por ley deben pagar los agremiados pero que suelen trasladarlas a los clientes o pacientes con la complacencia de los colegios. El Estado no tiene responsabilidad objetiva por los daños que provoquen sus agremiados, los

empleados de los colegios no son empleados públicos, se rigen por el derecho común y no por derecho estatutario, ni el patrimonio del colegio es estatal y son creados por ley de la República, pues no existe una ley de colegios profesionales. En su especialidad orgánica los Colegios Profesionales se rigen por la Ley General de la Administración Pública.

Las pruebas o exámenes de incorporación.

Dado que son ENTES NO ESTATALES las competencias de los colegios profesionales no pueden sustituir las competencias estatales, pues estas son intransferibles. Los colegios profesionales no aparecen en nuestra Constitución Política y, en consecuencia, no gozan ni de la autonomía que tienen las Universidades (Artículo 84) ni de su libertad (Artículo 79), por lo tanto, carecen de competencias para imponer a las universidades los perfiles profesionales, y menos aún sustituir a CONARE y CONESUP haciendo pruebas profesionales al margen de los programas oficialmente aprobados. Por eso, toda aquella pregunta que se incluya en un examen de incorporación que no esté dentro del programa de carrera universitaria donde estudió el examinando, debe declararse nula y darse por buena, por cuanto los examinandos cumplieron con los requisitos que impuso el Estado al estudiar y aprobar los contenidos del programa aprobado por él.

La potestad para realizar exámenes de incorporación no le viene a los colegios profesionales de la ley, sino que ya la Sala Constitucional la había establecido, y de ahí que reiterados votos de dicha Sala han servido de asidero para que algunos colegios incluyan en sus leyes orgánicas, previa aprobación legislativa, esta potestad, a pesar de que podrían aplicar dichas pruebas sin ley expresa que los faculte, pues de acuerdo al artículo 7 de la Ley General de la Administración Pública y el artículo 5 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, las interpretaciones de la Sala Constitucional tienen rango constitucional.

Así por ejemplo la Sentencia SCV 2014-18217 del 25 de febrero del 2014 dice: *“Resulta incorrecto entender que hay un exceso en la función del Colegio de Abogados pues... esa institución debe verificar la idoneidad, pero no limitado a un solo aspecto como sería la ética, sino en su sentido más amplio de capacidad para desarrollar la profesión con un mínimo de calidad. Por ello no hay lesión a ningún derecho fundamental”* y una sentencia más reciente ratifica esta atribución.

Nos referimos al voto de la Sala Constitucional que citamos: *“En este sentido, tomando en consideración el deber del Colegio de Abogados para verificar la idoneidad para el ejercicio de la profesión, se ha reconocido su competencia no sólo para dictar el Reglamento de Deontología, Vigilancia y Excelencia Académica, sino que también para incorporar las pruebas pertinentes que más allá de lo deontológico, permitan validar aquella idoneidad –incluso académica– que el Colegio está obligado a hacer respetar, reconociendo también al Colegio, su competencia respecto de la definición de los contenidos y materias a considerar en las pruebas pertinentes –ver misma sentencia 2014-18217–, tal como bien lo admite el propio accionante, se lo reconoce su propia legislación orgánica a partir de la reforma producida en setiembre de 2014, reforma que, al mismo tiempo, debe orientar la lectura y comprensión de todo documento que con anterioridad a*

ella se haya emitido al respecto, como el dictamen de la Procuraduría General de la República que cita el accionante". (Otras referencias SCV 16041-05, 1128-05, 13816-06, 14203-07, 17331-09).

No solo los exámenes de incorporación tienen legitimación constitucional, sino que también hay un tema de conveniencia.

Hay que señalar, entonces que, si hay legitimación para aplicar dichas pruebas, **éstas no constituyen una obligación de los colegios profesionales sino una potestad**, pues no todos los colegios profesionales tienen interés o posibilidad de aplicarlas. Colegios pequeños no han manifestado interés en hacer exámenes de incorporación, y Colegios grandes como COLYPRO (Colegio de Licenciados y Profesores en Letras, Filosofía, Ciencias y Artes Costa Rica) tendrían dificultades para diseñar pruebas para al menos 60 especialidades que tienen sus miembros, por lo que la potestad le debería permitir hacer dichas pruebas en áreas críticas como podrán ser la enseñanza del inglés o las matemáticas, sin detrimento que desee hacerlas en otras áreas según sus competencias. Además de esto no tendría sentido hacer obligatoria la prueba para colegios de incorporación voluntaria (Periodistas e Informáticos).

Tanto así que las universidades privadas, en la voz del Presidente de UNIRE (Unidad de Rectores de Universidades Privadas de Costa Rica), el Dr. Ricardo Guerrero Portilla, había considerado conveniente la existencia de estos exámenes, así por ejemplo en el Congreso Nacional de Gestión Curricular (CONAGECU) en septiembre del año 2008 en el que participaron universidades públicas y privadas, colegios profesionales y entes y órganos estatales concernidos, indicó que la calidad era un banco de tres patas: Inspección de calidad, acreditación y exámenes de incorporación. Como todo banco de tres patas, si una pata decae, el sistema deja de funcionar. En dicho Congreso el entonces presidente de la Corte, el Dr. Luis Paulino Mora Mora (qdDg) se refirió precisamente a esta facultad que la Sala otorgaba a los colegios profesionales de comprobar la idoneidad profesional, pero que era un tema aún en construcción, puesto que, por la novedad, había que acumular la experiencia necesaria para hacer los ajustes correspondientes. Ya hoy existen experiencias que hay que aprovechar, para diseñar instrumentos idóneos para calibrar la calidad académica de los egresados.

Sin embargo, a pesar de la posición expresada en el mencionado Congreso, ni la Sala Constitucional en los votos invocados, han pretendido otorgar una facultad discrecional a los colegios profesionales para limitar el ejercicio profesional por medio de dichas pruebas. En primer lugar, **no forma parte de los fines de los colegios profesionales contraer el mercado** (oferta de profesionales) por medio de una selección direccionada, por otra parte, no es constitucionalmente de recibo truncar las legítimas aspiraciones de quienes pretenden ser médicos, abogados o profesionales de otras disciplinas, por más que esto convenga a los intereses económicos de los actuales agremiados.

Es un interés legítimo que los colegios profesionales quieran que las personas que aspiran a incorporarse tengan las competencias que garanticen un ejercicio profesional técnica y éticamente de calidad.

No obstante, este interés no puede ser ilimitado. Ni las leyes aprobadas ni la Sala constitucional han otorgado a los colegios profesionales una potestad ilimitada, ni una potestad que vaya más allá de sus límites legítimos. Dicha potestad no puede constituirse en un cheque en blanco como se han figurado algunos colegios profesionales.

Tal potestad solamente se justifica en la medida en que los colegios profesionales **miden la idoneidad profesional de los aspirantes a la incorporación**, no es un mecanismo para acotar la cantidad de profesionales ni para imponer perfiles profesionales a las universidades. Reducir la cantidad de profesionales con fines gremiales para evitar la competencia, es un ejercicio abusivo de sus poderes. Y determinar el contenido de los programas de las universidades (vía exámenes de incorporación) tampoco está dentro de los fines de dichas pruebas. **Eso escapa a las competencias de los colegios profesionales.**

La materia regulatoria de las universidades tiene rango constitucional. El Estado ha conferido autoridad a las universidades públicas en estas materias, así prescrito en el artículo 84 de la Constitución Política, y al Ministerio de Educación Pública (MEP), por medio del CONESUP con respecto a las universidades privadas, conforme al artículo 79 constitucional. Tratándose de competencias estatales, éstas son intransferibles a entes NO ESTATALES. **De modo que los exámenes de incorporación necesariamente deben realizarse dentro del marco de los programas que el Estado aprueba**, de lo contrario, si los colegios impusieran perfiles profesionales por medio de los exámenes de incorporación se estaría violando la autonomía universitaria de las universidades públicas y la libertad de enseñanza de las universidades privadas. El Estado no puede renunciar a la potestad de aprobar los programas, por lo menos dentro del marco constitucional vigente. **Y mal haría el Estado en crear una contradicción básica:** *por un lado, dando potestad constitucional a CONARE (Consejo Nacional de Rectores) y al CONESUP (Consejo Nacional de Educación Superior Privada) de aprobar programas oficiales, y por otro otorgando a los colegios la potestad de realizar pruebas con contenidos que podrían o no estar en dichos programas.*

Además, la potestad de realizar exámenes de incorporación tampoco se puede utilizar como un mecanismo para determinar la calidad de la enseñanza superior, sea pública o privada, pues solamente se puede utilizar para determinar el nivel de aprovechamiento que un graduado tiene dentro de los programas oficiales. **Para determinar la calidad de la enseñanza el Estado ha creado un ente público que cautela la calidad de la enseñanza en las universidades públicas y privadas, que es el Sistema de Acreditación de la Educación Superior (SINAES), que es un ente especializado, legal y orgánicamente estructurado para establecer la norma nacional de calidad (artículo 2 de la Ley 8798), algo ajeno a los colegios profesionales.** Por lo

que tampoco procedería una delegación del Estado a un ente no estatal para asumir esta tarea. Por ley de la República dicho ente establece la norma nacional de calidad, de modo que una carrera acreditada cumple con los estándares internacionales requeridos y no corresponde a un ente público NO ESTATAL controlar dicha calidad por medio de exámenes de incorporación, pues constituiría una transferencia indebida de potestades estatales. **Por eso los graduados de carreras acreditadas deberían estar exentos de dichas pruebas. Esto además sería un estímulo para que las universidades acrediten sus carreras.**

Así las cosas, el tema que interesa es el relativo a los exámenes de incorporación que los Colegios llaman eufemísticamente **“Vigilar la excelencia académica de los egresados de las universidades”**.

Por alguna razón que desconocemos los Colegios Profesionales no osan llamar las cosas por su verdadero nombre. En otros países lo llaman exámenes de habilitación profesional o barras o simplemente exámenes de incorporación. Además, la expresión *“excelencia académica”* era propia del siglo pasado, pues **hoy día la comunidad académica internacional ha optado por la categoría “calidad académica”**, que es la que priva en los procesos de acreditación de carreras con estándares internacionales de calidad. El término excelencia académica era una categoría que usaban las universidades con anterioridad al año 1995 cuando en el país se empezaron a implantar los sistemas de acreditación. La excelencia académica es una aspiración abstracta, indefinida, no medible. En cambio, hoy en día las universidades hablan de **CALIDAD ACADÉMICA** que se refiere a sistemas con estándares de referencia concretos, medibles, internacionales, sujetos a comprobación in situ.

Por otra parte, hay un problema conceptual en los colegios profesionales y es que confunden *“excelencia académica”* con *“idoneidad profesional”*, que es el propósito que ha animado a los colegios profesionales costarricenses. Ya la Sala Constitucional había denominado correctamente a este proceso **“idoneidad profesional”** (SCV 2693-15), **puesto que no corresponde a los colegios fiscalizar a las universidades por medio de sus egresados, y menos imponer perfiles profesionales por medio de estos exámenes.** Se entiende por *idoneidad profesional* a aquella según la cual una persona cuenta con la suficiente competencia, tanto a nivel de conocimientos como de experiencia, para ejercer una profesión o cargo determinado. Los exámenes de incorporación que se estilan en nuestro país son exámenes memorísticos, que a lo sumo prueban la capacidad de recitación de una persona, pero no sus competencias. El que más experiencia tiene en este tipo de pruebas es el Colegio de Abogados cuyas pruebas son de selección múltiple, **sin que eso pruebe que el aspirante es competente** para ejercer una profesión *que emigra a pasos agigantados hacia la oralidad.*

Resultados de los exámenes de incorporación en Costa Rica.

Los resultados de los exámenes de incorporación del Colegio de Abogados (único que los ha aplicado con autorización legislativa) son preocupantes, desde luego,

sin embargo, **se ha recurrido al expediente fácil de echarle todas las culpas a los graduados y sus universidades, sin que hasta el momento se haya hecho un ejercicio analítico de las condiciones en que se realiza dicha prueba.** La excelencia académica no es una preocupación de los colegios profesionales tanto así que rehúsan sistemáticamente a trabajar conjuntamente con las universidades para elevar el nivel de la enseñanza de las diferentes disciplinas. Los colegios han privilegiado la lógica de la confrontación y han desestimado la lógica de la cooperación.

Tomemos como ejemplo los resultados del examen del Colegio de Abogados y Abogadas de Costa Rica, que es el que tiene más experiencia en este tipo de pruebas:

Resultados examen de incorporación

EXAMEN NOVIEMBRE 2018



| UNIVERSIDAD | POSTULANTES | APROBADOS | REPROBADOS |
|-------------------------------|-------------|-----------|------------|
| Escuela Libre de Derecho | 30 | 14 (47%) | 16 (53%) |
| UCR | 38 | 17 (45%) | 21 (55%) |
| Americana | 13 | 3 (23%) | 10 (77%) |
| Panamericana | 32 | 7 (22%) | 25 (78%) |
| Florencio del Castillo | 54 | 9 (17%) | 45 (83%) |
| Ciencias y el Arte | 57 | 9 (16%) | 48 (84%) |
| Ulacit | 27 | 4 (15%) | 23 (85%) |
| Federada de Costa Rica | 49 | 7 (14%) | 42 (86%) |
| Fidélitas | 52 | 7 (13%) | 45 (87%) |
| Autónoma de Centroamérica | 18 | 2 (11%) | 16 (89%) |
| Hispanoamericana | 82 | 8 (10%) | 74 (90%) |
| Universidad de La Salle | 11 | 1 (9%) | 10 (91%) |
| Universidad de San José | 159 | 14 (9%) | 145 (91%) |
| Santa Lucía | 106 | 8 (8%) | 98 (92%) |
| Metropolitana Castro Carazo | 107 | 8 (7%) | 99 (93%) |
| Politécnica Internacional | 14 | 1 (7%) | 13 (93%) |
| Universidad Latina | 216 | 4 (2%) | 212 (98%) |
| Internacional de las Américas | 5 | 0 (0%) | 5 (100%) |
| Universidad Central | 32 | 0 (0%) | 32 (100%) |
| Católica de Costa Rica | 4 | 0 (0%) | 4 (100%) |
| Cristiana del Sur | 148 | 0 (0%) | 148 (100%) |
| San Juan de La Cruz | 23 | 0 (0%) | 23 (100%) |

(Publicación del periódico La Nación, 11 de enero 2019).

Estos resultados merecen análisis, pues los datos estadísticos muestran y ocultan realidades y adquieren diferentes significados. Pueden mostrar que en el país hay disparidad en la enseñanza del Derecho, pero igualmente pueden mostrar las falencias del instrumento de medición. Para resolver los problemas de la enseñanza del Derecho los remedios están en CONARE, CONESUP y SINAES, que son los entes que el Estado ha creado para tal fin. ¿Significan estos resultados que CONARE, SINAES y CONESUP están fallando en su cometido?, Si ese fuera el caso, eso no se desprende del examen de incorporación pues esta prueba no mide el accionar de estos entes, y ante ese hipotético escenario el remedio no es trasladar a un ente no estatal la corrección de los entes estatales.

En el caso de CONARE y CONESUP cautelan los mínimos exigibles por parte del Estado para los programas que aprueban. Al Estado le corresponde verificar los estándares mínimos. Al SINAES le corresponde verificar los estándares de calidad, es decir, las acreditaciones a que voluntariamente las universidades someten sus carreras.

¿Es exigible la acreditación obligatoria?, en los países donde se ha estilado ha sido un fracaso. Además, no le corresponde esa tarea al Estado, pues la acreditación obligatoria, podría darse en el mundo en el país de las maravillas, pero no es práctica internacional. El principal experto de teoría universitaria de América Latina, el Dr. Claudio Rama Víale, sostiene que esa no es tarea estatal, y en conferencia que reunió a universidades públicas y privadas en CONARE hizo la siguiente metáfora: Al Estado le corresponde verificar que todos los restaurantes ofrezcan sus servicios con estándares de higiene óptimos, que los restaurantes no vendan comida podrida, pero no le corresponde al Estado exigir que todos los restaurantes sean de 5 tenedores. En todo el mundo hay universidades de diferentes calidades, tanto públicas como privadas. Entonces, los resultados el examen de incorporación no miden la calidad de la universidad, pues la norma nacional de calidad la establece el Estado por medio de SINAES (artículo 2 de la Ley 8798), un órgano especializado, asesorado internacionalmente.

Incluso si uno hace un cruce entre los resultados del examen de incorporación y las carreras acreditadas, encuentra que no se corresponden, pues durante las primeras promociones de dicha prueba los primeros lugares siempre los ocuparon dos universidades que no tenían sus carreras acreditadas (Escuela Libre de Derecho y Universidad de Costa Rica), hasta después de estas promociones acreditaron sus carreras, motivados por la evaluación de sus carreras y no por la evaluación de los exámenes de incorporación.

En la actualidad la única universidad que tiene su carrera de Derecho Re acreditada por segunda vez, la ULACIT, ocupa el séptimo lugar. ¿Significa eso que el examen pone en duda la calidad de esta carrera?, no. Lo que significa es que el modelo de examen de incorporación no corresponde con la metodología que utiliza esta universidad para impartir Derecho, metodología aprobada por

CONESUP y bendecida por SINAES. Pero, además, también **pone en duda la calidad del examen**, pues no se comprende que una carrera que ha sido valorada por expertos internacionales (todas las carreras acreditadas pasan por filtros internacionales) no ocupe los primeros lugares en los exámenes de incorporación, así pues, evidentemente las falencias están en el Colegio de Abogados donde **el examen no cumple con estándares mínimos**, tanto es así, que este como todos los colegios profesionales no someten sus pruebas a validación, como se hacen en otros países, sino que son realizadas con métodos completamente artesanales.

Así, por ejemplo, la reciente reforma a la Ley del Colegio de Médicos señala en su artículo 3 inciso h) que dentro de los objetivos del Colegio están: *“Verificar la idoneidad para el ejercicio de la profesión de los egresados de las universidades. Para dar cumplimiento a esta finalidad, el Colegio podrá emitir la normativa y realizar las pruebas que considere pertinentes”*. Y la Ley Orgánica del Colegio de Abogados reformada en 2014 mediante ley 9266 señala en su artículo 1 inciso 8 que dentro de los objetivos del Colegio están *“Vigilar la excelencia académica de los egresados de las universidades”* (inciso que dicho sea de paso nunca apareció en el proyecto publicado en La Gaceta, sino que fue incorporado posteriormente).

En el caso del Colegio de abogados en la asamblea de agremiados en donde se aprobó el Reglamento, ni siquiera se le informó a dicha asamblea de las garantías que solicitó UNIRE para aplicar las mencionadas pruebas ¿Por qué?

En todos los casos (leyes aprobadas, proyectos de ley y resoluciones de la Sala Constitucional) no ha habido pronunciamiento sobre la necesidad de hacer pruebas técnicas e imparciales, así, en este momento los colegios tienen un cheque en blanco destinado a cometer arbitrariedades contra los legítimos intereses subjetivos de los graduados. A buen pagador no le duelen prendas. **Si el objetivo no es disminuir la cantidad de profesionales sino garantizar la calidad de los incorporados ¿Cuál es el problema de rendir las respectivas garantías?** Por cierto: aún la Sala Constitucional no se ha pronunciado sobre el tema de la calidad de estas pruebas, este es un tema pendiente, y por eso, un tema sobre el que se puede legislar.

En relación el tema de los exámenes de incorporación conviene recordar uno de los antecedentes legislativos y es el expediente N° 14.316 que fue discutido en la Comisión de Asuntos Sociales y contó con el Dictamen Afirmativo de Mayoría, de fecha 4 de setiembre de 2001, que, con posterioridad, fue enviado al Archivo, por razones propias de la agenda legislativa y que señalaba:

“Considerando la necesidad de hacer aportes significativos a la educación, que incluyan calidad y excelencia; acogemos la iniciativa de ley que un grupo de destacados académicos y miembros de colegios profesionales pretenden establecer como requisito de incorporación un examen o prueba de idoneidad.

Para rendir este dictamen, se han tomado como base los antecedentes que existen sobre el particular y, con el mayor cuidado, se ha procurado:

1.- Que los colegios profesionales puedan tener un sólido fundamento jurídico para efectuar tales exámenes.

2.- **Que a los graduandos universitarios se les garantice un adecuado proceso en sus trámites de incorporación.**

3.- Que la sociedad se beneficie con el ejercicio profesional de personas idóneas, a juicio comprobado del colegio respectivo.

Como al respecto no existe tradición, los colegios profesionales tendrán que aprender a hacer tales exámenes y a aplicarlos de manera adecuada, en concordancia con las normas básicas del debido proceso, el principio de legalidad, el derecho a la regularidad, el derecho de defensa, in dubio pro postulante, la posibilidad de interposición de recursos y remedio, y el principio de igualdad jurídica”.

Lo cierto es que han pasado los años, por ejemplo, el Colegio de Abogados sigue aplicando el mismo tipo de pruebas con los mismos resultados, y con manifestación expresa del Colegio de negarse a mejorarla:

Colegio de Abogados descarta modificar examen que reprobaron 90% aspirantes a colegiatura

11 enero, 2019



Solo dos universidades tuvieron más de 50% de aprobación

Arturo Cruz Torres

arturocruzvii@gmail.com

De acuerdo con los resultados del examen para la incorporación al Colegio de Abogados realizado en noviembre del año anterior, 9 de cada 10 licenciados en Derecho y aspirantes a la colegiatura reprobaron la prueba de 75 preguntas de selección única.

El Director Académico y de Incorporaciones del Colegio, Gerardo Solís, se mostró preocupado por la falta de conocimientos generales que tienen los aspirantes.



A pesar de esta situación, los próximos exámenes no tendrán modificaciones en ninguna forma, ya que descartan la posibilidad de que esté mal elaborado.



En noviembre pasado, 1278 licenciados en Derecho intentaron aprobar el examen de incorporación por primera vez. La Universidad Libre de Derecho incorporó 14 de sus 30 aspirantes, la Universidad de Costa Rica a 17 de 38 y la Universidad Americana a 3 de 13, estos conforman los tres primeros centros educativos con mayor porcentaje de aprobación.

Quien más licenciados postuló para las pruebas fue la Universidad Latina, con 216, sin embargo, solamente 4 graduados aprobaron el examen del Colegio de Abogados.

(Publicación de radio Monumental, 11 de enero 2019.)

Y rechazando formalmente también darles a los examinandos las garantías de objetividad, técnicas y de imparcialidad que debe

revestirse el cumplimiento de un requisito para el ejercicio del derecho al trabajo y a la libertad de escogerlo. Es decir, la curva de aprendizaje que suponían los diputados de la época ha sido plana.

Esto solo demuestra una cosa: **cuando a un ente se le otorgan potestades exorbitantes (poderes sin reglas, poderes sin controles) son incapaces de autocontención.**

Si la verdadera intención del Colegio fuera la calidad, primero debería preocuparse de la calidad del examen y de que los resultados no coinciden con las valoraciones que hacen los pares internacionales de SINAES. Al menos eso debería llamar a la reflexión. Pero el Colegio ha descartado esta posibilidad de discutir con los diferentes actores (CONESUP-CONARE-SINAES-UNIVERSIDADES) el mencionado examen.

En este aspecto el Colegio ha cerrado la posibilidad de mejorar el examen (mejorarlo no significa caer en el facilismo académico, como quedará demostrado más adelante), sino hacerlo con los mayores estándares de calidad en cuanto a forma y fondo (veremos sus falencias en el apartado siguiente). El Director Académico del Colegio de Abogados ha rechazado la posibilidad de mejoramiento en declaraciones públicas al señalar:

“El Director Académico y de Incorporaciones del Colegio, Gerardo Solís, se mostró preocupado por la falta de conocimientos generales que tienen los aspirantes. A pesar de esta situación, los próximos exámenes no tendrán modificaciones en ninguna forma, ya que descartan la posibilidad de que esté mal elaborado”. (<https://www.monumental.co.cr/2019/01/11/colegio-de-abogados-descarta-modifi>)

Cuando una prueba ni siquiera cumple con la curva de campana de Gauss y tal cosa no preocupa al Colegio de Abogados, eso a lo único que apunta es que el interés no es académico, que la calidad es algo que solo deben cumplir los demás, que no preocupa que un examen que no está diseñado con estándares internacionales ni validado, se considere bien hecho ante sí mismo, por mí y ante mí, como dicen los juriconsultos.

Los porcentajes indicados deben llamarnos a la reflexión. Qué significa que ninguna universidad haya obtenido el 50% de la prueba (¿quebrando la curva de Gauss?), ¿Qué significa que solamente el 7% de los postulantes ganan el examen?, ¿Qué significa que la UCR haya obtenido solo el 45% de aprobación y que la Escuela Libre de Derecho haya obtenido el 47% de aprobación? Eso lo que significa es que quienes diseñan la prueba que fueron formados en las mismas universidades que hoy evalúan, están igualmente carentes de idoneidad, que los jueces, por ejemplo, no conocen ni siquiera el 45% del Derecho que deberían conocer, si creyéramos en la idoneidad de la prueba.

Además, el Colegio de Abogados exige para aprobar el examen de “excelencia académica” obtener una nota mínima de ochenta sobre cien (80/100) sin ningún fundamento, una cifra mágica que no encuentra más

justificación que subir el índice de reprobados, pues cuando se discutió no se aportó ningún estudio que respaldara esa opción. El 100% de las universidades, públicas y privadas, aprueba sus cursos con notas mínimas de setenta sobre cien (70/100), y el 100% de los académicos que confeccionan las preguntas estudiaron en universidades que aprueban con 70/100, aspecto que precisamente el SINAES que por ley le corresponde establecer la norma nacional de calidad (artículo 2 de la Ley 8798) ha acreditado todas las carreras que tienen como requisito un 70/100 con estándar de aprobación, sin que hasta el momento ningún par internacional haya objetado este canon. De modo que una exigencia mayor solo se justifica por razones gremiales. De hecho, una cantidad considerable de postulantes que reprueba el examen tiene notas superiores a 70, de modo que bajar la nota de 80 a 70 no es facilismo académico sino ajustar las pruebas a los estándares de calidad que el Estado tiene aprobados por medio de SINAES, CONARE y CONESUP.

Entonces la gran pregunta es: ¿Qué prueba la prueba?

La explicación hay que buscarla en los fines de la prueba. Colegios como el de Médicos, el de Enfermeras y el de Abogados han llamado reiteradamente al estudiantado a no estudiar las disciplinas que representan con el argumento de que son áreas donde hay desempleo, y efectivamente los informes del Observatorio Laboral lo confirman. Pero cuando se les ha solicitado a estos colegios la ficha técnica con las cuales obtuvieron los informes de desempleo que hacen públicos para explicar los intentos de desestimulo para estudiar estas carreras, no las han dado, sino que ha sido la Sala Constitucional la que los ha obligado y ha quedado en evidencia que dichas fichas técnicas no existen y que por eso no han respondido voluntariamente. Precisamente, por eso dejaron de publicarlas y ya públicamente no se refieren al desempleo.

Como constitucionalmente no se le puede impedir a una persona que arriesgue su capital estudiando una carrera saturada (tratándose de universidades privadas), y tratándose de universidades públicas, el tema de si el Estado (es decir, los contribuyentes) deben financiar carreras saturadas es una decisión política que no les corresponde a los colegios determinar, entonces, los colegios han optado por aplicar filtros con propósitos gremiales, es decir, disminuir la competencia. Muchos profesionales lo que significa es presión hacia abajo de los salarios y honorarios, y este es un problema que los colegios pretenden resolver con exámenes de incorporación. Y desde luego que resulta más elegante utilizar el tema de la “excelencia académica” como forma de evitar más profesionales, que el tema del interés gremial, el problema es que están conculcando derechos constitucionales: el derecho al estudio (la libertad de enseñanza y la autonomía universitaria) y el derecho al trabajo. De ahí que no interesa hacer los exámenes de incorporación con criterios técnicos (validados por expertos independientes en evaluación y en currículo), sino que se recurren a expertos en derecho, medicina, enfermería, etc. pero no en evaluación. Una cosa es saber mucho derecho constitucional, por ejemplo, y otra saber preguntar sobre esta disciplina.

Por otro lado, algunos colegios hacen un pequeño curso de deontología profesional, al que la Sala Constitucional se ha referido. Hay universidades que

imparten el curso de Deontología Jurídica u otras deontologías profesionales, que a veces le ponen el nombre impropio de Ética Profesional. Cuando estos cursos son aprobados por el Estado (CONESUP o CONARE) con créditos (generalmente tienen 3 o 4 créditos), deberían ser reconocidos por el Colegio, sobre todo porque un curso cuatrimestral o semestral, tiene una mayor maduración que un curso de 30 horas realizado en dos semanas como estilan algunos colegios, en los cuales no es posible un proceso de maduración de lecturas y trabajos de investigación.

Falencias de los exámenes

Seguimos con el Colegio de Abogados que es el que tiene más tiempo de aplicar este tipo de pruebas. Queda claro que si el Colegio (éste o cualquier otro) maneja unilateralmente las mencionadas pruebas, se constituye en juez y parte, y eso lo hace perder el objetivo (el fin) y deja de ser objetivo (el medio). Este Colegio ha aplicado pruebas que no son técnicamente correctas, con resultados que no cumplen con el estándar Gauss (ni para los graduados de las universidades públicas ni privadas, lo que deslegitima el instrumento de medición), preguntando por normas derogadas y con preguntas de selección múltiple (puramente memorísticas en un país que emigra hacia la cultura jurídica de la oralidad y el análisis) en las cuales, a veces, al menos dos alternativas son válidas, aunque para el examinador solo una es válida (convirtiendo la pregunta en un acto de adivinación) o bien preguntas ambiguas, con preguntas para especialistas y no para generalistas, pero sobre todo la mayor falencia es que dicho colegio no ha utilizado un instrumento que esté validado por un ente externo competente e independiente.

A modo de ejemplo, en México este proceso corre por cuenta de *CENEVAL* (Centro Nacional de Evaluación para la Educación Superior) que es un órgano ajeno a las universidades y a los colegios profesionales, un órgano técnico e independiente, sin intereses ni comerciales ni gremiales. Otro ejemplo: Hoy día los exámenes de internado para médicos los hace *International Foundations of Medicine (IFOM)*, y no *CENDEISSS* como se hacía antes. *IFOM* es un órgano norteamericano independiente de la *CCSS* y de las universidades, con lo cual garantiza objetividad, lo cual no significa que los instrumentos que usa no deban ser mejorados, pues aún falta tropicalizarlos.

Los médicos hacen una prueba técnicamente correcta que cumple precisamente con la curva de Gauss. Veamos sus resultados 2019: *“De los 637 estudiantes de Medicina que realizaron la prueba para optar por un cupo de internado en la Caja, unos 494 la aprobaron.... Esa cifra representa al 78% de los aplicantes a este [examen que hace la organización International Foundations of Medicine \(IFOM\)](#) y se trata del porcentaje de aprobación más alto desde que se aplica este examen. Esto supone una mejor preparación por parte de los centros de enseñanza superior”* (<https://www.larepublica.net/noticia/estudiantes-de-medicina-logran-record-historico-en-prueba-internacional-de-internado>).

“El resultado demuestra que los estudiantes se están preparando de la mejor forma y que las universidades están siendo vigilantes de calidad de la formación”, destacó Juan Carlos Esquivel Sánchez, director del Centro de Desarrollo

Estratégico e Información en Salud y Seguridad Social (CENDEISSS)” (La República 10 de diciembre 2019).

¿Por qué si eso sucede con los médicos no sucede con los abogados? La diferencia está en la técnica de examen, hecho técnicamente por un órgano externo, objetivo e imparcial, ajenos a los intereses, en este caso, de la CCSS (principal empleador de médicos), de las universidades y del Colegio de Médicos. En este examen sí coincide la norma nacional de calidad, establecida por SINAES, y los resultados, pues 7 de las 8 escuelas de Medicina que existen en el país tienen su carrera acreditada.

Resulta sorprendente y contradictorio que el Colegio de Abogados pretenda “*excelencia académica*” cuando el proceso de “*exámenes de excelencia*” no es dirigido por un profesional en Derecho. El artículo 8 de la Ley Orgánica (Nº 13 del 28 de octubre de 1941 y sus reformas) exige, precisamente por razones de excelencia en su artículo 8 “*Para ser profesor de la Universidad en la ciencia del Derecho, es indispensable estar inscrito como miembro del Colegio*”; contrario a toda lógica, el Director Académico de dicho Colegio, don Gerardo Solís no es abogado. El Colegio justifica su nombramiento diciendo: “*El señor Gerardo Solís Sequeira no es abogado, sin embargo, no requiere ser abogado toda vez que cumple con los requerimientos del Manual de Puestos del Colegio de Abogados, entre varias de sus aptitudes es Licenciado en Docencia*” (Oficio JD-06-559-20 del 25 de junio 2020).

Es incongruente que la ratio legis de la supracitada ley exija la condición de abogado para enseñar Derecho como requisito de idoneidad profesional y que, por otro, quien dirige la actualización de los abogados y el proceso de Incorporación no sea siquiera un empírico jurídico. Ciertamente no está enseñando directamente Derecho, pero sí está dirigiendo procesos vinculados a la enseñanza superior universitaria jurídica, pues, mide sus resultados y dirige la actualización. Tampoco es excusa que el señor Solís cumplió con los requisitos del Manual de Puestos, pues un Manual no puede estar por encima de la Ley, esa afirmación del Colegio lo único que significa es que el Manual está hecho en contradicción con la ley.

Aquí no se cuestiona la legalidad del nombramiento, sino su conveniencia y el dudoso perfil de un Manual que parece hecho a medida. ¿Acaso el Colegio no intentó encontrar un abogado con perfil curricular o educativo?, ¿acaso lo intentó y al no encontrarlo nombró al señor Solís por inopia?, esas hipótesis no se presentan, de haber sido así el Colegio no hubiera justificado de esa manera dicho nombramiento. En el país hay abogados calificados para dirigir procesos educativos y académicos. No puede pretender el Colegio ser candil en la calle y oscuridad en la casa, para exigir calidad hay que dar calidad.

En tiempos recientes se han presentado proyectos sobre el tema de exámenes de incorporación para diferentes colegios profesionales, basta leer el proyecto ley de reforma a la ley orgánica del Colegio de Optometristas (expediente Nº 19.526) y el

proyecto de ley reforma a la Ley Orgánica del Colegio de Químicos (expediente N° 21.964), **para ver que estamos en presencia de una tendencia: proponer exámenes de incorporación sin las debidas garantías.** Por más protestas que los colegios hagan de que pretenden hacer dichas pruebas con transparencia, imparcialidad y objetividad (aunque no prometen hacerlas técnicamente) cabe legítimamente preguntar: ¿por qué no dan prenda de objetividad permitiendo garantías y órganos que convaliden dichas pruebas?

Justificación y fines gremiales

Así las cosas, hay que hurgar en los fines tácitos de los exámenes de incorporación cuando caen en manos gremiales.

Algunos colegios profesionales han venido justificando sus posiciones amparados en el exceso de profesionales que hay en ciertas áreas, y para evitar la competencia (sentido gremial de sus políticas) se han escudado en la “*excelencia académica*” para combatir el exceso de competencia, negando así los legítimos intereses de quienes con esfuerzo han logrado culminar sus estudios exitosamente.

Ya la Sala Constitucional había establecido el carácter bifronte de los Colegios Profesionales (SCV 493-93) al indicar que tienen un fin público, cual es fiscalizar el correcto ejercicio de la profesión, por un lado, por otro un fin privado cual es la defensa de los intereses y bienestar de sus agremiados. Pero esto no incluye decisiones que deben tomar las universidades y sus estudiantes. Si hubiera el desempleo que el Colegio indica (no han mostrado estudios científicos de dichas cifras), en las universidades privadas son los estudiantes y sus familias los que libremente exponen su capital para estudiar la carrera que desean en ejercicio de un derecho constitucional, no hay daño social en eso. No sucede lo mismo con las universidades públicas en donde se invierten fondos públicos para carreras saturadas, que todos los costarricenses pagamos con nuestros impuestos.

Los colegios pueden proteger la calidad técnica de los agremiados. En otros países es así. Pero ese es un mecanismo que debe ser utilizado con responsabilidad y sobre todo debe ser técnico, y no un instrumento discrecional, para no desvirtuar sus fines. Ya el Colegio de Abogados/as para justificar con los mismos fines el examen de incorporación, había señalado que éste debe ser un filtro (según ACTA N° 44-07 Sesión de Junta Directiva del Colegio).

Como bien dice la propuesta de ley de exámenes de incorporación **PROYECTO DE LEY 17192 DEL 13/10/2008, GACETA 218 de 11-11-2008:**

“Los exámenes de incorporación profesional no tienen como finalidad limitar el acceso a la profesión; tampoco implican un criterio sobre la opinión que se tenga respecto de si debe o no existir la colegiación obligatoria de las profesiones o sobre el sistema de colegios profesionales de la sociedad costarricense.”

En Costa Rica existe libertad de enseñanza; el campo de acción universitario es distinto del propósito de los colegios profesionales, de modo que la meta directa de los exámenes que se proponen no es controlar la enseñanza de las universidades, sino centrarse en la verificación de la idoneidad o aptitud profesional de los futuros miembros de cada colegio profesional.

Los exámenes de incorporación profesional deben efectuarse conforme normas generales, previstas en la ley, y ajustarse también, vía reglamento, a los asuntos específicos que cada colegio desarrolle.

El punto medular de las leyes que los exámenes de incorporación sean imparciales y centrados en la calificación de la idoneidad profesional. Han de efectuarse con gran respeto a la igualdad jurídica de los postulantes. Al realizarlos, participarán profesionales colegiados provenientes de diversas universidades, a fin de evitar sesgos. Deberán mostrar objetividad y medir la aptitud o idoneidad profesional y su propósito se limita a medir esa idoneidad y no a constituir obstáculos a la incorporación profesional.

Los exámenes de incorporación, lejos de ser obstáculos o limitantes, pretenden garantizar, fehacientemente, la libertad de trabajo establecida constitucionalmente”.

Estos fines no se están cumpliendo. Actualmente hay al menos 2.100 licenciados en Derecho que no han ganado el examen de incorporación (Oficio DAI-065-2020 de 6 junio 2020), cuya última versión únicamente logró un 7% de aprobación. Un examen con estos resultados jamás puede ser proporcional, ni racional ni técnico. Y ese resultado se explica por la carencia de las debidas garantías, a la que los colegios, curiosamente, son renuentes.

En la siguiente imagen, perteneciente a una carta de respuesta de la Dirección Académica y de Incorporaciones se ejemplifica la programación de las pruebas de “excelencia académica” para los meses de julio y agosto del 2020, que evidencia la alarmante cifra de licenciados en Derecho que están sin colegiatura.



COLEGIO DE ABOGADOS Y ABOGADAS DE COSTA RICA
Dirección Académica y de Incorporaciones

San José, 06 de julio de 2020.
 DAI-065-2020

Señor (a)
Carolina Guillen Meléndez
Directora
Área Rectora de Salud Sureste Metropolitana
Ministerio de Salud

En cumplimiento al acuerdo 2020-24-020 de la Junta Directiva del Colegio de Abogados y Abogadas de la sesión ordinaria 24-20 celebrada el 29 de junio del 2020, procedo a dar respuesta a su correo con fecha 22 de junio de 2020 indicándole con todo respeto que:

La Dirección Académica y de Incorporaciones procede a realizar el examen de excelencia académica de forma presencial con base a la autorización que dio el Ministerio de Salud mediante la solicitud que se hizo al efecto el día 22 de mayo del 2020 mediante el Protocolo Sectorial de Salud para la continuidad de los servicios del Colegio de Abogados de Costa Rica para la atención de la alerta sanitaria por COVID-19, el cual se encuentra debidamente autorizado por dicha entidad en la nota de fecha 13 de junio del 2020 y con la leyenda "Agradecemos el esfuerzo y su implementación a la mayor brevedad."

En razón de lo anterior el Colegio, se ha dado a la tarea de implementar el protocolo y las demás medidas sanitarias necesarias para poder efectuar su labor de la forma responsable, con un protocolo específico que rige el quehacer diario del Colegio el cual atiende sus particularidades, y se encuentra acorde con lo establecido en el manual "Lineamientos generales para reactivar actividades humanas en medio del COVID-19", dictado por el Ministerio de Salud, además como ya se indicó autorizado.

En cuanto a la aplicación del examen de excelencia académica de forma presencial, valora el Colegio la importancia que tiene para muchos egresados de la carrera de derecho, poder aplicar este examen para lograr la incorporación y ejercer su derecho al trabajo; es por este motivo que se ha implementado la realización del examen con un aforo de 75 personas por convocatoria, siendo dos convocatorias diarias una en la mañana y otra en la tarde, los horarios establecidos para atender los dos turnos para la aplicación del examen son los siguientes: de 8:30 a.m. a 11:30 am. y de 1:00 p.m. a 4:00 p.m. con 1h de desinfección, ver distribución en el cuadro siguiente. El registro de los postulantes antes y después del examen se hará por medio de la cédula con lector óptico.

| Programación Examen Excelencia | | | | | |
|--------------------------------|----------|-----------|--------------|-----------|-------------|
| Julio | | | | | |
| Convocatoria | Lunes 20 | Martes 21 | Miércoles 22 | Jueves 23 | Viernes 24 |
| Mañana | | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Tarde | | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Convocatoria | Lunes 27 | Martes 28 | Miércoles 29 | Jueves 30 | Viernes 31 |
| Mañana | | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Tarde | | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Agosto | | | | | |
| Convocatoria | Lunes 03 | Martes 04 | Miércoles 05 | Jueves 06 | Viernes 07 |
| Mañana | | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Tarde | | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Convocatoria | Lunes 10 | Martes 11 | Miércoles 12 | Jueves 13 | Viernes 14 |
| Mañana | 75 | 75 | | | |
| Tarde | 75 | 75 | | | |
| Total | | | | | 2100 |

Nota: Los cuadros en rojo se debe a que son días feriados.

El Derecho al trabajo.

El artículo 56 de nuestra Constitución Política no deja dudas:

“El trabajo es un derecho del individuo y una obligación con la sociedad. El Estado debe procurar que todos tengan ocupación honesta y útil, debidamente remunerada, e impedir que por causa de ella se establezcan condiciones que en alguna forma menoscaben la libertad o la dignidad del hombre o degraden su trabajo a la condición de simple mercancía. El Estado garantiza el derecho de libre elección de trabajo”.

Esta norma no deja dudas sobre la constitucionalidad del derecho al trabajo. Como todo derecho, no es irrestricto. El derecho al trabajo es correlativo a su libre elección, y el Estado debe garantizar que se impida su ejercicio. Si bien es cierto, para desplegar una actividad, sobre todo una profesión, se requiere una habilitación que reporta determinada pericia, como principio constitucional el derecho al trabajo está presidido por los principios constitucionales de proporcionalidad y razonabilidad.

La Sala Constitucional ha determinado que:

*“El derecho al trabajo es considerado un derecho fundamental del hombre, cuyo ejercicio le permite lograr una existencia digna y cuyo cumplimiento debe el estado vigilar, proteger, fomentar e implementar por los medios correspondientes, cerciorándose de que en todos los organismos oficiales o privados, no se apliquen políticas de empleo discriminatorias a la hora de contratar, formar, ascender o conservar a una persona en el empleo, pues todo trabajador tiene el derecho de acceder en condiciones de igualdad a las funciones y cargos públicos, **si cumple con los requisitos razonables impuestos por ley**” (Voto 022-95. En similar sentido 1775-94, 1230-94, 5025-93, 3467-93)*

El derecho al trabajo está, entonces, sujeto al cumplimiento de requisitos razonables. De ahí que cuando se ponen requisitos según los cuales el 93% de las personas no pueden cumplirlos es el caso del examen de incorporación del Colegio de Abogados, con independencia de que estudien en una universidad pública o privada, estos requisitos menoscaban el derecho al trabajo al no ser ni razonables ni proporcionados, no por el examen en sí, cuya potestad no se cuestiona, sino por la forma en que se aplica, con fines completamente apartado de la verificación de la idoneidad profesionales del postulante. El examen no puede ser un instrumento o filtro para evitar la competencia, pues la finalidad no es el gremio en sí, sino la sociedad costarricense como un todo que tiene derecho a recibir servicios jurídicos de calidad.

La tutela de la libertad del trabajo no solo tiene cubijo constitucional, sino también proviene de los instrumentos internacionales de Derechos Humanos. Así por ejemplo la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo 23

prescribe que *“Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo”*, pues el derecho al trabajo es consustancial con su libre elección. Igual protección encontramos en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales 1966, cuyo artículo 6 ordena: *“Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho a trabajar, que comprende el derecho de toda persona a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado, y tomarán medidas adecuadas para garantizar este derecho”*. **Este derecho no está garantizado cuando los intereses gremiales vuelven nugatorios los derechos individuales de las personas que aspiran a obtener un trabajo digno y se les impide probar la pericia requerida con pruebas diseñadas con propósitos distintos para las que fueron autorizadas**. Cuando la única conclusión posible que se puede sacar de los resultados de ese examen es que ninguna universidad costarricense está capacitada para formar abogados, eso desplaza todo principio de razonabilidad. Cosa distinta es el IFOM que se les hace a los médicos: 77% de resultado, eso es razonable que haya un 23% de graduados que tienen falencias, y es acorde con la campana a Gauss.

Hubert May señala que en Costa Rica *“se establece el principio de que el trabajo es por su esencia libre. Esto significa que el ser humano tiene la facultad de escoger la actividad o profesión que mejor le parezca”* (EL DERECHO CONSTITUCIONAL AL TRABAJO. Msc. Hubert May Cantillano Boletín Jurídico Virtual IUS Doctrina Año 4, Volumen 6. Enero – junio 2011). Esta libertad solo debe tener un límite: los derechos de los demás, pero estos deben garantizarse con instrumentos idóneos que no reporten ningún tipo de discriminación.

Finalmente, con relación al derecho a la LIBRE ELECCIÓN DEL TRABAJO, conviene tener presente la afirmación de Sandro Ramírez:

“Toda persona es libre a dedicarse a cualquier profesión y oficio, industria o comercio permitidos por la ley. Nadie puede impedir el trabajo a los demás ni obligarlos a trabajar en su contra”. Esta afirmación no merece mucha interpretación más que la de señalar que toda persona tiene derecho al trabajo y a ejercer el oficio que más le parezca, siempre y cuando respete las leyes”. (LIBRE ELECCIÓN DEL TRABAJO, Sandro Ramírez. <https://prezi.com/luuyq8eaki18/libre-eleccion-del-trabajo/>).

Efectivamente el respeto a la ley es algo que deben cumplir las personas, pero también las instituciones, por lo que deben crearse mecanismos que impidan un ejercicio abusivo y antisocial de los colegios profesionales para impedir el derecho al trabajo a las personas que han cumplido con los requisitos que el Estado prescribe, tanto por medio de universidades públicas como privadas. Pedir razonabilidad y proporcionalidad no es cuestionar la competencia de los colegios para examinar a los postulantes, es poner reglas para que los cheques en blanco que se les ha otorgado tengan los límites que los derechos constitucionales prescriben, y sobre todo por la reiterada negativa de los colegios de negociar con

las universidades y diferentes instituciones públicas las condiciones razonables para aplicar las pruebas de “*excelencia académica*”, pues la prepotencia gremial priva por sobre el interés país. **Por eso se hace necesario que por vía de ley se establezcan garantías que armonicen los intereses de los colegios profesionales, los de la sociedad y los de las personas aspirantes a ejercer una profesión.**

Garantías necesarias.

Precisamente para prevenir estos abusos, las universidades privadas apoyaron la pretensión de otorgar a los colegios profesionales la potestad de realizar exámenes de incorporación, como consta en el expediente legislativo 17.192, pero con garantías para que no se conviertan en medios distintos a los fines a los que están llamados, y que la práctica ha demostrado que son desviados. En el caso del examen del Colegio de Abogados también contó con la anuencia de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica.

En este orden de cosas conviene decretar un proyecto de ley que concilie los intereses legítimos de los colegios (la idoneidad profesional de sus agremiados y por ello la realización de estos exámenes de incorporación) con los legítimos intereses de los graduados de las diferentes universidades públicas y privadas.

Para evitar los abusos que se han presentado en dichos exámenes deben tener garantías mínimas. De ahí que el siguiente elenco de garantías podría constituir una guía para la confección y aplicación objetiva de los exámenes de incorporación:

- a. Que los exámenes deben ser validados por un ente externo, técnico e independiente, especializado en la materia, escogido consensuadamente por el Colegio Profesional concernido, CONARE y CONESUP.
- b. Que los contenidos de las pruebas (temas, no preguntas) y la bibliografía deban ser publicados en La Gaceta con 6 meses de anticipación a la aplicación de cada prueba. Lo mismo que sus modificaciones.
- c. Que las pruebas solo puedan tener contenidos de los programas oficiales aprobados por el Estado (CONARE-CONESUP), para que el Colegio no imponga, vía exámenes de incorporación, perfiles profesionales a las universidades. El Estado no puede renunciar a sus competencias.
- d. Que los examinandos sean identificados por número y no por nombre ni universidad de origen, para evitar sesgos de conformidad con los prejuicios de las comisiones examinadoras.

- e. Que, bajo pena de nulidad absoluta, no podrá hacerse discriminación alguna en razón del postulante, de la universidad de la cual se haya egresado, ni de ninguna otra consideración en razón de su credo, etnia, cultura, nacionalidad, género, edad, discapacidad o preferencia sexual que pueda causarle perjuicio; de comprobarse alguna discriminación odiosa por las causas indicadas en este artículo, las pruebas realizadas serán tenidas como aprobadas por los perjudicados.
- f. Que el requisito para realizar la prueba sea ser egresado de grado de incorporación de la carrera respectiva, sin necesidad de tener que esperar a la graduación (hay colegios que exigen bachillerato y otros licenciatura para incorporarse).
- g. Que los examinandos tendrán derecho a tener una copia de la prueba realizada, a su costo.
- h. Que la composición de los tribunales sea conocida por los examinandos al menos con un mes de antelación, por si es procedente la recusación.
- i. Que los tribunales examinadores y los miembros de la Comisión que elabora las pruebas podrán estar compuestos por especialistas en diferentes ramas de la disciplina, pero la prueba versará únicamente sobre competencias propias del grado de incorporación, es decir, propias de un generalista y no de especialistas.
- j. Notificación: Las resoluciones deben ser comunicadas individualmente a los participantes, de conformidad con los medios que contempla la Ley de Citaciones y Notificaciones del Poder Judicial.
- k. Que en las pruebas desfavorables se indique los motivos del resultado negativo, y solo eso se pueda discutir en la apelación respectiva, que no es permitida la reforma en perjuicio.
- l. Que los cánones para realizar las pruebas solamente cubran los costos de las mismas, en virtud de que los colegios carecen de fines de lucro subjetivo.
- m. Que el comité de exámenes de incorporación goce de independencia funcional y académica, y esté integrado equitativamente por género y universidades de procedencia.
- n. Que los miembros de la Comisión de exámenes de incorporación no tengan vinculación administrativa o interés directo con alguna universidad pública o privada que imparta la carrera y que implique un conflicto de intereses. No obstante, podrán ejercer la docencia, la investigación y/ la extensión en las universidades.

- o. Que los colegios profesionales tengan la obligación de reconocer los cursos de Deontología que imparten las universidades cuando éstos tienen créditos y son aprobados por CONESUP o CONARE.

Por estas razones si de lo que se trata es de garantizarle a la ciudadanía servicios profesiones de calidad, en Medicina, Derecho o en cualquier otra disciplina, los colegios no tienen por qué evitar prendas. Por eso dichas pruebas deben tener las garantías necesarias para que su manejo no se convierta en un ejercicio económico interesado (evitar la competencia profesional para presionar los salarios hacia arriba).

Dado que nuestra Constitución garantiza la libre elección del trabajo, garantiza la libertad de enseñanza, garantiza el libre mercado de servicios, garantiza la propiedad privada (una persona puede libremente decidir en qué invierte sus recursos, qué carrera estudiar, sin que el Estado se lo imponga), conviene legislar sobre esta materia.

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

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY DE TRANSPARENCIA DE LOS EXÁMENES DE INCORPORACIÓN
A LOS COLEGIOS PROFESIONALES**

ARTÍCULO 1- Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto establecer normas, procedimientos y mecanismos para facilitar a los Colegios Profesionales cuando así lo requieran, la aplicación de exámenes de incorporación a los incorporandos con sus respectivas garantías.

ARTÍCULO 2- Definiciones.

Idoneidad Profesional.- Se refiere a las competencias que debe tener una persona, tanto a nivel de conocimientos como de experiencia o funciones prácticas de cada profesión, para el ejercicio de una profesión.

Ente de Validación- Es un ente independiente de los colegios profesionales y de las universidades encargado del aseguramiento de la calidad para verificar cómo se diseña y comporta la prueba (examen de incorporación) tal como está diseñada y que presenta informes de defectos para documentar los problemas y así poder clasificarlos y solucionarlos.

Ética Profesional o Deontología- La ética profesional o deontología profesional es la disciplina y la práctica donde concurren los principios morales con las reglas que disciplinan la actuación profesional.

Exámenes de Incorporación- Independientemente que se denominen exámenes de incorporación, pruebas de excelencia académica o pruebas de idoneidad profesional u otra denominación análoga, son las pruebas de idoneidad profesional que un colegio profesional pone como requisito de incorporación.

Órgano ejecutor- es el órgano del Colegio profesional encargado de administrar la prueba, escoger tribunales, determinar diseños de las pruebas, someterlas a validación y aprobar su aplicación.

Comisiones de alzada- Son comisiones de académicos de reconocido prestigio cuyo único propósito es conocer las apelaciones que se presenten contra los resultados de las pruebas. Sus miembros no podrán ser parte del órgano ejecutor y de los tribunales, tienen independencia funcional y tienen sus mismas incompatibilidades.

Tribunales- Son órganos nombrados por el Órgano Ejecutor para aplicar y evaluar las pruebas, tienen las mismas incompatibilidades del órgano ejecutor.

Incorporandos- Son las personas que son egresadas de la carrera, que ya cumplieron con todos los requisitos académicos, aunque no se hayan graduado, en el grado de exigido para incorporarse al colegio profesional, y realizan trámites administrativos y académicos con el propósito de incorporarse al respectivo colegio profesional.

Examinandos- Son los incorporando que aplican en las pruebas de incorporación, independientemente de la denominación que tengan.

ARTÍCULO 3- Potestad para realizar exámenes de incorporación.

Los colegios profesionales, creados mediante ley de la República, podrán realizar exámenes de idoneidad profesional e impartir cursos de ética profesional o deontología como requisito de incorporación, independientemente de la denominación que se les otorgue.

Los colegios profesionales que decidan realizar este tipo de prueba deberán someterse a los requerimientos de esta ley independientemente de que hayan sido autorizados previamente para este efecto.

En caso de que la universidad de origen tenga dentro de su pensum el curso de ética profesional o deontología, con créditos oficialmente aprobados, el mismo no deberá llevarse nuevamente en el colegio profesional.

ARTÍCULO 4- Comprobación académica.

Para inscribirse en el examen, los colegios profesionales podrán solicitarle al incorporando la certificación del Registro Judicial de Delincuentes, que solo impedirá la incorporación cuando la ley lo permita, y la certificación para

comprobar que cumplió con los requisitos del grado académico requerido para la incorporación.

Una vez probada esa condición, el incorporando quedará habilitado para realizar el respectivo examen de idoneidad profesional.

ARTÍCULO 5- Finalidad de las pruebas o los exámenes.

Los exámenes tendrán como finalidad determinar, en forma objetiva, técnica e imparcial, con las debidas garantías, la idoneidad profesional del solicitante para ejercer la profesión para la cual solicita la incorporación.

Su grado de complejidad será equivalente en cada convocatoria.

ARTÍCULO 6- Ente de validación.

Los exámenes deben ser validados por un ente externo, técnico e independiente, especializado en la materia, escogido consensuadamente por el Colegio Profesional concernido, el Consejo Nacional de Rectores (CONARE) y la Unidad de Rectores de Universidades Privadas de Costa Rica (UNIRE). Los Colegios Profesionales no podrán aplicar exámenes no validados, en caso de no obtener la validación por parte del Colegio Profesional para escoger el ente validador se prescindirá del requisito del examen para efectos de incorporación.

ARTÍCULO 7- Garantías para los examinandos.

Para aplicar los exámenes se deberán observar las siguientes garantías:

a. Los examinandos serán identificados, únicamente por medio de un número. El Colegio Profesional tomará las previsiones para que el tribunal no conozca ni el nombre del examinando ni la universidad de procedencia.

b. De previo a la prueba, el examinando tiene derecho a conocer la composición del tribunal que lo examinará con un mes de antelación a la aplicación de la prueba, por si del conocimiento personal se deriva una causal de recusación, que debe ser interpuesta a más tardar dos días después de que el Colegio haga público los nombres del tribunal. Las causales de recusación serán las previstas en el Código Procesal Civil. Interpuesta la recusación, la Dirección Académica del Colegio Profesional, o en su defecto quien ocupe la Presidencia del Colegio, resolverá en veinticuatro horas, sin recurso ulterior.

c. Los contenidos de las pruebas (temas, no preguntas) y la bibliografía básica en español deberán ser publicados en La Gaceta con 6 meses de anticipación a la aplicación de cada prueba. Lo mismo que sus modificaciones.

d. Las pruebas solo podrán incluir contenidos de los programas oficiales aprobados por el Estado (CONARE-CONESUP), para que el Colegio Profesional no imponga, vía exámenes de incorporación, perfiles profesionales a las universidades y no invada competencias estatales. En caso de que a un examinando se le pregunte por un tema que no consta en el programa oficial de la universidad donde cursó la carrera, la respuesta será dada por buena.

e. Bajo pena de nulidad absoluta, no podrá hacerse discriminación alguna en razón del postulante, de la universidad de la cual se haya egresado, ni de ninguna otra consideración en razón de su credo, etnia, cultura, nacionalidad, género, edad, discapacidad o preferencia sexual que pueda causarle perjuicio; de comprobarse alguna discriminación por las causas indicadas en este artículo, las pruebas realizadas serán tenidas como aprobadas a favor de los perjudicados.

f. El requisito para realizar la prueba deberá ser la certificación que compruebe que es egresado de la carrera respectiva, en el grado mínimo exigido por el Colegio para incorporarse, sin necesidad de tener que esperar al diploma. La graduación será requisito de incorporación, no para realizar la prueba.

g. Los examinandos, una vez realizada la prueba, tendrán derecho a tener una copia de la prueba realizada, a su costo.

h. Los tribunales examinadores y los miembros de la Comisión que elabora las pruebas podrán estar compuestos por especialistas en diferentes ramas de la disciplina, sin embargo, la prueba versará únicamente sobre competencias propias del grado mínimo exigido para incorporarse, por lo que serán propias de un generalista y no de especialistas.

i. NOTIFICACIÓN. Las resoluciones deberán ser comunicadas INDIVIDUALMENTE a los participantes, de conformidad con los medios que contempla la Ley de Citaciones y Notificaciones del Poder Judicial o el medio electrónico de notificaciones señalado al momento de solicitar la aplicación de la prueba.

j. En las pruebas desfavorables deberán indicarse los motivos del resultado negativo, solo eso se podrá discutir en una eventual apelación y no será permitida la reforma en perjuicio.

k. Los cánones (costo para el examinando) para realizar las pruebas solamente deben cubrir los costos de las mismas, en virtud de que los colegios profesionales carecen de fines de lucro subjetivo.

l. El Órgano Ejecutor gozará de independencia funcional y académica, y estará integrado equitativamente por género, universidades de procedencia y especialidades.

m. Todas las personas involucradas en la administración de las pruebas (tribunales, órgano ejecutor, asesores, órgano de alzada) no deben tener vinculación administrativa, financiera o interés directo con alguna universidad pública o privada que imparta la carrera y que implique un conflicto de intereses. No obstante, podrán ejercer la docencia, la investigación y/ la extensión en las universidades.

ARTÍCULO 8- Exención de toda prueba o exámenes.

Los graduados de carreras acreditadas por SINAES o de una agencia acreditadora reconocida por éste estarán exentos de este tipo de pruebas.

ARTÍCULO 9- Contenido de las pruebas o los exámenes.

Las pruebas necesariamente deberán realizarse dentro del marco de los programas y contenidos aprobados por CONESUP y CONARE.

Para ganar la prueba se requerirá obtener una nota mínima de setenta sobre cien.

Se evaluarán el dominio de las tareas y la idoneidad para el cumplimiento de las funciones prácticas de cada profesión, mediante el estudio de casos u otros medios de evaluación. Las bases y condiciones de los exámenes de idoneidad, los temas y la metodología deberán ser hechos públicos, con un mínimo de doce meses de anticipación y estarán a lo que determine el reglamento aplicable cada colegio profesional, de conformidad con el artículo 12 de la presente Ley.

ARTÍCULO 10- Derecho a la incorporación.

Los examinandos que aprueben el examen de idoneidad profesional, independientemente del nombre que tengan dicho requisito de incorporación, adquirirán el derecho de incorporarse al colegio respectivo. En caso de reprobación, podrán repetir el examen las veces que sea necesario, hasta lograr su aprobación. Los colegios profesionales harán al menos cuatro convocatorias al año, con un intervalo no menor de tres meses entre una y otra, para la realización de estos exámenes, cuando hubiere candidatos.

ARTÍCULO 11- Órgano ejecutor y tribunal examinador.

Cada colegio profesional deberá nombrar un órgano ejecutor del diseño de los exámenes, así como el (los) tribunal(es) examinador(es) encargado (s) de aplicarlos y de evaluar el resultado de dichas pruebas. Igualmente nombrará el órgano de alzada. Ni los miembros del órgano ejecutor ni los del (los) tribunal(es) examinador tendrán acceso a los documentos presentados por el examinando y referidos en el artículo 2 de esta Ley. En caso contrario, los miembros del órgano de que se trate deberán ser removidos y sustituidos, de previo al momento de efectuar los exámenes o entregar los resultados de estos.

Aquel examinando que compruebe que el tribunal tuvo acceso a su expediente personal, además, se le dará por aprobada la prueba.

El órgano ejecutor de cada colegio profesional deberá estar conformado por cuatro miembros: dos del Colegio, uno de una universidad pública nombrado por el CONARE y otro de una universidad privada, nombrado por UNIRE. Dichos representantes deberán estar colegiados en el Colegio que realiza las pruebas, además de ser de reconocida solvencia moral y académica, y tener al menos 10 años de experiencia académica y de incorporación.

Los tribunales deberán ser conformados en forma equitativa, con profesionales colegiados egresados de las universidades públicas y/o privadas.

ARTÍCULO 12- Publicidad de los resultados y los recursos.

Los incorporandos tendrán derecho a conocer los resultados de sus exámenes junto con las actas del tribunal examinador y motivos del aplazamiento, en un plazo improrrogable de 20 días hábiles después de haberlos realizado. El hecho de que tales resultados no sean dados a conocer dentro de ese plazo, implicará silencio positivo.

Los plazos para la interposición de recursos por parte del interesado comenzarán a correr a partir de la fecha en que el incorporando sea formalmente notificado de los resultados de su prueba o examen. El recurso de revocatoria deberá de interponerse ante el tribunal que evaluó la prueba, dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha de la notificación del resultado desfavorable. El tribunal deberá resolverlo y comunicar la resolución en el plazo máximo de los ocho días hábiles siguientes a la fecha de la interposición del recurso, en su defecto operará el silencio positivo.

Además, cabrá recurso de apelación ante el órgano ejecutor del respectivo colegio. En esta instancia, los procedimientos deberán ser ejecutados tanto por el recurrente como por el órgano, dentro de plazos iguales a los dispuestos para el recurso de revocatoria y las consecuencias indicadas.

Todas las notificaciones de comunicación de resultados individuales serán privadas.

La información sobre el resultado favorable de los exámenes será pública. La comunicación del resultado desfavorable será confidencial y únicamente se le dará a conocer al interesado.

Una vez que el incorporando reciba la notificación del resultado favorable del examen, quedará incorporado de pleno derecho al respectivo Colegio.

ARTÍCULO 13- Publicidad de las estadísticas.

Los Colegios que realicen pruebas o exámenes de esta naturaleza harán públicas las estadísticas con los resultados anuales de dichas pruebas. En ningún caso se podrá publicar resultados de las pruebas de forma individual.

ARTÍCULO 14- Efecto uso de prueba diferenciada.

Sin perjuicio de la revisión y actualización de los exámenes, estos deberán permitir una valoración idéntica, para todos los examinandos que se sometan a ellos en la misma convocatoria. Todo cambio que se efectúe en los exámenes se les aplicará, por igual, a todos los interesados. La violación de este principio implicará la aprobación de la prueba a favor de los discriminados.

ARTÍCULO 15- Reglamentación.

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley, dentro de los tres meses inmediatamente posteriores a la fecha de su publicación. Una vez reglamentada la ley por el Poder Ejecutivo, los colegios profesionales quedan autorizados, por medio de sus respectivas asambleas generales expresamente convocadas al efecto, para que aprueben la reglamentación interna aplicable en cada colegio.

Los Colegios Profesionales podrán ejecutar la presente Ley cuando emitan los respectivos reglamentos y sea aprobada por su Asamblea General. Una vez aprobada la reglamentación interna de cada corporación, deberá ser publicada por el colegio profesional, en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO 16- Esta ley deroga toda otra norma anterior que se le oponga.

TRANSITORIO UNICO-

El Colegio de Abogados y Abogadas de Costa Rica, El Colegio de Médicos y Cirujanos, y cualquiera, otros colegios profesionales que tengan autorización legal para aplicar pruebas de excelencia académica, examen de idoneidad profesional o examen de incorporación, con independencia del nombre que se les otorgue, e igualmente cualquier otro colegio que decida aplicar dicho requisito de incorporación, tendrán tres meses de tiempo para adecuar su reglamentación o emitir la respectiva reglamentación acorde con lo establecido bajo la presente ley a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Rige a partir de su publicación.

Walter Muñoz Céspedes

Dragos Dolanuescu Valenciano

Sylvia Patricia Villegas Álvarez

Marulin Azofeifa Trejos

Jonathan Prendas Rodríguez

Carmen Irene Chan Mora

Ignacio Alberto Alpízar Castro

Nidia Lorena Céspedes Cisneros

Otto Roberto Vargas Víquez

Diputados y diputadas

NOTA: Este proyecto no tiene aún comisión asignada.

LEY DE CREACIÓN DEL FONDO NACIONAL DE AVALES Y GARANTÍAS PARA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y APOYO A LAS EMPRESAS AFECTADAS POR EL COVID 19

Expediente N.º 22.144

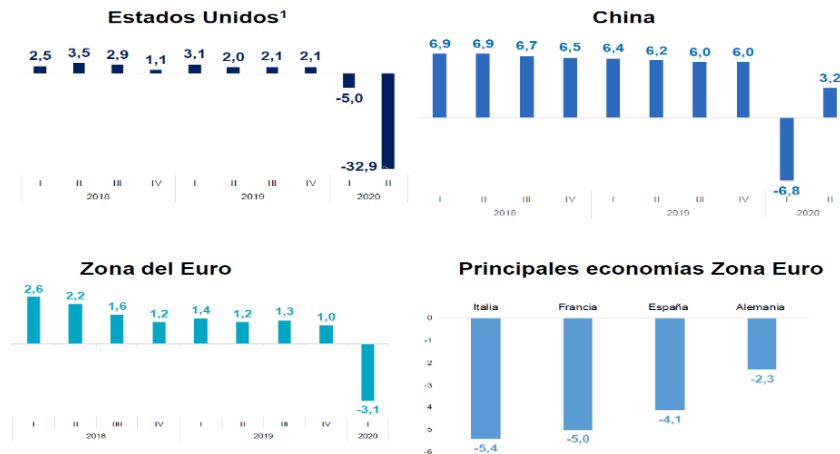
ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Con la detección del virus **SARS-CoV-2**, el mundo entero se enfrenta a uno de los mayores desafíos de la historia reciente. La necesidad imperiosa de proteger la vida y la salud de las personas, como lo disponen los artículos 21, 46, 50 y 73 de la Constitución Política, ha ocasionado severas afectaciones en el plano económico para una cantidad significativa de la población en el plano económico y social.

Dichas afectaciones, se han materializado a través de distintas manifestaciones como la pérdida de empleo, reducción de ingresos, suspensión de contratos de trabajo y cierre de empresas y establecimientos comerciales, lo cual originó como consecuencia una contracción de la economía costarricense, tal y como sucedió en otras latitudes, según la Revisión del Programa Macroeconómico 2020 - 2021, realizada por el Banco Central de Costa Rica.

Actividad económica mundial Producto interno bruto trimestral

Variación interanual en porcentajes



¹ Variación trimestral anualizada.

Fuente: Sitios web de oficinas de estadística y Netherlands Bureau of Economic Policy Analysis (CPB).

Como puede apreciarse, los principales socios comerciales del país, también enfrentan dificultades como consecuencia de pandemia, y por lo tanto esto supone un desafío todavía mayor para Costa Rica, dado que la demanda de bienes y servicios de fuente costarricense no será tan alta como ocurre en épocas de bonanza de los nuestros países amigos.

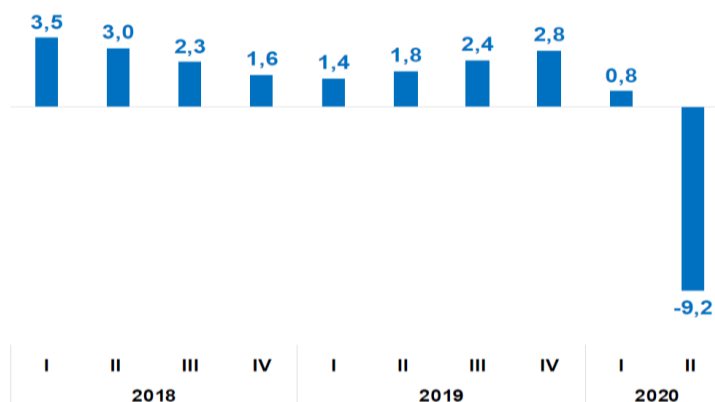
La combinación de estos factores, se ha traducido en una variación negativa del Producto Interno Bruto nacional, ya que, para el segundo trimestre de 2020, se observa una contracción de -9.2%, en una economía que, aunque no con el ritmo deseado presentaba muestras de mejora, gracias al trabajo de todas las personas que habitan el país.

PIB trimestral en volumen

Variación interanual en porcentajes (serie tendencia ciclo)

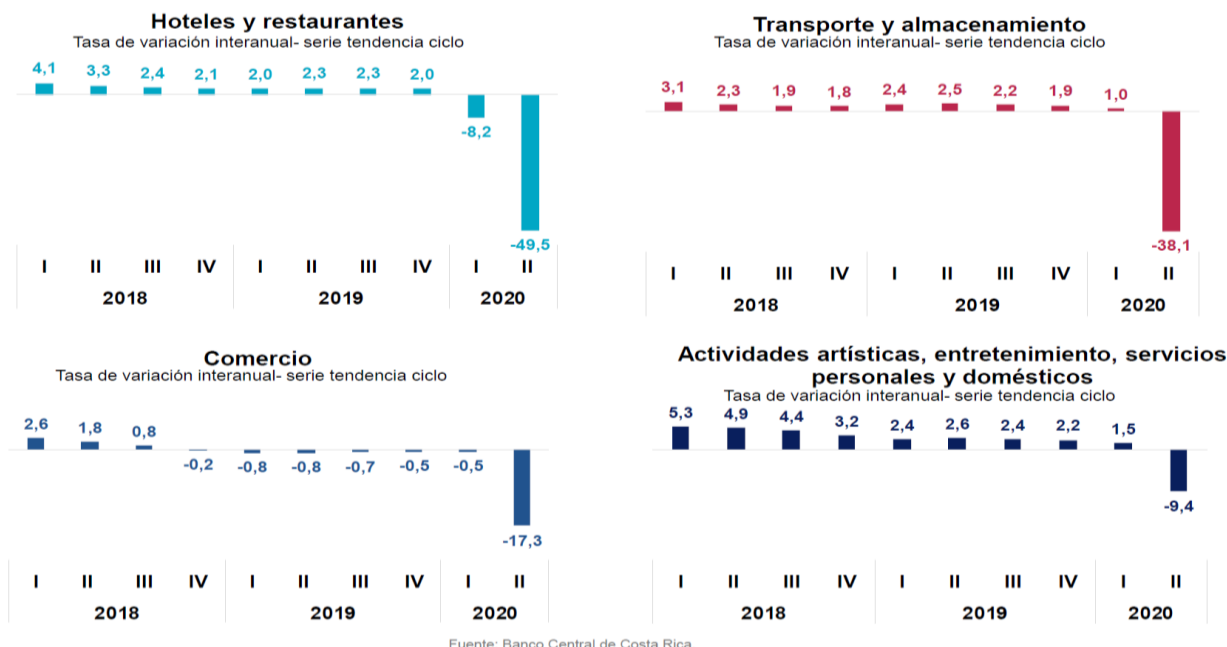
Fuerte desaceleración de la actividad económica al final del primer trimestre se transformó en marcada contracción (9,2%) en los siguientes tres meses.

Eso llevó a una caída interanual de 4,3% en el volumen del Producto Interno Bruto (PIB).



Fuente: Banco Central de Costa Rica.

Esta contracción económica, si bien ha afectado prácticamente a la totalidad del país, hay sectores productivos que han experimentado embates más severos, por la relación directa de su giro ordinario con las medidas sanitarias que se han adoptado y las repercusiones que estas generan. Así, por ejemplo, la Revisión del Programa Macroeconómico 2020 - 2021, refleja que hoteles y restaurantes presentan una variación de -49,5%, transporte y almacenamiento -38,1%, comercio -17,3%, y las actividades artísticas, entretenimiento, servicios personales y domésticos -9,4%, todos al segundo trimestre 2020.



Las múltiples variaciones hacia la baja del Producto Interno Bruto -como indicador global- y de sectores económicos de importancia estratégica, se han traducido en un incremento del desempleo sumamente significativo, ya que, para el segundo y tercer trimestre del año 2019, este indicador se ubicó en 11,9% y 11,4%, respectivamente, según la Encuesta Continua de Empleo del período correspondiente.

Por su parte, para el año 2020, y con la presencia del **SARS-CoV-2** en el país, el desempleo para el primer y segundo trimestre es de 12,5% y 24%, respectivamente, según el mismo instrumento de medición para los respectivos períodos.

Este panorama, hace indispensable que el Gobierno de la República, en su conjunto como lo dispone el artículo 9 de la Constitución Política, tomen acciones urgentes para apoyar la economía nacional, a través del acceso al crédito en condiciones favorables para todas aquellas personas físicas y jurídicas comerciantes o que realizan actividad empresarial, en los términos del Código de Comercio.

No cabe duda, que facilitar el acceso al crédito como motor de desarrollo forma parte del ADN costarricense, pues desde la Junta Fundadora de la Segunda República, presidida por José Figueres Ferrer, se tomó la decisión mediante Decreto - Ley N.º. 71 de nacionalizar la banca con el propósito de facilitar el acceso al crédito productivo, y con ello generar empleo.

Si bien los tiempos han cambiado, y hoy en el país operan bancos públicos y privados, el motivo para facilitar el acceso al crédito no es distinto, pues se trata de

apoyar a las personas físicas y jurídicas para que puedan sostener y reactivar sus operaciones, y con ello proteger y generar empleo.

De tal modo, brindar mecanismo de garantía, tales como los avales por pérdida esperada, resulta un instrumento idóneo en procura de tal fin, ya que con esto, las entidades financieras supervisadas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), relajarían la valoración de riesgo de las solicitudes que hagan las personas interesadas para poder acceder a financiamiento, que les permita salir avantes con sus operaciones comerciales y empresariales, ya que dichas entidades tendrían garantizada la pérdida esperada por cartera de crédito, según los términos que se plantean en esta iniciativa de ley.

Según estimaciones de SUGEF, con una pérdida esperada del 10% para las actividades productivas afectadas por la pandemia, la suma de \$300 millones permitiría avalar un total de \$3,000 millones en créditos; y con ello atender aproximadamente a 18.000 empresas, ya que el promedio de un crédito productivo (destinado a micro, pequeña, mediana, gran empresa, o a una persona física que desarrolla una actividad lucrativa) es de ₡ 98 millones.

Adicionalmente, es oportuno tener en cuenta que actualmente se atienden 90.400 empresas, de las cuales 35000 son microempresas, lo que equivale al 20%.

Por las razones expuestas, y en razón de lo dispuesto por los artículos 14 y 16 de la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, Ley N.º. 8131, de 18 de setiembre de 2001, el Poder Ejecutivo somete a consideración de la Asamblea Legislativa la presente iniciativa de ley, con el propósito de que pueda ser aprobada por los señores y señoras Diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY DE CREACIÓN DEL FONDO NACIONAL DE AVALES Y GARANTÍAS
PARA EL APOYO A LAS EMPRESAS AFECTADAS POR EL
COVID-19 Y LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA**

ARTÍCULO 1- Objetivo

La presente Ley tiene por objeto promover y facilitar el acceso a financiamiento para las personas físicas y/o jurídicas que realizan actividades comerciales o empresariales afectadas por la pandemia ocasionada por el COVID 19, y con ello contribuir a la reactivación económica del país y a la conservación y mejora del empleo.

Se declara de orden público la presente ley y, por su carácter especial, prevalecerá sobre cualquiera que se le oponga.

ARTÍCULO 2- Alcance

Esta Ley constituye el instrumento para otorgar avales y garantías al financiamiento que concedan las entidades financieras supervisadas por la SUGEF a las personas físicas y/o jurídicas que realizan actividades comerciales o empresariales que atraviesen dificultades de carácter temporal como consecuencia de la pandemia del COVID 19.

ARTÍCULO 3- Creación del Fondo Nacional de Avales y Garantías

Se crea el Fondo Nacional de Avales y Garantías como un mecanismo para otorgar un aval o garantía a los créditos en moneda nacional o extranjera que sean colocados por las entidades financieras supervisadas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), y que califiquen de conformidad con la presente ley y su reglamento.

La Garantía del Fondo solo cubre los créditos en moneda nacional y extranjera que sean otorgados por las entidades financieras supervisadas por la SUGEF, dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en funcionamiento del fideicomiso.

ARTÍCULO 4- Constitución del Fideicomiso

El Fondo será gestionado, a través de la constitución de un Fideicomiso, que estará estructurado por el Ministerio de Hacienda en condición de fideicomitente; el Instituto Nacional de Seguros (INS) será el Fiduciario y; como fideicomisarios, las entidades financieras supervisadas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF) que otorguen créditos avalados. Los beneficiarios del fideicomiso serán las diferentes personas físicas y/o jurídicas que realizan actividades comerciales o empresariales afectadas por la pandemia ocasionada por el COVID 19 que califiquen para este Fondo conforme a la presente ley y su reglamento.

El Fiduciario administrará los recursos financieros transferidos al fideicomiso, de conformidad con los lineamientos y directrices que sean emitidos por parte del Consejo Rector.

ARTÍCULO 5- Patrimonio del Fideicomiso

El patrimonio inicial del Fideicomiso estará conformado por los recursos girados por el Ministerio de Hacienda, por la suma de ciento ochenta mil millones de colones. Dicho patrimonio podrá ser invertido según lineamientos del Consejo Rector y podrá ser invertido hasta en un 100% en títulos valores emitidos por el Ministerio de Hacienda.

El fideicomiso queda facultado para recibir e integrar como parte de su patrimonio los siguientes recursos:

- a) Los provenientes de nuevos empréstitos que en el futuro contrate el Estado o sus instituciones y que sean aportados como parte del patrimonio fideicomitido.
- b) Las donaciones y los legados que realicen personas o instituciones públicas o privadas, nacionales o internacionales.
- c) Los rendimientos obtenidos de las inversiones financieras que realice.
- d) Los recursos no reembolsables internacionales que sean cedidos o donados al fideicomiso.
- e) Los provenientes de otros fideicomisos ya existentes.

ARTÍCULO 6- Finalidad del Fideicomiso

La finalidad del Fideicomiso es la administración del Fondo para otorgamiento de avales y garantías para garantizar la pérdida esperada por actividad económica de créditos en moneda nacional o extranjera que otorguen las entidades financieras supervisadas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF) las personas físicas y/o jurídicas que realizan actividades comerciales o empresariales afectadas por la pandemia ocasionada por el COVID 19, y que califiquen según las políticas, criterios y perfiles de riesgo que se indiquen mediante el reglamento de esta ley. El Fondo emitirá avales que cubrirán hasta por el 80% del saldo expuesto por operación de crédito individual. Los avales y garantías podrán utilizarse en la reestructuración de créditos ya existentes y otorgados por las entidades financieras supervisadas por la SUGEF a los sujetos ya indicados.

ARTÍCULO 7- Administración del Fideicomiso

El Fideicomitente nombrará una Unidad Ejecutora para la realización de las actividades propias del fideicomiso. Dicha Unidad Ejecutora tendrá un Consejo Rector que se conformará por el Ministro de Hacienda o su representante, el Ministro de Economía, Industria y Comercio o su representante, el Ministro de Planificación Nacional y Política Económica o su representante, y dos miembros externos de reconocida honorabilidad, preparación académica, y experiencia en materia bancaria, financiera y empresarial, que serán nombrados por el Poder Ejecutivo. El Consejo Rector nombrará a un Director Ejecutivo que tendrá las facultades de representación y de apoderado generalísimo, con las limitaciones que se establezcan en el fideicomiso.

Será responsabilidad del Consejo Rector:

- a) Establecer las reglas de transparencia necesarias para que los potenciales usuarios de los créditos avalados por el Fondo, reciban condiciones crediticias que reflejen esta garantía pública, en términos de menor tipo de interés, mejores condiciones de plazo o estructura de amortización.

- b) La negociación, aprobación de la comisión y forma de pago de esta al Fiduciario.
- c) La determinación de los porcentajes de pérdida esperada por actividad económica a ser aplicados acumuladamente a cada intermediario.
- d) La definición del monto máximo de avales y garantías por cliente o grupo de interés económico así como por actividad económica conforme al cálculo de pérdida esperada por actividad.

El Fiduciario administrará los recursos fideicometidos de conformidad con las instrucciones establecidas en el Fideicomiso por el Ministerio de Hacienda en su condición de Fideicomitente y de las disposiciones y directrices emitidas por el Consejo Rector. El Fiduciario podrá deducir del fondo Fideicometido su comisión, así como cualquier tributo o carga que se desprenda de la administración de los fondos. El fiduciario podrá realizar todos los actos y contratos que sean necesarios para cumplir con los fines del fideicomiso. Al Fideicomiso no le serán aplicables las disposiciones de la ley de Contratación Administrativa.

ARTÍCULO 8- Participación de las entidades financieras

Los intermediarios financieros supervisados por la Superintendencia General de Entidades Financieras quedan expresamente autorizados para otorgar créditos, moratorias, realizar reestructuraciones, prescindir garantías que ofrezcan los deudores y llevar a cabo refinanciamientos en los términos, condiciones y plazos que consideren necesarios según los análisis de capacidad de pago que realicen, incluyendo pero no limitado a la concesión de plazos de gracia de capital e intereses, lo cual no estará sujeto a las limitaciones del artículo 70 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional.

En el caso de que el plazo de gracia de los intereses o del capital sea superior a ciento ochenta días se considerarán siempre devengados y no aplicará la disposición del inciso 3 del artículo 56 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional. El plazo de prescripción de las acciones para cobrar intereses en los créditos ya existentes que sean reestructurados, será de dos años. Estas excepciones al artículo 70 e inciso 3 del artículo 56 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional aplicarán exclusivamente a los créditos que sean garantizados con este fondo de avales.

Los intermediarios financieros supervisados por la Superintendencia General de Entidades Financieras podrán usar el aval o garantía otorgada por el Fideicomiso, como mitigador de crédito, para efecto de la estimación para los incobrables, en el porcentaje en que determinen los reglamentos emitidos por el Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (CONASSIF).

Las instituciones financieras que reciban los avales de este programa deberán comprometerse a otorgar facilidades de crédito, ya sean nuevas, ampliadas o reestructuradas, con periodos de gracias y plazo para amortización, acorde con las necesidades que cada cliente requiera para salir de los perjuicios causados por la pandemia y mantener la empresa y la creación de empleo estable. Estos avales pueden ser otorgados a créditos de reestructuración de deudas existentes, inversión o capital de trabajo.

Las instituciones financieras deberán considerar los siguientes criterios al momento del otorgamiento de facilidades de crédito avalados o garantizados: flexibilidad y apertura en la revisión de requisitos, el conocimiento del cliente derivado de su relación histórica de dicha entidad, la importancia de la actividad comercial o económica del cliente en la reactivación económica y en el mantenimiento y generación de empleo nacional.

Las tasas de interés de los créditos serán determinadas por los intermediarios financieros de acuerdo con las mejores prácticas bancarias y de gestión de riesgo. Frente a los usuarios de estos créditos, las entidades financieras deberán hacer transparentes las mejoras que los avales y garantías públicas establecidos en esta ley significan en los tipos de interés.

La gestión de la cobranza de la cartera es obligación de las entidades financieras debiendo agotar todos los medios disponibles y demostrar la debida diligencia en esta función, hasta antes del honramiento de la garantía por parte del Estado.

De materializarse la pérdida, una vez terminadas las gestiones de cobro administrativo conforme lo determine el reglamento de este fideicomiso, la entidad financiera así lo reportará al Fiduciario, con la liquidación del monto correspondiente a efectos de que le sea pagado el monto avalado o garantizado, bajo las condiciones contemplados en el reglamento.

El intermediario deberá completar el proceso de cobro judicial o extrajudicial el cual, una vez terminado, determinará el monto recuperado, el cual será entregado en primera instancia, a cubrir el monto pagado por el aval y de haber sobrante este se le asignará a la entidad intermediaria.

En caso que la entidad financiera reciba en dación de pago o se adjudique los bienes dados en garantía, se cancelará el aval en el momento en que se vendan los bienes y hasta por el saldo en descubierto.

ARTÍCULO 9- Valoración para el otorgamiento de créditos

Al momento de otorgar los créditos avalados o garantizados, las entidades supervisadas por SUGEF, deberán considerar lo siguiente:

a) **Análisis capacidad de pago.** Cuando se considere que existen elementos y documentos suficientes que permitan determinar la capacidad de pago del

solicitante de crédito, se podrá prescindir de documentación exigida en la reglamentación ordinaria de crédito.

b) **Conocimiento del solicitante.** La entidad financiera podrá tomar en consideración el conocimiento que tenga del solicitante derivado de su relación histórica como cliente de dicha entidad.

c) **Flexibilidad y apertura en la revisión de requisitos.**

d) **Importancia del crédito en la reactivación económica:** se valorará la importancia de las solicitudes del crédito tanto a nivel nacional como local y sectorial.

e) **Generación y mantenimiento del nivel de empleo.**

Las entidades financieras deberán considerar que el país se enfrenta a una situación extraordinaria y que deberán realizar sus gestiones, trámites, desembolsos con la mayor apertura y agilidad posible, considerando la importancia del otorgamiento del crédito para el proceso de reactivación económica del país.

ARTÍCULO 10- De las obligaciones de los beneficiarios

Con carácter general, son obligaciones de los beneficiarios:

a) Únicamente podrán acceder las personas jurídicas o personas físicas con actividades lucrativas que acrediten afectación económica producto de la pandemia.

b) Acreditar en los plazos que se defina reglamentariamente, que mantiene el nivel de empleo existente en el momento de emitir el aval y hacer su mejor esfuerzo por recuperar los empleos perdidos por la pandemia en el menor plazo posible.

c) Solo será aplicable a los proyectos o actuaciones que se efectúen en cualquier parte del territorio nacional.

d) Las personas jurídicas no podrán dividendos ni otorgar préstamos a sus socios, salvo el porcentaje correspondiente a sus trabajadores, durante el lapso en que se encuentre moroso del crédito otorgado.

ARTÍCULO 11- Periodo para el otorgamiento de avales y garantías

El periodo para el otorgamiento de avales y garantías por parte del fondo será de dieciocho meses a partir de la constitución del Fideicomiso y mientras esté vigente la pandemia del COVID-19.

ARTÍCULO 12- Plazo del Fideicomiso

El Fondo se mantendrá vigente por un plazo de quince años, que será considerado como el plazo máximo durante el cual estarán vigentes los avales y garantías, y por lo tanto el plazo máximo del financiamiento en los créditos avalados y garantizados.

TRANSITORIO ÚNICO- Reglamento

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo máximo de treinta días a partir de su entrada en vigencia.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Ciudad de José, Provincia de San José a los seis días del mes de agosto del año dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA

Elian Villegas Valverde
Ministro de Hacienda

María del Pilar Garrido Gonzalo
Ministra Mideplán

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

AVISOS

LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA COMUNICA QUE:

En la Sesión ordinaria No. 043-2019, celebrada por el Directorio Legislativo el 10 abril del 2019, artículo 20, se tomó el acuerdo que a continuación transcribo:

SE ACUERDA: Con base en el criterio vertido por el Departamento de Asesoría Legal, mediante oficio AL-DALE-PRO-0015-2019, tomar las siguientes disposiciones:

1. **Modificar el nombre del Reglamento Interno contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo y la Docencia en la Asamblea Legislativa, para que en adelante se denomine Reglamento contra el hostigamiento sexual en el empleo de la Asamblea Legislativa de Costa Rica.**
2. **Modificar y ampliar, según sea el caso, los siguientes artículos del citado cuerpo normativo, para que se lean de la siguiente manera:**

Artículo 1º- Principios. Este reglamento interno se inspira en aquellos principios inherentes a la doctrina y normativa de los derechos humanos; en especial los de respeto a la libertad, igualdad, dignidad e integridad de la persona, contenidos en la Constitución Política, Declaración Universal de Derechos Humanos, diferentes convenios internacionales y la Ley Contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo y la Docencia N° 7476 del 3 de febrero de 1995 y sus reformas.

Artículo 4º- Ámbito de aplicación. Las disposiciones de este reglamento son de aplicación general, para todos aquellos servidores públicos que presten servicios en la Asamblea Legislativa o a nombre y por cuenta de esta, independientemente del régimen por el cual fue contratado.

Artículo 5º- Manifestaciones del hostigamiento sexual. El hostigamiento sexual puede manifestarse, entre otros, por medio de los siguientes comportamientos:

5.1. Requerimiento de favores sexuales que implique:

- a) Promesa, implícita o expresa, de un trato preferencial, respecto de la situación, actual o futura de empleo o relacionada con el otorgamiento de otros beneficios.
- b) Amenazas, implícitas o expresas, físicas o morales, manifiestas u ocultas, de restricciones, daños o castigos referidos a la situación actual o futura, de empleo para quien las reciba.
- c) Exigencias de una conducta cuya sujeción o rechazo sea, en forma implícita o explícita, condición para el empleo.

5.2. Uso de palabras de naturaleza sexual, escritas o verbales, de símbolos o de imágenes que resulten hostiles, humillantes u ofensivas para quien las reciba.

5.3. Acercamientos corporales u otras conductas físicas de naturaleza sexual, indeseadas y ofensivas para quien las reciba.

Artículo 7° De la normativa supletoria. En ausencia de norma específica en la Ley Contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo y la Docencia y en este reglamento se aplicará, bajo el principio de integración jurídica, en forma supletoria:

- a) Ley General de la Administración Pública, N° 6227 del 28 de agosto de 1978.
- b) Código de Trabajo, Ley N° 2 del 27 de agosto de 1943.
- c) Código Civil, Ley N° 63 del 26 de abril de 1886.
- d) Código Procesal Civil, Ley N° 9342 del 3 de febrero de 2016.
- e) Ley de Personal de la Asamblea Legislativa, N° 4556 del 8 de mayo de 1970.
- f) Reglamento Autónomo de Servicio de la Asamblea Legislativa del 7 de febrero del 2007.
- g) Los principios generales del derecho.

Lo anterior, sin perjuicio a la aplicación de otras leyes y reglamentos conexos.

Artículo 14.- De la denuncia. El interesado podrá plantear la denuncia, escrita o verbal, ante la Dirección Ejecutiva de la Asamblea Legislativa. En caso de que la denuncia sea verbal se deberá levantar un acta que suscribirá la persona ofendida, junto con la persona que el Director Ejecutivo, asignará para ese acto, mediante resolución sucinta. El Director Ejecutivo dará traslado de la denuncia a la Defensoría de los Habitantes, en el término de tres días hábiles. La persona que denuncia y la denunciada adquieren todos los derechos que implica ser parte del proceso.

Artículo 16. -De la conformación de la comisión investigadora. En el plazo improrrogable de cinco días hábiles, contados a partir del siguiente día en que se presentó la denuncia ante el Director Ejecutivo, quien procederá a la conformación de la comisión investigadora, dispuesto en el artículo 20 de la Ley Contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo y la Docencia, la cual tendrá bajo su responsabilidad la tramitación del procedimiento administrativo y disciplinario.

Artículo 18-bis. Suspensión de plazos. Los períodos de cierre técnico de la Institución suspenderán los plazos del proceso.

Artículo 27.- De la conclusión e informe final. En el plazo máximo de ocho días hábiles, después de las comparecencias y evacuación de la prueba, la comisión investigadora informará por escrito al Director Ejecutivo de la Asamblea Legislativa o, en su ausencia, ante quien lo sustituya, las conclusiones del trámite administrativo y las recomendaciones disciplinarias que se consideren aplicables.

Artículo 28.- Resolución final. El director o, quien en ausencia lo sustituya, tendrá un plazo máximo de cinco días hábiles para resolver lo que corresponda. En caso de que exista mérito suficiente para recomendar el despido del denunciado, el Director Ejecutivo elevará el asunto ante el Directorio Legislativo para su decisión final.

Artículo 31.- Las sanciones disciplinarias. De acuerdo con el artículo 34 de la Ley de Contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo y la Docencia, según la gravedad de las faltas se impondrán las siguientes sanciones:

- a) La falta leve será sancionada con amonestación escrita.
- b) La falta grave será sancionada con suspensión sin goce de salario, hasta por quince días naturales.

c) La falta gravísima será sancionada con despido sin responsabilidad patronal.

Quando un funcionario reincide en una conducta de hostigamiento sexual, le será aplicada la sanción prevista para la calificación más grave siguiente a la que resultare del procedimiento.

Artículo 31-bis.- Medidas complementarias. Se podrán utilizar como medidas complementarias de las sanciones dispuestas anteriormente, el traslado del denunciado de su departamento actual a otra instancia legislativa así como cualquier otra medida que recomiende la comisión investigadora u ordene la Dirección Ejecutiva o el Directorio Legislativo al respecto, siempre que garanticen los derechos de las partes, guarden proporción y legalidad, y siempre que no afecte el servicio público que se brinda.

En el caso de la comisión investigadora, la recomendación de la medida complementaria deberá ser parte del informe final que brinde ante la Dirección Ejecutiva o Directorio Legislativo

2. **Modificar el artículo 71 del Reglamento Autónomo de Servicio de la Asamblea Legislativa, para que se lea de la siguiente manera:**

Artículo 71.-Para efectos de la tipificación y del procedimiento a seguir en casos de hostigamiento sexual, se aplicarán las disposiciones contenidas en la Ley N° 7476, Ley Contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo y la Docencia, así como lo dispuesto por el Reglamento Contra el Hostigamiento Sexual en el Empleo de la Asamblea Legislativa de Costa Rica, debidamente aprobado por el Directorio Legislativo, en la sesión ordinaria N° 044-2011, del 24 de febrero del 2011 y sus reformas.

Finalmente, se instruye al Departamento de Asesoría Legal para que remita a la Dirección General del Servicio Civil este cambio para su debida homologación y, una vez devuelto por dicha Dirección, se deberá publicar en el diario oficial La Gaceta y divulgarse entre los funcionarios legislativos. ACUERDO FIRME.

Freddy Camacho Ortiz, Director Ejecutivo a.í.—1 vez.—(IN2020477560).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 42559-MOPT-S

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y
EL MINISTRO A.I. DE SALUD**

En ejercicio de las facultades y atribuciones conferidas en los artículos 21, 50, 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública número 6227 del 2 de mayo de 1978; los artículos 4, 6, 7, 147, 160, 177, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973; los artículos 2 inciso b), c) y e) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412, del 08 de noviembre de 1973; los artículos 95 bis, 136 inciso d), 145 inciso dd) y 151 inciso k) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley número 9078 del 4 de octubre de 2012 y sus reformas; el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; y,

CONSIDERANDO:

- I. Que los artículos 21 y 50 de la Constitución Política regulan los derechos fundamentales a la vida y salud de las personas, así como el bienestar de la población, que se constituyen en bienes jurídicos de interés público que el Estado está obligado a proteger, mediante la adopción de medidas que les defiendan de toda amenaza o peligro.
- II. Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, regulan la obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Asimismo, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.

- III.** Que desde enero del año 2020, las autoridades de salud activaron los protocolos de emergencia epidemiológica sanitaria internacional por el brote de un nuevo coronavirus en China. La alerta de la Organización Mundial de la Salud del día 30 de enero de 2020 se generó después de que se detectara en la ciudad de Wuhan de la Provincia de Hubei, en China, un nuevo tipo de coronavirus que ha provocado fallecimientos en diferentes países del mundo. Los coronavirus son una amplia familia de virus que pueden causar diversas afecciones, desde el resfriado común hasta enfermedades más graves, como ocurre con el coronavirus causante del síndrome respiratorio de Oriente Medio, el que ocasiona el síndrome respiratorio agudo severo y el que provoca el COVID-19.
- IV.** Que en razón de lo anterior, desde enero del año 2020, el Poder Ejecutivo ha activado diversos protocolos para enfrentar la alerta epidemiológica sanitaria internacional, con el fin de adoptar medidas sanitarias para disminuir el riesgo de impacto en la población que reside en Costa Rica.
- V.** Que el día 06 de marzo de 2020 se confirmó el primer caso de COVID-19 en Costa Rica, luego de los resultados obtenidos en el Instituto Costarricense de Investigación y Enseñanza en Nutrición y Salud. A partir de esa fecha han aumentado los casos debidamente confirmados.
- VI.** Que el 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional. La rapidez en la evolución de los hechos, a escala nacional e internacional, requiere la adopción de medidas inmediatas y eficaces para hacer frente a esta coyuntura. Las circunstancias extraordinarias que concurren constituyen, sin duda, una crisis sanitaria sin precedentes y de enorme magnitud tanto por el muy elevado número de personas afectadas como por el extraordinario riesgo para su vida y sus derechos.
- VII.** Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.
- VIII.** Que el ordinal 22 de la Constitución Política consagra el derecho humano que posee toda persona de trasladarse y permanecer en el territorio nacional. Se trata de la libertad de tránsito, entendida como la libertad de movimiento, traslado y permanencia en cualquier punto de la República; no obstante, dicho derecho fundamental no eleva al rango constitucional el elemento de movilizarse en un medio de transporte en particular. El núcleo duro de dicho derecho radica en

garantizar a las personas la posibilidad de trasladarse libremente en el territorio nacional. Bajo ese entendido, se deduce que existe la opción de aplicar medidas de restricción temporal para la conducción de un vehículo automotor durante un horario determinado sin que ello constituya un quebranto o amenaza a la libertad de tránsito.

- IX.** Que de conformidad con los artículos 1 y 2 de la Ley de Administración Vial, Ley número 6324 del 24 de mayo de 1979, en armonía con Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley número 9078 del 4 de octubre de 2012, disponen que corresponde al Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, regular lo concerniente al tránsito de vehículos en las vías públicas terrestres de Costa Rica.

- X.** Que el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, estipula que “El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente (...)”. Sin embargo, de forma más específica a través de la Ley número 9838 del 3 de abril de 2020, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, siendo que se agregó el artículo 95 bis, el cual consigna que “El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. (...)”.

- XI.** Que indudablemente, la facultad reconocida en los numerales supra citados responde a una relación de sujeción especial que el ordenamiento jurídico dispone como categoría jurídica particular en el vínculo sostenido entre la Administración Pública y las personas administradas para el mejoramiento y fortalecimiento de la función pública. En el presente caso, la restricción vehicular es una acción derivada de ese régimen para atender y proteger un bien jurídico preponderante como lo es la salud pública y con ello, el bienestar general, bajo criterios objetivos, razonables y proporcionales.

- XII.** Que tal como lo ha venido efectuando periódicamente el Poder Ejecutivo, se efectuó una nueva valoración objetiva y cuidadosa del contexto epidemiológico actual por el COVID-19 en el territorio nacional, ante lo cual se ha determinado la posibilidad de suspender temporalmente para el caso de los cantones en alerta naranja la aplicación de la restricción vehicular diurna emitida mediante el

Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020. Dicha determinación no implica un debilitamiento de tal acción, sino que se trata de un esfuerzo de actualización y adaptación de las diferentes medidas de restricción vehicular diurna con ocasión del escenario actual, por lo cual resulta viable la unificación sin afectar el objetivo de tales medidas sanitarias. Es así que, el Poder Ejecutivo procura llevar a cabo actuaciones para el control de la presencia del COVID-19 en el país, resguardar la salud de la población y evitar la saturación de los servicios de salud, en especial, de las unidades de cuidados intensivos.

Por tanto,

DECRETAN

**REFORMA AL DECRETO NÚMERO 42484-MOPT-S DEL 17 DE JULIO DE 2020
DENOMINADO RESTRICCIÓN VEHICULAR CON FRANJA HORARIA DIFERENCIADA EN
DETERMINADOS CANTONES DEL PAÍS ANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL
POR EL COVID-19**

ARTÍCULO 1º.- Objetivo.

La presente medida de reforma al Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, se realiza con el objetivo de fortalecer las acciones para mitigar la propagación y el daño a la salud pública ante los efectos del COVID-19. Además, esta medida se adopta como parte del estado de emergencia nacional declarado mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020 y en procura del bienestar de todas las personas que habitan en los cantones determinados, así como en el territorio costarricense.

ARTÍCULO 2º.- Adición de un transitorio único.

Refórmese el Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, a efectos de que se adicione un transitorio único y en adelante se consigne lo siguiente:

“Transitorio único.- Durante el período comprendido de las 05:00 horas del día 22 de agosto y hasta las 20:59 horas del 31 de agosto de 2020, se suspende la aplicación de los artículos 4º y 5º de este Decreto, así como lo relacionado con los cantones en alerta naranja dispuesto en el presente Decreto Ejecutivo.

Por el período de dicha suspensión, los cantones en alerta naranja se regirán por la medida de restricción vehicular diurna dispuesta en el Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020”

ARTÍCULO 3°.- Rige.

El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de las 05:00 horas del 22 de agosto de 2020.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veintiún días del mes de agosto de dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Salud a.í., Pedro González Morera.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—Exonerado.—(D42559 - IN2020478257).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0048-IT-2020

San José, a las 15:00 horas del miércoles, 19 de agosto de 2020

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. SOBRE EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN REGULAR.

EXPEDIENTE ET-049-2020

RESULTANDOS:

- I.** El Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprobó mediante resolución RRG-4199-2004 del 13 de diciembre de 2004, publicada en La Gaceta 23 del 2 de febrero de 2005, el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”.
- II.** La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, mediante resolución RJD-141-2014 del 30 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta N° 215 del 7 de noviembre de 2014, modificó el cálculo de la tarifa banderazo en el procedimiento extraordinario de fijación del modelo, esto a fin de introducir en la tarifa la variación en el canon de regulación de la Autoridad Reguladora (Aresep) y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP).
- III.** La Intendencia de Transporte, mediante resolución RE-0012-IT-2020, del 19 de febrero del 2020, publicada en el Alcance Digital N°30 a la Gaceta N°39, del 27 de febrero del 2020, fijó las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación regular, la cual se tramitó en el expediente ET-014-2020
- IV.** La Intendencia de Transporte, por medio del oficio IN-0179-IT-2020, el 04 de agosto de 2020, emitió el informe preliminar del procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular (folios 02 al 16).
- V.** El Intendente de Transporte a.í, por medio del oficio OF-0914-IT-2020 el 04 de agosto del 2020, solicitó al Departamento de Gestión Documental

la apertura del expediente tarifario, en el cual se tramitará la fijación tarifaria extraordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, correspondiente al segundo semestre del año 2020. A partir de esta solicitud se apertura el expediente ET-049-2020 (folio 01).

- VI. La Intendencia de Transporte, mediante oficio OF-0918-IT-2020 del 04 de agosto de 2020, solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública (folios 17 y 18).
- VII. La convocatoria a consulta pública se publicó en los diarios La Extra y La Teja del 07 de agosto de 2020 y en La Gaceta N° 195 del 07 de agosto del 2020; en la misma, se otorgó un plazo a los interesados que feneció el 13 de agosto del 2020, para que presentaran sus posiciones a favor o en contra de la fijación tarifaria (folio 27).
- VIII. La Dirección General de Atención al Usuario, mediante informe IN-0651-DGAU-2020 del 13 de agosto del 2020, remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias presentadas en la etapa de consulta pública (folio 29).
- IX. El estudio de marras fue realizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0191-IT-2020 del 19 de agosto de 2020, que corre agregado al expediente.
- X. Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

CONSIDERANDOS:

- I. Del oficio IN-0191-IT-2020 del 19 de agosto de 2020 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

2. MARCO REFERENCIAL

Mediante resolución RRG-4199-2004 del 13 de diciembre de 2004, publicada en La Gaceta N°23 del 2 de febrero de 2005, el Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresop), aprueba el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”, dentro de este modelo de regulación se establece el procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para dicho servicio, el cual tiene por objeto reconocer oportunamente en las tarifas, los cambios, aumentos o disminuciones en los precios de

aquellos componentes de costo fijados por actores externos a la administración del servicio, con el fin de propiciar la continuidad operativa del servicio de transporte público por taxi.

Adicionalmente, mediante resolución RJD-141-2014 del 30 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta N°215 del 7 de noviembre de 2014, la Junta Directiva de la Aresep modifica el cálculo de la tarifa banderazo en el procedimiento extraordinario de fijación del modelo, esto a fin de introducir en la tarifa la variación en el canon de regulación de la Aresep y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP).

Asimismo, se aplica también el criterio de homologación tarifaria, establecido como política en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que, en cada base de operación, se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos que estén autorizados a operar en ella y se escoge la mayor como la tarifa banderazo, que aplicará para todos los tipos de vehículos. También, se aplica como criterio de redondeo el llevar la tarifa a los cinco colones más próximos, según lo establece la resolución indicada.

Se indica además, con base en el “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi” (resoluciones RRG-4199-2004 y RJD-141-2014), que desde la resolución RRG-4910-2005 del 04 de agosto del 2005 y posteriores resoluciones de fijaciones extraordinarias de tarifas para el servicio de transporte público modalidad taxi, se ha instituido que la estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de situaciones tales como: a) condiciones del camino, b) distancia del recorrido, c) origen o destino del servicio d) naturaleza del día (hábil o feriado), e) nacionalidad del usuario. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el numeral 59 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, Ley 7969, siendo obligatorio que en todos los viajes se accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra sea la que señale dicho dispositivo.

También, con base en la metodología vigente, se ha indicado desde la resolución RRG-10073-2009 del 7 de setiembre del 2009 en adelante, que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma

adicional a la tarifa. Además, que el pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.

La última fijación tarifaria se tramitó en el expediente ET-014-2020, y mediante la resolución RE-0012-IT-2020, del 19 de febrero del 2020, publicada en el Alcance Digital N°30 a la Gaceta N°39, del 27 de febrero del 2020, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación regular.

3. CÁLCULO TARIFARIO

De conformidad con lo establecido en la resolución RRG-4199-2004 del 13 de diciembre de 2004, que corresponde al Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Taxi, específicamente en la Sección 1 del Capítulo V en el que se dispone el procedimiento automático de ajuste para la fijación extraordinaria de tarifas, se procede a calcular los componentes del índice de ajuste (I) según el siguiente algoritmo (en adelante ecuación N°1):

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Donde:

I: Índice de ajuste automático de la tarifa.

SMT₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria por ajuste automático.

SMT₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria) por ajuste automático.

PPC₁: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria.

PPC₀: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria.

TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la solicitud de fijación extraordinaria por ajuste automático, calculado por el Banco Central de Costa Rica.

TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria), calculado por el Banco Central de Costa Rica.

Este procedimiento automático de ajuste considera las variaciones de los parámetros que tienen mayor peso en las tarifas, determinados en la resolución supra indicada con base en un análisis de sensibilidad del modelo tarifario, estas son el salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, el precio ponderado del combustible y el tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, las cuales, para el caso que nos ocupa de fijación tarifaria para el servicio de taxi, base de operación regular del II semestre 2020, se calculan de la siguiente forma:

3.1 Salario

En el año 2018, el Consejo Nacional de Salarios establece la resolución CNS-RG-03-2018 del 13 de agosto de 2018, publicada en La Gaceta 159 del 31 de agosto de 2018, mediante la cual resuelve modificar el salario por jornada diaria mínimo del taxista, de la siguiente manera:

*“(…) 2- Clasificar el puesto de servicio remunerado de traslado de personas, en la modalidad de Chofer de Taxi y afines a Taxista, en la categoría salarial de **Trabajador Calificado (TC)** y 3-Rige a partir de su publicación.” (Destacado no es del original).*

De acuerdo con el procedimiento establecido, aplicando el componente respectivo de la ecuación N°1 anteriormente descrita y la modificación en la clasificación de categoría salarial del puesto del chofer de taxi, el cálculo de la variación del salario (ΔSMT) es como se indica a continuación:

| Factor | Valor (colones) | Referencia |
|------------------------|----------------------------|---|
| <i>SMT₀</i> | <i>11.761,76</i> | <i>Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 42104-MTSS, publicado en la Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019.</i> |

| | | |
|------------------|--------------|--|
| SMT ₁ | 11.761,76 | Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 42104-MTSS, publicado en la Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019. |
| ΔSMT | 0,00% | |

Mediante el Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 42104-MTSS, publicado en La Gaceta N°242 del 19 de diciembre de 2019, se establecen los salarios mínimos del sector privado para el periodo 2020, los cuales rigen a partir del 1° de enero de 2020, según el ajuste salarial anual que se debe aplicar en octubre de cada año y que rige a partir del primero de enero del siguiente año, de acuerdo con la Metodología para la fijación de Salarios Mínimos para el Sector Privado establecida por el Consejo Nacional de Salarios, en el Acta de Sesión 5414-2016, del 31 de octubre de 2016.

3.2 Combustible

Los precios de referencia de los combustibles para el cálculo PPC₀ y PPC₁ son los siguientes:

| Precio (colones) | PPC₀ | PPC₁ |
|---------------------------|------------------------|------------------------|
| Gasolina RON 95 (súper) | 624,00 | 572,00 |
| Gasolina RON 91 (regular) | 604,00 | 552,00 |
| Diésel | 543,00 | 446,00 |

Los precios correspondientes al PPC₀ fueron los aprobados por la Autoridad Reguladora mediante resolución RE-0003-IE-2020 del 08 de enero del 2020, publicada en el Alcance Digital N°4, a La Gaceta N° 6 del 13 de enero del 2020. Los precios correspondientes al PPC₁ fueron los establecidos por la Autoridad Reguladora mediante resolución RE-0076-IE-2020 del 24 de julio del 2020, publicada en el Alcance Digital N°194, a La Gaceta N° 182 del 25 de julio del 2020.

Para el cálculo de los precios ponderados del combustible, se parte de los precios indicados anteriormente y de la composición de la flota según el tipo de combustible, distribución que se obtiene de la última fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-093-2015, y resuelta mediante resolución 147-RIT-2015 del 18 de noviembre de 2015, publicada en el Alcance Digital N°100, a La Gaceta N°228, del 24 de noviembre del 2015. El detalle se muestra a continuación:

| Tipo de combustible | Sedán | Adaptado para discapacitados | Rural |
|----------------------------|--------------|-------------------------------------|--------------|
| Gasolina RON 95 (súper) | 35,33% | 11,18% | 15,83% |
| Gasolina RON 91 (regular) | 35,33% | 11,18% | 15,83% |
| Diésel | 29,34% | 77,64% | 68,35% |

De acuerdo con el procedimiento establecido aplicado en el componente de la ecuación N°1 y a los datos anteriormente indicados, el cálculo de la variación del combustible (ΔPPC) es como se indica:

| Precio ponderado combustible (en colones) | Sedán | Adaptado para personas con discapacidad | Rural |
|--|----------------|--|----------------|
| PPC_0 | 593,17 | 558,88 | 565,53 |
| PPC_1 | 527,97 | 471,94 | 482,77 |
| ΔPPC | -10,99% | -15,56% | -14,63% |

3.3 Tipo de cambio

De acuerdo con el procedimiento establecido aplicado en el componente de la ecuación N°1, el cálculo de la variación del tipo de cambio (ΔTC) es como se indica:

| Factor | Valor (en colones) | Referencia |
|---------------|---------------------------|--|
| TC_0 | 573,36 | Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de enero de 2020. |
| TC_1 | 588,33 | Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de julio de 2020. |
| ΔTC | 2,61% | |

3.4 Índice de ajuste automático

En resumen, el cálculo del Índice de ajuste automático de la tarifa (I), cuya formula se describe en la ecuación N°1 es el siguiente:

| Índice I | | | |
|-----------------------------------|--------------|--|--------------|
| Variable/ Tipo de Vehículo | Sedán | Adaptado para personas con discapacidad | Rural |

| | | | |
|--|---------|---------|---------|
| Variación salario (ΔSMT) | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Variación combustible (ΔPPC) | -10,99% | -15,56% | -14,63% |
| Variación tipo de cambio (ΔTC) | 2,61% | 2,61% | 2,61% |

Ahora bien, el índice de ajuste automático (I) es afectado por el peso que cada uno de los ítems de costo tiene en la estructura tarifaria, según lo establece la RRG-4199-2004, en la que se indica lo siguiente:

“Para efectos de la aplicación, en el procedimiento extraordinario del modelo automático de ajuste, del índice de ajuste automático, éste es afectado por el peso que cada uno de los ítem de costo tiene en la estructura tarifaria, lo cual genera un índice proporcional denominado $I\omega$.”

A continuación, esta definición anterior es presentada algebraicamente en una fórmula de cálculo, de la siguiente forma (en adelante ecuación N°2):

$$I\omega = [(\Delta SMT \times \omega_{SMT}) + (\Delta PPC \times \omega_{PPC}) + (\Delta TC \times \omega_{TC})]$$

Los pesos de los costos de las variables se obtienen de la última actualización de la estructura de costos realizada mediante la fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-093-2015 y resuelta mediante resolución 147-RIT-2015 del 18 de noviembre de 2015, publicada en el Alcance Digital N°100, a La Gaceta N°228, del 24 de noviembre del 2015. Los pesos para cada ítem de costo (ω), y para cada tipo de vehículo se detallan a continuación:

| Peso de los costos (ω) | | | |
|--|--------------|-------------------------------------|--------------|
| Rubro | Sedán | Adaptado para discapacitados | Rural |
| Costos por salarios y cargas sociales (ω_{SMT}) | 44,29% | 45,98% | 43,08% |
| Costos por consumo de combustibles (ω_{PPC}) | 13,14% | 12,39% | 11,75% |
| Reposición activos (ω_{TC}) | 3,40% | 6,34% | 5,89% |

Como se mencionó anteriormente, según la definición supracitada y mostrada en la ecuación N°2, el índice proporcional denominado ($I\omega$) para cada tipo de vehículo, considera en su cálculo la variación de cada parámetro y el peso ponderado de su costo dentro de la estructura tarifaria, este cálculo se puede observar en el anexo de cálculo tarifario, cuyo resultado se muestra a continuación:

| Tipo de vehículo | Índice $I\omega$ |
|--|------------------------------------|
| Sedán | - 0,0136 |
| Adaptado para personas con discapacidad | - 0,0176 |

Una vez calculado el índice proporcional ($I\omega$), se procede a ajustar las tarifas para cada tipo de vehículo como sigue:

3.5 Tarifas

Para el cálculo de cada una de las tarifas establecidas en el pliego tarifario se procederá según se detalla en cada caso:

a. Tarifa banderazo

De acuerdo con la resolución RJD-141-2014, publicada en La Gaceta N°215 del 7 de noviembre de 2014 se incorpora en el cálculo de la tarifa banderazo del Procedimiento Extraordinario de Fijación del Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Taxi, la variación en el canon de regulación de la Aresep y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP). Por lo consiguiente, el canon Aresep y el canon CTP, se incluyen como componentes en la fórmula de cálculo de la tarifa banderazo.

La tarifa banderazo se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{bf} = T_b \cdot (1 + I\omega) + \left[\frac{\Delta_{\text{CanonCTP}} + \Delta_{\text{CanonARESEP}}}{N \cdot Vd \cdot 12} \right]$$

Donde:

- T_{bf} : Tarifa banderazo final calculada después del ajuste.
- T_b : Tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.
- $(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.
- Δ_{CanonCTP} : Diferencial entre el canon del CTP vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon del CTP incorporado en la tarifa T_b .

Δ **CanonARESEP:** Diferencial entre el canon de Aresep vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon de Aresep incorporado en la tarifa Tb.

N: Número promedio de días en operación por mes calculados en la última fijación ordinaria.

Vd: Número promedio de viajes por día calculados en la última fijación ordinaria.

El reconocimiento del canon en la tarifa banderazo según el tipo de vehículo, cuyo cálculo se puede observar en el anexo de cálculo tarifario, se detalla a continuación:

1. Vehículos tipo sedán

| Detalle | Canon Tb (colones) | Canon Actual (colones) | Variación (colones) | N | Vd | Meses al año | Monto por reconocer (colones) |
|---------------------|--------------------|------------------------|---------------------|----|----|--------------|-------------------------------|
| Canon Aresep | 113.701,45 | 113.701,45 | 0,0000 | 26 | 24 | 12 | 0,0000 |
| Canon CTP | 92.411,00 | 92.411,00 | 0,0000 | | | | |

2. Vehículos adaptados para personas con discapacidad

| Detalle | Canon Tb (colones) | Canon Actual (colones) | Variación (colones) | N | Vd | Meses al año | Monto por reconocer (colones) |
|---------------------|--------------------|------------------------|---------------------|----|----|--------------|-------------------------------|
| Canon Aresep | 113.701,45 | 113.701,45 | 0,0000 | 26 | 24 | 12 | 0,0000 |
| Canon CTP | 92.411,00 | 92.411,00 | 0,0000 | | | | |

3. Vehículos tipo rural

| Detalle | Canon Tb (colones) | Canon Actual (colones) | Variación (colones) | N | Vd | Meses al año | Monto por reconocer (colones) |
|---------------------|--------------------|------------------------|---------------------|----|----|--------------|-------------------------------|
| Canon Aresep | 113.701,45 | 113.701,45 | 0,0000 | 26 | 29 | 12 | 0,0000 |
| Canon CTP | 92.411,00 | 92.411,00 | 0,0000 | | | | |

El monto del canon de Aresep incorporado en la tarifa banderazo (Tb) y el cual se encuentra vigente al momento de la aplicación del presente ajuste tarifario de Aresep, es el publicado en el Alcance 259 a La Gaceta N°221 del 20 de noviembre del 2019, que corresponde a ₡113.701,45, por lo tanto, su variación para el presente ajuste tarifario es cero.

Por su parte, el canon del CTP incorporado en la tarifa banderazo (T_b), mismo que se encuentra vigente al momento de la aplicación del presente ajuste tarifario de Aresep, es el establecido mediante la resolución RG-0199-RG-2019 del 27 de agosto de 2019, por un monto de ₡92.411, por lo que su variación para el presente ajuste tarifario es cero.

Así las cosas, la tarifa banderazo resultante para cada tipo de vehículo se detalla a continuación:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | $1+I\omega$ | Incorporación del canon | Tarifa resultante (colones) | Tarifa propuesta (colones) utilizando el criterio de la RRG-4199-2004* |
|--|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|---|
| Sedán | 670 | 0,9864 | 0,0000 | 660 | 660 |
| Adaptado para personas con discapacidad | 670 | 0,9824 | 0,0000 | 660 | 660 |
| Rural | 670 | 0,9843 | 0,0000 | 660 | 660 |

*Se aplica el criterio de homologación tarifaria, establecido como política en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que, en cada base de operación, se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos que estén autorizados a operar en ella y se escoge la mayor como la tarifa banderazo por jornada, que aplicará para todos los tipos de vehículos.

b. Tarifa variable por distancia

La tarifa variable por distancia se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{vdf} = T_{vd} \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{vdf} : Tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.

T_{vd} : Tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa variable para cada tipo de vehículo:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | $1+I\omega$ | Tarifa propuesta (colones) |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|

| | | | |
|-------------------------------------|-----|--------|-----|
| Sedán | 625 | 0,9864 | 615 |
| Adaptado para discapacitados | 590 | 0,9824 | 580 |
| Rural | 645 | 0,9843 | 635 |

c. Tarifa por espera

La tarifa por espera se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{ef} = T_e \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{ef} : Tarifa por espera final calculada después del ajuste.

T_e : Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa por espera para cada tipo de vehículo:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | $1+I\omega$ | Tarifa propuesta (colones) |
|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Sedán | 3.800 | 0,9864 | 3.750 |
| Adaptado para discapacitados | 3.895 | 0,9824 | 3.825 |
| Rural | 3.955 | 0,9843 | 3.930 |

d. Tarifa por demora

La tarifa por demora se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{df} = T_d \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{df} : Tarifa por demora final calculada después del ajuste.

T_d : Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa por demora para cada tipo de vehículo:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | 1+lw | Tarifa propuesta (colones) |
|-------------------------------------|---------------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Sedán | 6.225 | 0,9864 | 6.140 |
| Adaptado para discapacitados | 5.950 | 0,9824 | 5.845 |
| Rural | 6.510 | 0,9843 | 6.410 |

3.6 Resultado tarifario por tipo de vehículo

Los resultados obtenidos para cada tipo de vehículo, según los datos indicados anteriormente, son los siguientes:

| Tarifa según tipo de taxi | Tarifas (en colones) | | Variación | |
|---|-----------------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| | Vigente | Recomendada | Absoluta | Porcentual |
| Taxi sedán | | | | |
| Tarifa banderazo | 670 | 660 | -10 | -1,49% |
| Tarifa variable | 625 | 615 | -10 | -1,60% |
| Tarifa por espera | 3.800 | 3.750 | -50 | -1,32% |
| Tarifa por demora | 6.225 | 6.140 | -85 | -1,37% |
| Taxi adaptado para personas con discapacidad | | | | |
| Tarifa banderazo | 670 | 660 | -10 | -1,49% |
| Tarifa variable | 590 | 580 | -10 | -1,69% |
| Tarifa por espera | 3.895 | 3.825 | -70 | -1,80% |
| Tarifa por demora | 5.950 | 5.845 | -105 | -1,76% |
| Taxi rural | | | | |
| Tarifa banderazo | 670 | 660 | -10 | -1,49% |
| Tarifa variable | 645 | 635 | -10 | -1,55% |
| Tarifa por espera | 3.995 | 3.930 | -65 | -1,63% |
| Tarifa por demora | 6.510 | 6.410 | -100 | -1,54% |

(...)"

- II. Por otra parte, del informe IN-0191-IT-2020 del 19 de agosto de 2020, 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:

(...) Coadyuvancia admitida

1. Coadyuvancia del Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, cédula número 5-0302-0917 y consta en el folio 28.

Los argumentos expuestos por el señor Sanarrucia Aragón en su coadyuvancia son los siguientes:

1. El traslado como derecho fundamental y el transporte público como bien social: Los servicios públicos son una forma o mecanismo con que cuenta el estado costarricense para garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; la efectiva realización de estos servicios repercute de manera directa en la calidad de vida, la paz social, y el bien común, razón por la cual la Sala Constitucional elevó a categoría de derecho fundamental el derecho del buen funcionamiento de los servicios públicos (Sentencias N° 11.745 del 17 agosto de 2007 y 14.143 del 5 octubre de 2007). Así también, el Reglamento sobre Características del Servicio Público Modalidad Taxi N° 33526 plantea lo siguiente:

“Artículo 1. Fin público del servicio de taxi. El servicio de transporte remunerado de personas modalidad taxi que se presta en Costa Rica es un servicio público, que entraña un marcado interés para la colectividad, dados los beneficios que esta obtiene con su prestación, sujeto permanentemente a la fiscalización del Estado, y que se rige por los principios de continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisface y la igualdad en el trato de los usuarios, por cuanto hay de por medio una actividad de naturaleza regular o permanente, de tal forma que su interrupción produce serios daños al interés público, al principio de paridad o igualdad en el trato del usuario en vista de que es una actividad destinada a la satisfacción de un interés colectivo, y en el cual no debe mediar discriminación alguna, y en cuanto procediere el principio de libre competencia. A su vez, la organización y funcionamiento del sistema de transporte remunerado de personas se regirá por los principios de uniformidad, satisfacción y el principio democratizador, acorde con el artículo 4º de la Ley Reguladora del Servicio Público de

2. **Tarifas más accesibles desincentivan el uso de formas de transporte no autorizadas:** Es un hecho innegable que tarifas más caras incentivan el uso de formas de transporte no autorizadas y que, a la inversa, tarifas más accesibles a la mayoría de la población desincentivan el uso de formas de transporte no autorizadas. De manera que es perentorio que el servicio público remunerado de personas modalidad taxi (y también, claro está, el de modalidad buses) camine hacia la eficiencia y la calidad, pero sin olvidar la necesidad de tarifas que sean no sólo técnicamente viables, sino también cada vez más competitivas.
3. **Incremento de los salarios, estabilidad del precio del dólar y baja en los precios de los combustibles:** La disminución en la tarifa de taxis se debe básicamente a la variación en el precio de los combustibles, siendo el combustible uno de los gastos más considerables de un vehículo usado como taxi. En relación con los salarios, ya el incremento de los mismos fue considerado en la fijación tarifaria del I semestre y el incremento del tipo de cambio, al ser de un 2,61% no repercute de manera sustancial en la tarifa.
4. **Situación económica actual:** Con la aprobación de este ajuste se verían beneficiadas miles de personas usuarias que por causa del COVID-19 han visto disminuidos sus ingresos (por cancelación temporal de subcontratos de trabajo, reducción de las jornadas laborales u otros factores asociados), pero que siguen necesitando del servicio de transporte modalidad taxi para sus actividades. También se verían beneficiadas aquellas personas que, aunque cuentan con vehículo propio, dada la restricción vehicular sanitaria, tienen actualmente constantes limitaciones para usarlo. La disminución recomendada por la Intendencia de Transporte, la cual oscila entre el -1,07% y el -1,83%, aunque no es muy representativa en términos porcentuales, sí es, en estos especiales tiempos de pandemia, un alivio para las personas usuarias del servicio de taxi.

Respuesta a coadyuvancia:

Se indica en relación con las manifestaciones exteriorizadas en la coadyuvancia presentada por el señor Sanarrucia Aragón, en su condición de consejero del usuario lo siguiente:

1. **Sobre el traslado como derecho fundamental y el transporte público como bien social,** se le indica que el Modelo de Regulación

Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi (RRG-4199-2004 y sus reformas), cumple con el principio regulatorio de servicio al costo, de manera que se contemplan únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, garantizando así el adecuado desarrollo de la actividad; según lo establecido en el artículo 3, de la Ley N° 7593.

Asimismo, se garantiza el acceso universal al servicio, dada su importancia para el desarrollo sostenible del país como un servicio público. Es así como la Aresep, además de fijar las tarifas, vela por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, establecidas dentro de las funciones que la ley le otorga.

- 2. Sobre las tarifas más accesibles que desincentivan el uso de formas de transporte no autorizadas,** se indica que las tarifas se calculan por medio de la metodología vigente (RRG-4199-2004), considerando la estructura productiva modelo del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad y el tamaño de las empresas prestadoras.

Además, también se consideran los criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de energía y eficiencia económica definidos en el Plan nacional de desarrollo, convirtiéndose en elementos centrales para la fijación de las tarifas de este servicio público, según se ha definido en el artículo 31, de la Ley N° 7593.

Ahora bien, se debe tener claro que las actuaciones administrativas deben estar sometidas a la ley y en general a todas las normas del ordenamiento jurídico, ello en cumplimiento del principio de juridicidad de la Administración, lo que significa que todo aquello que no se encuentre expresamente permitido en las normas le es vedado. Con lo anterior se pretende hacer mención a que las tarifas fijadas en el presente estudio reflejan la realidad de la situación actual y consideran las variaciones en el entorno económico, al cumplir con el principio de “servicio al costo”, procurando establecer el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y de los prestadores y todo ello en fiel cumplimiento de lo establecido en la metodología vigente, lo que implica que la Aresep no pueda otorgar tarifas diferentes a las que arroje el resultado de la aplicación de dicho modelo sino ha sido establecido expresamente en otra norma superior o en el mismo modelo, por lo que las situaciones de competencia desleal mencionadas por el coadyuvante por estarse brindando servicios

irregularmente de parte de operadores no autorizados para ello, no puede ser contemplado dentro de los parámetros de fijación tarifaria.

- 3. Incremento de los salarios, estabilidad del precio del dólar y baja en los precios de los combustibles, que inciden en las tarifas,** se le indica que, de acuerdo con la metodología vigente, en la sección 3, apartados, 3.1, 3.2 y 3.3 del presente informe, para realizar el ajuste de las tarifas se tomó en cuenta las variaciones de las siguientes variables, en relación con los respectivos valores del I semestre de este año:

- i. Salarios.*
- ii. Precios de los combustibles.*
- iii. Tipo de cambio.*

De esta forma se refleja a través de las tarifas fijadas, las variaciones semestrales de cada variable, tal y como se desprende de la ecuación N° 1:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Así se actualizó cada una de las variables según correspondía y se ponderaron según el peso de cada una de las variables dentro de la estructura de costos de la actividad, según la sección 3.4 del informe.

- 4. Sobre la situación económica actual,** se reitera que tal y como se desprende del Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi (RRG-4199-2004), las tarifas de taxi, se actualizan semestralmente con el objetivo de reconocer la variación de las variables externas a la administración de los prestadores del servicio y compensar los desequilibrios en el reconocimiento de estos costos, procurando así que en las tarifas se refleje la realidad del entorno económico.

Por tal motivo, por ejemplo, la reducción en los precios de los combustibles que se presenta en medio de la coyuntura actual producto de la pandemia y la declaratoria de emergencia nacional, en conjunto con la variación de las otras variables, se traduce en una reducción de las tarifas del servicio público. Lo indicado va de la mano de lo ya explicado en cuanto al sometimiento de las actuaciones administrativas a las normas vigentes, por lo que, se observa claramente que el resultado hacia la baja obtenido obedece,

tal como ha sido ya explicado, a la reducción de los precios de los combustibles junto con la variación de otros parámetros, no así a la determinación o utilización de cálculos que no se encuentran establecidos en las normas que rigen las fijaciones tarifarias que realiza la Aresep.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi base de operación regular; tal y como se dispone:

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0191-IT-2020 del 19 de agosto del 2020 y proceder a ajustar las tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación regular, de la siguiente manera:

| Tarifa según tipo de taxi | Tarifa recomendada (colones) |
|---|-------------------------------------|
| Taxi sedán | |
| Tarifa banderazo | 660 |
| Tarifa variable | 615 |
| Tarifa por espera | 3.750 |
| Tarifa por demora | 6.140 |
| Taxi adaptado para personas con discapacidad | |
| Tarifa banderazo | 660 |

| Tarifa según tipo de taxi | Tarifa recomendada (colones) |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Tarifa variable | 580 |
| Tarifa por espera | 3.825 |
| Tarifa por demora | 5.845 |
| Taxi rural | |
| Tarifa banderazo | 660 |
| Tarifa variable | 635 |
| Tarifa por espera | 3.930 |
| Tarifa por demora | 6.410 |

- II. Reiterar lo indicado en anteriores resoluciones de fijaciones extraordinarias de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxis, base de operación regular, respecto a que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.

- III. Reiterar lo indicado en anteriores resoluciones de fijaciones extraordinarias de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxis, base de operación regular, en cuanto a que la estructura tarifaria que se establece no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de situaciones tales como: a) condiciones del camino, b) distancia del recorrido, c) origen o destino del servicio d) naturaleza del día (hábil o feriado), e) nacionalidad del usuario. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo 59 de la Ley 7969, siendo obligatorio en todos los viajes que se accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra sea la que señale dicho dispositivo.

- IV. Las tarifas rigen a partir del día siguiente de su publicación en el periódico oficial La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Daniel Fernández Sánchez, Intendente a.í.—1 vez.—(IN2020477576).

RE-0049-IT-2020

San José, a las 15:10 horas del miércoles, 19 de agosto de 2020

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. SOBRE EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD TAXI, BASE DE OPERACIÓN ESPECIAL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA.

EXPEDIENTE ET-050-2020

RESULTANDOS:

- I. El Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, aprobó mediante resolución RRG-4199-2004 del 13 de diciembre de 2004, publicada en La Gaceta N°23 del 2 de febrero de 2005, el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”.
- II. La Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, mediante resolución RJD-141-2014 del 30 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta N° 215 del 7 de noviembre de 2014, modificó el cálculo de la tarifa banderazo en el procedimiento extraordinario de fijación del modelo, esto a fin de introducir en la tarifa la variación en el canon de regulación de la Autoridad Reguladora (Aresep) y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP).
- III. La Intendencia de Transporte, mediante resolución RE-0013-IT-2020, del 19 de febrero del 2020, publicada en el Alcance Digital N°30 a la Gaceta N°39, del 27 de febrero de 2020, fijó las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación especial, la cual se tramitó en el expediente ET-015-2020.
- IV. La Intendencia de Transporte, por medio del informe IN-0180-IT-2020, el 04 de agosto de 2020, emitió el informe preliminar del procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación especial (folios 02 al 15).
- V. El Intendente de Transporte a.í, por medio del oficio OF-0915-IT-2020 el 04 de agosto del 2020, solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario, en el cual se tramitará la fijación

tarifaria extraordinaria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Juan Santamaría, correspondiente al segundo semestre del año 2020. A partir de esta solicitud se apertura el expediente ET-050-2020 (folio 01).

- VI. La Intendencia de Transporte, mediante oficio OF-0919-IT-2020 del 04 de agosto de 2020, solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública (folios 16 y 17).
- VII. La convocatoria a consulta pública se publicó en los diarios La Extra y La Teja del 07 de agosto de 2020 y en La Gaceta N° 195 del 07 de agosto del 2020; en la misma, se otorgó un plazo a los interesados que feneció el 13 de agosto del 2020, para que presentaran sus posiciones a favor o en contra de la fijación tarifaria (folio 26).
- VIII. La Dirección General de Atención al Usuario, mediante informe IN-0650-DGAU-2020 del 13 de agosto de 2020, remitió el informe de oposiciones y coadyuvancias presentadas en la etapa de consulta pública e indicó que no se presentaron posiciones (folio 28).
- IX. El estudio de marras fue analizado por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0192-IT-2020 del 19 de agosto de 2020, que corre agregado al expediente.
- X. Se han cumplido las prescripciones de ley en los plazos y procedimientos.

CONSIDERANDOS:

- I. Del oficio IN-0192-IT-2020 del 19 de agosto de 2020 que sirve de base para el dictado de la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

2. MARCO REFERENCIAL

Mediante resolución RRG-4199-2004 del 13 de diciembre de 2004, publicada en La Gaceta N°23 del 2 de febrero de 2005, el Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), aprueba el modelo denominado: “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi”, dentro de este modelo de regulación se establece el procedimiento extraordinario de fijación tarifaria para el servicio, el cual tiene por objeto reconocer oportunamente en las tarifas, los cambios, aumentos o

disminuciones en los precios de aquellos componentes de costo fijados por actores externos a la administración del servicio, con el fin de propiciar la continuidad operativa del servicio de transporte público por taxi.

Adicionalmente, mediante resolución RJD-141-2014 del 30 de octubre de 2014, publicada en La Gaceta N°215 del 7 de noviembre de 2014, la Junta Directiva modifica el cálculo de la tarifa banderazo en el procedimiento extraordinario de fijación del modelo, esto con el fin de introducir en la tarifa la variación en el canon de regulación de la Aresep y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP).

Asimismo, se aplica también el criterio de homologación tarifaria, establecido como política en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que, para cada base de operación, se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos que estén autorizados a operar en ella y se escoge la mayor como la tarifa banderazo, que aplicará para todos los tipos de vehículos. También, se aplica como criterio de redondeo, el llevar la tarifa a los cinco colones más próximos, según lo establece la resolución indicada.

Se indica además, con base en el “Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi” (resoluciones RRG-4199-2004 y RJD-141-2014), que desde la resolución RRG-4910-2005 del 04 de agosto del 2005 y posteriores resoluciones de fijaciones extraordinarias de tarifas para el servicio de transporte público modalidad taxi, se ha instituido que la estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de situaciones tales como: a) condiciones del camino, b) distancia del recorrido, c) origen o destino del servicio d) naturaleza del día (hábil o feriado), e) nacionalidad del usuario. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el numeral 59 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, Ley 7969, siendo obligatorio que en todos los viajes se accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra sea la que señale dicho dispositivo.

También, con base en la metodología vigente, se ha indicado desde la resolución RRG-10073-2009 del 7 de setiembre del 2009 en adelante, que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje)

no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. Además, que el pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.

La última fijación tarifaria se tramitó en el expediente ET-015-2020, y mediante la resolución RE-0013-IT-2020, del 19 de febrero de 2020, publicada en el Alcance Digital N°30 a la Gaceta N°39, del 27 de febrero de 2020, se fijaron las tarifas vigentes para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi – base de operación especial.

3. CÁLCULO TARIFARIO

De conformidad con lo establecido en la resolución RRG-4199-2004 del 13 de diciembre de 2004, que corresponde al Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Taxi, específicamente en la Sección 1 del Capítulo V en el que se dispone el procedimiento automático de ajuste para la fijación extraordinaria de tarifas, se procede a calcular los componentes del índice de ajuste (I) según el siguiente algoritmo (en adelante ecuación N°1):

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Donde:

I: Índice de ajuste automático de la tarifa.

SMT₁: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria por ajuste automático.

SMT₀: Salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria) por ajuste automático.

PPC₁: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la aplicación del procedimiento de fijación extraordinaria.

PPC₀: Precio ponderado del combustible (diésel, gasolina súper y gasolina regular) aprobado por la Autoridad Reguladora y vigente al mes anterior a la última fijación tarifaria.

TC₁: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la solicitud de fijación extraordinaria por ajuste automático, calculado por el Banco Central de Costa Rica.

TC₀: Tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, vigente al último día del mes anterior a la última fijación tarifaria (sea esta ordinaria o extraordinaria), calculado por el Banco Central de Costa Rica.

Este procedimiento automático de ajuste considera las variaciones de los parámetros que tienen mayor peso en las tarifas, determinados en la resolución supra indicada con base en un análisis de sensibilidad del modelo tarifario, estas son el salario mínimo por jornada ordinaria para un taxista, el precio ponderado del combustible y el tipo de cambio del colón con respecto al dólar estadounidense, las cuales, para el caso que nos ocupa de fijación tarifaria para el servicio de taxi, base de operación especial del II semestre 2020, se calculan de la siguiente forma:

3.1 Salario

En el año 2018, el Consejo Nacional de Salarios establece la resolución CNS-RG-03-2018 del 13 de agosto de 2018, publicada en La Gaceta N° 159 del 31 de agosto de 2018, mediante la cual resuelve modificar el salario por jornada diaria mínimo del taxista, de la siguiente manera:

*“(…) 2- Clasificar el puesto de servicio remunerado de traslado de personas, en la modalidad de Chofer de Taxi y afines a Taxista, en la categoría salarial de **Trabajador Calificado (TC)** y 3-Rige a partir de su publicación.” (Destacado no es del original)*

De acuerdo con el procedimiento establecido, aplicando el componente respectivo de la ecuación N°1 anteriormente descrita y la modificación en la clasificación de categoría salarial del puesto del chofer de taxi, el cálculo de la variación del salario (ΔSMT) es como se indica a continuación:

| Factor | Valor (colones) | Referencia |
|---------------|----------------------------|-------------------|
|---------------|----------------------------|-------------------|

| | | |
|------------------------|---------------------|---|
| <i>SMT₀</i> | <i>11.761,76</i> | <i>Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 42104-MTSS, publicado en la Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019.</i> |
| <i>SMT₁</i> | <i>11.761,76</i> | <i>Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 42104-MTSS, publicado en la Gaceta 242 del 19 de diciembre de 2019.</i> |
| <i>ΔSMT</i> | <i>0,00%</i> | |

Mediante el Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 42104-MTSS, publicado en La Gaceta N°242 del 19 de diciembre de 2019, se establecen los salarios mínimos del sector privado para el periodo 2020, los cuales rigen a partir del 1° de enero de 2020, según el ajuste salarial anual que se debe aplicar en octubre de cada año y que rige a partir del primero de enero del siguiente año, de acuerdo con la Metodología para la fijación de Salarios Mínimos para el Sector Privado establecida por el Consejo Nacional de Salarios, en el Acta de Sesión 5414-2016, del 31 de octubre de 2016.

3.2 Combustible

Los precios de referencia de los combustibles para el cálculo PPC₀ y PPC₁ son los siguientes:

| <i>Precio (colones)</i> | <i>PPC₀</i> | <i>PPC₁</i> |
|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| <i>Gasolina RON 95 (súper)</i> | <i>624,00</i> | <i>572,00</i> |
| <i>Gasolina RON 91 (regular)</i> | <i>604,00</i> | <i>552,00</i> |
| <i>Diésel</i> | <i>543,00</i> | <i>446,00</i> |

Los precios correspondientes al PPC₀ fueron los aprobados por la Autoridad Reguladora mediante resolución RE-0003-IE-2020 del 08 de enero del 2020, publicada en el Alcance Digital N°4, a La Gaceta N° 6 del 13 de enero del 2020. Los precios correspondientes al PPC₁ fueron los establecidos por la Autoridad Reguladora mediante resolución RE-0076-IE-2020 del 24 de julio del 2020, publicada en el Alcance Digital N°194, a La Gaceta N° 182 del 25 de julio del 2020.

Para el cálculo de los precios ponderados del combustible, se parte de los precios indicados anteriormente y de la composición de la flota según el tipo de combustible, distribución que se obtiene de la última fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-097-2009, y resuelta mediante resolución RRG-10231-2009 del 06 de noviembre de 2009, publicada en La Gaceta N°225, del 19 de noviembre del 2009. El detalle se muestra a continuación:

| Tipo de combustible | Sedán | Microbús |
|----------------------------|--------------|-----------------|
| Gasolina RON 95 (súper) | 25,00% | 25,00% |
| Gasolina RON 91 (regular) | 25,00% | 25,00% |
| Diésel | 50,00% | 50,00% |

De acuerdo con el procedimiento establecido aplicado en el componente de la ecuación N°1 y a los datos anteriormente indicados, el cálculo de la variación del combustible (ΔPPC) es como se indica:

| Precio ponderado combustible (en colones) | Sedán | Microbús |
|--|----------------|-----------------|
| PPC_0 | 578,50 | 578,50 |
| PPC_1 | 504,00 | 504,00 |
| (ΔPPC) | -12,88% | -12,88% |

3.3 Tipo de cambio

De acuerdo con el procedimiento establecido, y aplicando el componente respectivo de la ecuación N°1 anteriormente descrita, el cálculo de la variación del tipo de cambio (ΔTC) es como se indica:

| Factor | Valor (en colones) | Referencia |
|---------------|---------------------------|--|
| TC_0 | 573,36 | Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de enero de 2020. |
| TC_1 | 588,33 | Tipo de cambio de venta de referencia del BCCR de 31 de julio de 2020. |
| (ΔTC) | 2,61% | |

3.4 Índice de ajuste automático

En resumen, el cálculo del Índice de ajuste automático de la tarifa (I), cuya fórmula se describe en la ecuación N°1 es el siguiente:

| Índice I | | |
|--|--------------|-----------------|
| Variable / Tipo de vehículo | Sedán | Microbús |
| Variación salario (ΔSMT) | 0,00% | 0,00% |
| Variación combustible (ΔPPC) | -12,88% | -12,88% |

| | | |
|--|-------|-------|
| Variación tipo de cambio (ΔTC) | 2,61% | 2,61% |
|--|-------|-------|

Ahora bien, el índice de ajuste automático (I) es afectado por el peso que cada uno de los ítems de costo tiene en la estructura tarifaria, según lo establece la RRG-4199-2004, en la que se indica lo siguiente:

“Para efectos de la aplicación, en el procedimiento extraordinario del modelo automático de ajuste, del índice de ajuste automático, éste es afectado por el peso que cada uno de los ítem de costo tiene en la estructura tarifaria, lo cual genera un índice proporcional denominado $I\omega$.”

A continuación, esta definición anterior es presentada algebraicamente en una fórmula de cálculo, de la siguiente forma (en adelante ecuación N°2):

$$I\omega = [(\Delta SMT \times \omega_{SMT}) + (\Delta PPC \times \omega_{PPC}) + (\Delta TC \times \omega_{TC})]$$

Los pesos de los costos de las variables se obtienen de la última actualización de la estructura de costos realizada mediante la fijación tarifaria ordinaria de oficio, tramitada en el expediente ET-097-2009, resolución RRG-10231-2009. Los pesos para cada ítem de costo (ω), para cada tipo de vehículo se detallan a continuación:

| Rubro de costo | Peso (ω) | |
|--|-----------------------------------|-----------------|
| | Sedán | Microbús |
| Costos por salarios y cargas sociales (ω_{SMT}) | 38,28% | 32,71% |
| Costos por consumo de combustibles (ω_{PPC}) | 13,94% | 11,91% |
| Reposición activos (ω_{TC}) | 8,27% | 9,43% |

Como se mencionó anteriormente, según la definición citada anteriormente y mostrada en la ecuación N°2, el índice proporcional denominado ($I\omega$) para cada tipo de vehículo, considera en su cálculo la variación de cada parámetro y el peso ponderado de su costo dentro de la estructura tarifaria, este cálculo se puede observar en el anexo de cálculo tarifario, cuyo resultado se muestra a continuación:

| Tipo de vehículo | Índice $I\omega$ |
|-------------------------|------------------------------------|
| Sedán | -0,0158 |
| Microbús | -0,0129 |

Una vez calculado el índice ($I\omega$), se procede a ajustar las tarifas para cada tipo de vehículo como sigue:

3.5 Tarifas

Para el cálculo de cada una de las tarifas establecidas en el pliego tarifario se procederá según se detalla en cada caso:

a. Tarifa banderazo

De acuerdo con la resolución RJD-141-2014, publicada en La Gaceta N°215 del 7 de noviembre de 2014 se incorpora en el cálculo de la tarifa banderazo del Procedimiento Extraordinario de Fijación del Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Taxi, la variación en el canon de regulación de la Aresep y el canon del Consejo de Transporte Público (CTP). Por lo consiguiente, el canon Aresep y el canon CTP, se incluyen como componentes en la fórmula de cálculo de la tarifa banderazo.

La tarifa banderazo se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{bf} = T_b \cdot (1 + I\omega) + \left[\frac{\Delta_{\text{CanonCTP}} + \Delta_{\text{CanonARESEP}}}{N \cdot Vd \cdot 12} \right]$$

Donde:

T_{bf} : Tarifa banderazo final calculada después del ajuste.

T_b : Tarifa banderazo calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Δ_{CanonCTP} : Diferencial entre el canon del CTP vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon del CTP incorporado en la tarifa T_b .

$\Delta_{\text{CanonARESEP}}$: Diferencial entre el canon de Aresep vigente al momento de la aplicación del modelo y el canon de Aresep incorporado en la tarifa T_b .

N : Número promedio de días en operación por mes calculados en la última fijación ordinaria.

Vd : Número promedio de viajes por día calculados en la última fijación ordinaria.

El reconocimiento del canon en la tarifa banderazo según el tipo de vehículo, cuyo cálculo se puede observar en el anexo de cálculo tarifario, se detalla a continuación:

1. Vehículos tipo sedán

| Detalle | Canon Tb (colones) | Canon Actual (colones) | Variación (colones) | N | Vd | Meses al año | Monto por reconocer (colones) |
|--------------|--------------------|------------------------|---------------------|----|----|--------------|-------------------------------|
| Canon Aresep | 113.701,45 | 113.701,45 | 0,0000 | 26 | 12 | 12 | 0,00 |
| Canon CTP | 92.411,00 | 92.411,00 | 0,0000 | | | | |

2. Vehículos tipo microbús

| Detalle | Canon Tb (colones) | Canon Actual (colones) | Variación (colones) | N | Vd | Meses al año | Monto por reconocer (colones) |
|--------------|--------------------|------------------------|---------------------|----|----|--------------|-------------------------------|
| Canon Aresep | 113.701,45 | 113.701,45 | 0,0000 | 26 | 12 | 12 | 0,00 |
| Canon CTP | 92.411,00 | 92.411,00 | 0,0000 | | | | |

El monto del canon de Aresep incorporado en la tarifa banderazo (Tb) y el cual se encuentra vigente al momento de la aplicación del presente ajuste tarifario de Aresep, es el publicado en el Alcance 259 a La Gaceta N°221 del 20 de noviembre del 2019, que corresponde a ¢113.701,45, por lo tanto, su variación para el presente ajuste tarifario es cero.

Por su parte, el canon del CTP incorporado en la tarifa banderazo (tb), mismo que se encuentra vigente al momento de la aplicación del presente ajuste tarifario de Aresep, es el establecido mediante la resolución RG-0199-RG-2019 del 27 de agosto de 2019, por un monto de ¢92.411, por lo que su variación para el presente ajuste tarifario es cero.

Así las cosas, la tarifa banderazo resultante para cada tipo de vehículo se detalla a continuación:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | 1+lw | Incorporación del canon | Tarifa resultante (colones) | Tarifa propuesta (colones) utilizando el criterio de la RRG-4199-2004* |
|------------------|--------------------------|--------|-------------------------|-----------------------------|--|
| Sedán | 980 | 0,9842 | 0,0000 | 965 | 965 |
| Microbús | 980 | 0,9871 | 0,0000 | 965 | 965 |

*Se aplica el criterio de homologación tarifaria, establecido como política en el modelo de regulación (RRG-4199-2004), el cual señala que, en cada base de operación, se calcula la tarifa plana para los diferentes tipos de vehículos que estén autorizados a

operar en ella y se escoge la mayor como la tarifa banderazo por jornada, que aplicará para todos los tipos de vehículos.

b. Tarifa variable por distancia

La tarifa variable por distancia se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{vdf} = T_{vd} \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{vdf} : Tarifa variable por distancia final calculada después del ajuste.

T_{vd} : Tarifa por distancia calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa variable para cada tipo de vehículo:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | 1+Iω | Tarifa propuesta (colones) |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Sedán | 820 | 0,9842 | 805 |
| Microbús | 935 | 0,9871 | 925 |

c. Tarifa por espera

La tarifa por espera se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{ef} = T_e \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{ef} : Tarifa por espera final calculada después del ajuste.

T_e : Tarifa por espera calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa por espera para cada tipo de vehículo:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | 1+Iω | Tarifa propuesta (colones) |
|-------------------------|---------------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Sedán | 3.840 | 0,9842 | 3.780 |
| Microbús | 4.405 | 0,9871 | 4.350 |

d. Tarifa por demora

La tarifa por demora se calcula según el siguiente algoritmo:

$$T_{df} = T_d \cdot (1 + I\omega)$$

Donde:

T_{df} : Tarifa por demora final calculada después del ajuste.

T_d : Tarifa por demora calculada en la última fijación tarifaria aprobada.

$(1+I\omega)$: Proporción del índice de ajuste automático.

Como resultado de aplicar la fórmula indicada, se obtiene la siguiente tarifa por demora para cada tipo de vehículo:

| Tipo de vehículo | Tarifa vigente (colones) | 1+Iω | Tarifa propuesta (colones) |
|-------------------------|---------------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Sedán | 8.150 | 0,9842 | 8.020 |
| Microbús | 9.390 | 0,9871 | 9.270 |

3.6 Resultado tarifario por tipo de vehículo

Los resultados obtenidos para cada tipo de vehículo, según los datos indicados anteriormente, son los siguientes:

| Tarifa según tipo de taxi | Tarifas (en colones) | | Variación | |
|----------------------------------|-----------------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| | Vigente | Recomendada | Absoluto | Porcentual |
| Taxi Sedán | | | | |
| Tarifa banderazo | 980 | 965 | -15 | -1,53% |
| Tarifa variable | 820 | 805 | -15 | -1,83% |
| Tarifa por espera | 3.840 | 3.780 | -60 | -1,56% |
| Tarifa por demora | 8.150 | 8.020 | -130 | -1,60% |
| Taxi Microbús | | | | |
| Tarifa banderazo | 980 | 965 | -15 | -1,53% |

| | | | | |
|-------------------|-------|-------|------|--------|
| Tarifa variable | 935 | 925 | -10 | -1,07% |
| Tarifa por espera | 4.405 | 4.350 | -55 | -1,25% |
| Tarifa por demora | 9.390 | 9.270 | -120 | -1,28% |

(...)"

- II. Por otra parte, del informe IN-0192-IT-2020 del 19 de agosto de 2020, 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:

"(...) Coadyuvancia admitida

1. Coadyuvancia del Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, cédula número 5-0302-0917 y consta en el folio 27.

Los argumentos expuestos por el señor Sanarrucia Aragón en su coadyuvancia son los siguientes:

1. **El traslado como derecho fundamental y el transporte público como bien social:** *Los servicios públicos son una forma o mecanismo con que cuenta el estado costarricense para garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; la efectiva realización de estos servicios repercute de manera directa en la calidad de vida, la paz social, y el bien común, razón por la cual la Sala Constitucional elevó a categoría de derecho fundamental el derecho del buen funcionamiento de los servicios públicos (Sentencias N° 11.745 del 17 agosto de 2007 y 14.143 del 5 octubre de 2007). Así también, el Reglamento sobre Características del Servicio Público Modalidad Taxi N° 33526 plantea lo siguiente:*

"Artículo 1. Fin público del servicio de taxi. El servicio de transporte remunerado de personas modalidad taxi que se presta en Costa Rica es un servicio público, que entraña un marcado interés para la colectividad, dados los beneficios que esta obtiene con su prestación, sujeto permanentemente a la fiscalización del Estado, y que se rige por los principios de continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisface y la igualdad en el trato de los usuarios, por cuanto hay de por medio una actividad de naturaleza regular o permanente, de tal forma que su interrupción produce serios

daños al interés público, al principio de paridad o igualdad en el trato del usuario en vista de que es una actividad destinada a la satisfacción de un interés colectivo, y en el cual no debe mediar discriminación alguna, y en cuanto procediere el principio de libre concurrencia. A su vez, la organización y funcionamiento del sistema de transporte remunerado de personas se regirá por los principios de uniformidad, satisfacción y el principio democratizador, acorde con el artículo 4° de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, N° 7969.”

- 2. Tarifas más accesibles desincentivan el uso de formas de transporte no autorizadas:** *Es un hecho innegable que tarifas más caras incentivan el uso de formas de transporte no autorizadas y que, a la inversa, tarifas más accesibles a la mayoría de la población desincentivan el uso de formas de transporte no autorizadas. De manera que es perentorio que el servicio público remunerado de personas modalidad taxi (y también, claro está, el de modalidad buses) camine hacia la eficiencia y la calidad, pero sin olvidar la necesidad de tarifas que sean no sólo técnicamente viables, sino también cada vez más competitivas.*
- 3. Incremento de los salarios, estabilidad del precio del dólar y baja en los precios de los combustibles:** *La disminución en la tarifa de taxis se debe básicamente a la variación en el precio de los combustibles, siendo el combustible uno de los gastos más considerables de un vehículo usado como taxi. En relación con los salarios, ya el incremento de los mismos fue considerado en la fijación tarifaria del I semestre y el incremento del tipo de cambio, al ser de un 2,61% no repercute de manera sustancial en la tarifa.*
- 4. Situación económica actual:** *Con la aprobación de este ajuste se verían beneficiadas miles de personas usuarias que por causa del COVID-19 han visto disminuidos sus ingresos (por cancelación temporal de subcontratos de trabajo, reducción de las jornadas laborales u otros factores asociados), pero que siguen necesitando del servicio de transporte modalidad taxi para sus actividades. También se verían beneficiadas aquellas personas que, aunque cuentan con vehículo propio, dada la restricción vehicular sanitaria, tienen actualmente constantes limitaciones para usarlo. La disminución recomendada por la Intendencia de Transporte, la cual oscila entre el -1,07% y el -1,83%, aunque no es muy representativa en términos porcentuales, sí es, en estos especiales tiempos de pandemia, un alivio para las personas usuarias del servicio de taxi.*

Respuesta a coadyuvancia:

Se indica en relación con las manifestaciones exteriorizadas en la coadyuvancia presentada por el señor Sanarrucia Aragón, en su condición de consejero del usuario lo siguiente:

1. **Sobre el traslado como derecho fundamental y el transporte público como bien social**, se le indica que el Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi (RRG-4199-2004 y sus reformas), cumple con el principio regulatorio de servicio al costo, de manera que se contemplan únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, garantizando así el adecuado desarrollo de la actividad; según lo establecido en el artículo 3, de la Ley N° 7593.

Asimismo, se garantiza el acceso universal al servicio, dada su importancia para el desarrollo sostenible del país como un servicio público. Es así como la Aresep, además de fijar las tarifas, vela por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, establecidas dentro de las funciones que la ley le otorga.

2. **Sobre las tarifas más accesibles que desincentivan el uso de formas de transporte no autorizadas**, se indica que las tarifas se calculan por medio de la metodología vigente (RRG-4199-2004), considerando la estructura productiva modelo del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad y el tamaño de las empresas prestadoras.

Además, también se consideran los criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de energía y eficiencia económica definidos en el Plan nacional de desarrollo, convirtiéndose en elementos centrales para la fijación de las tarifas de este servicio público, según se ha definido en el artículo 31, de la Ley N° 7593.

Ahora bien, se debe tener claro que las actuaciones administrativas deben estar sometidas a la ley y en general a todas las normas del ordenamiento jurídico, ello en cumplimiento del principio de juridicidad de la Administración, lo que significa que todo aquello que no se encuentre expresamente permitido en las normas le es vedado. Con lo anterior se pretende hacer mención a que las tarifas fijadas en el presente estudio reflejan la realidad de la situación actual y consideran las variaciones en el entorno

económico, al cumplir con el principio de “servicio al costo”, procurando establecer el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y de los prestadores y todo ello en fiel cumplimiento de lo establecido en la metodología vigente, lo que implica que la Aresep no pueda otorgar tarifas diferentes a las que arroje el resultado de la aplicación de dicho modelo sino ha sido establecido expresamente en otra norma superior o en el mismo modelo, por lo que las situaciones de competencia desleal mencionadas por el coadyuvante por estarse brindando servicios irregularmente de parte de operadores no autorizados para ello, no puede ser contemplado dentro de los parámetros de fijación tarifaria.

- 3. Incremento de los salarios, estabilidad del precio del dólar y baja en los precios de los combustibles**, que inciden en las tarifas, se le indica que, de acuerdo con la metodología vigente, en la sección 3, apartados, 3.1, 3.2 y 3.3; del presente informe, para realizar el ajuste de las tarifas se tomó en cuenta, las variaciones de las siguientes variables, en relación con los respectivos valores del I semestre de este año:

- i. Salarios.*
- ii. Precios de los combustibles.*
- iii. Tipo de cambio.*

De esta forma se refleja a través de las tarifas fijadas, las variaciones semestrales de cada variable, tal y como se desprende de la ecuación N° 1:

$$I = \left[\left(\frac{SMT_1}{SMT_0} \right) - 1 + \left(\frac{PPC_1}{PPC_0} \right) - 1 + \left(\frac{TC_1}{TC_0} \right) - 1 \right] \cdot 100$$

Así se actualizó cada una de las variables según correspondía y se ponderaron según el peso de cada una de las variables dentro de la estructura de costos de la actividad, según la sección 3.4 del informe.

- 4. Sobre la situación económica actual**, se reitera que tal y como se desprende del Modelo de Regulación Económica del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Taxi (RRG-4199-2004), las tarifas de taxi, se actualizan semestralmente con el objetivo de reconocer la variación de las variables externas a la administración de los prestadores del servicio y compensar los

desequilibrios en el reconocimiento de estos costos, procurando así que en las tarifas se refleje la realidad del entorno económico.

Por tal motivo, por ejemplo, la reducción en los precios de los combustibles que se presenta en medio de la coyuntura actual producto de la pandemia y la declaratoria de emergencia nacional, en conjunto con la variación de las otras variables, se traduce en una reducción de las tarifas del servicio público. Lo indicado va de la mano de lo ya explicado en cuanto al sometimiento de las actuaciones administrativas a las normas vigentes, por lo que, se observa claramente que el resultado hacia la baja obtenido obedece, tal como ha sido ya explicado, a la reducción de los precios de los combustibles junto con la variación de otros parámetros, no así a la determinación o utilización de cálculos que no se encuentran establecidos en las normas que rigen las fijaciones tarifarias que realiza la Aresep.

(...)”

- III. Conforme con los resultandos y considerando que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial, Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; tal y como se dispone:

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el IN-0192-IT-2020 del 19 de agosto de 2020 y proceder a ajustar las tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxi, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, de la siguiente manera:

| Tarifa según tipo de taxi | Tarifa Recomendada (colones) |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Taxi Sedán | |
| Tarifa banderazo | 965 |
| Tarifa variable | 805 |
| Tarifa por espera | 3.780 |
| Tarifa por demora | 8.020 |
| Taxi Microbús | |
| Tarifa banderazo | 965 |
| Tarifa variable | 925 |
| Tarifa por espera | 4.350 |
| Tarifa por demora | 9.270 |

- II. Reiterar lo indicado en anteriores resoluciones de fijaciones extraordinarias de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxis, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, respecto a que el valor que debe cancelarse por el uso de vías de tránsito (peaje) no está considerado como un costo dentro de la tarifa del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad taxis, de ahí que dependiendo de la vía de tránsito que escoja el usuario, éste deberá pagarlo en forma adicional a la tarifa. El pago del peaje procede únicamente cuando el usuario está haciendo uso del servicio de taxi.
- III. Reiterar lo indicado en anteriores resoluciones de fijaciones extraordinarias de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad taxis, base de operación especial Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en cuanto a que la estructura tarifaria que se establece, no contempla diferenciación alguna respecto a las horas del día (diurna o nocturna) en que se presta el servicio y las tarifas se cobran de acuerdo con lo que marque el taxímetro, independientemente de situaciones tales como: a) condiciones del camino, b) distancia del recorrido, c) origen o destino del servicio d) naturaleza del día (hábil o feriado), e) nacionalidad del usuario. En consecuencia, el vehículo con que se presta el servicio debe poseer indefectiblemente, un sistema de medición de acuerdo con los mecanismos legales y técnicos estipulados para ello, según lo ordena el artículo N° 59 de la ley N° 7969, siendo obligatorio que en todos los viajes se accione el taxímetro y que sin excepción la tarifa que cobra sea la que señale dicho dispositivo.

- IV.** Las tarifas rigen a partir del día natural siguiente al día de la publicación de esta resolución en La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Daniel Fernández Sánchez, Intendente a.í.—1 vez.—(IN2020477578).