





### **ALCANCE Nº 67 A LA GACETA Nº 60**

**Año CXLIII** 

San José, Costa Rica, viernes 26 de marzo del 2021

130 páginas

# PODER EJECUTIVO DECRETOS RESOLUCIONES

## REGLAMENTOS GOBERNACIÓN Y POLICÍA

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Imprenta Nacional La Uruca, San José. C. R.

#### **PODER EJECUTIVO**

#### **DECRETOS**

N.º 42908-H

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

En ejercicio de las atribuciones establecidas en los artículos 50, 140, incisos 3), 8) y 18) 146 de la Constitución Política, 25 inciso 1), 27 inciso 1), y 28 inciso 2. acápite b) de la Ley número 6227 de fecha 2 de mayo de 1978, denominada "Ley General de Administración Pública", la Ley número 8114 de fecha 4 de julio de 2001, denominada "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias", y el Decreto Ejecutivo número 29643-H de fecha 10 de julio de 2001, denominado "Reglamento a la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias".

#### Considerando:

- 1. Que el artículo 9 de la Ley número 8114 de fecha 4 de julio de 2001, denominada "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias", publicada en el Alcance Número 53 a la Gaceta número 131 del 9 de julio de 2001, establece un impuesto específico por unidad de consumo para todas las bebidas envasadas sin contenido alcohólico, excepto la leche y todos los productos contemplados en el registro que lleva el Ministerio de Salud y la Caja Costarricense de Seguro Social, de bebidas terapéuticas y de uso médico, utilizados en los establecimientos sanitarios y hospitalarios del país.
- 2. Que el mencionado artículo 9, además, crea un impuesto específico por gramo de jabón de tocador.
- 3. Que el artículo 11 de la Ley Número 8114 citada, dispone que, a partir de su vigencia, el Ministerio de Hacienda deberá actualizar trimestralmente el monto de estos impuestos, de conformidad con la variación del índice de precios al consumidor que determina el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y que el monto resultante de la actualización deberá comunicarse mediante Decreto Ejecutivo.

- 4. Que en el mencionado artículo 11, se establece que los períodos de aplicación de cada actualización iniciarán el primer día de los meses de enero, abril, julio y octubre y que dicha actualización no podrá en ningún caso, ser superior al tres por ciento (3%).
- 5. Que en el artículo 6 del Decreto Ejecutivo Número 29643-H, denominado "Reglamento a la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias", publicado en La Gaceta número 138 de fecha 18 de julio de 2001, se establece el procedimiento para realizar el ajuste, para lo cual se considerará la variación en el índice de precios al consumidor, de los trimestres inmediatos anteriores a finales de cada uno de los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre de cada año.
- 6. Que mediante Decreto Ejecutivo Número 42753-H del 07 de diciembre de 2020, publicado en el Alcance Número 334 del Diario Oficial La Gaceta Número 298 del 22 de diciembre de 2020, se actualizaron los montos de los impuestos específicos, tanto para las mercancías de producción nacional como importadas, establecidos en el artículo 9 de la Ley Número 8114 citada, a partir del 1 de enero de 2021.
- 7. Que los niveles del índice de precios al consumidor a los meses de noviembre de 2020 y febrero de 2021, corresponden a **99,474** y **99,921** generándose una variación de **cero coma cuarenta y cinco por ciento (0,45%).**
- 8. Que según la variación del índice de precios al consumidor, corresponde actualizar los montos de los impuestos específicos, tanto para las mercancías de producción nacional como importadas, establecidos en el artículo 9 de la Ley Número 8114 citada, en **cero coma cuarenta y cinco por ciento (0,45%).**
- 9. Que por existir en el presente caso, razones -de interés público y de urgencia- que obligan a la publicación del decreto antes del 1 de abril de 2021; no corresponde aplicar la disposición del artículo 174 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, que

obliga a la Administración a dar audiencia por 10 días a las entidades representativas de intereses de carácter general o corporativo o de intereses difusos. Lo anterior, por cuanto podría verse afectada la publicación en el tiempo que corresponde legalmente, y por ende el cobro del impuesto, en virtud de que la redacción, revisión y aprobación del decreto inicia a partir de la determinación del índice de precios al consumidor del mes de febrero de 2021, que el Instituto Nacional de Estadística y Censos realiza en los primeros días de marzo de 2021, razón por la cual con fundamento en el artículo citado, se prescinde de la publicación en el Diario Oficial de la convocatoria respectiva.

- 10. Que mediante resolución número DGT-R-12-2014 de las quince horas del 13 de marzo de 2014, publicada en el Diario Oficial La Gaceta Número 129 el 7 de julio de 2014, la Dirección General de Tributación trasladó la función de actualización del impuesto específico sobre las bebidas envasadas sin contenido alcohólico, excepto la leche y sobre los jabones de tocador, de la Dirección General de Tributación a la Dirección General de Hacienda.
- 11. Que siendo que el presente Decreto no establece ni modifica trámites, requisitos y/o procedimientos vinculados al Administrado, no se requiere someter el presente decreto al control previo de revisión por parte de la Dirección de Mejora Regulatoria y Reglamentación Técnica del Ministerio de Economía, Industria y Comercio. Por tanto,

#### Decretan:

# ACTUALIZACIÓN DE LOS IMPUESTOS ESPECÍFICOS SOBRE LAS BEBIDAS ENVASADAS SIN CONTENIDO ALCOHÓLICO, EXCEPTO LA LECHE Y SOBRE LOS JABONES DE TOCADOR

Artículo 1º—Actualícense los montos de los impuestos específicos, tanto para las mercancías de producción nacional como importadas, establecidos en el artículo 9 de la

Ley Número 8114 de fecha 4 de julio de 2001, denominada "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias", publicada en el Alcance Número 53 del Diario Oficial La Gaceta Número 131 del 9 de julio de 2001, mediante un ajuste de cero coma cuarenta y cinco por ciento (0,45%) según se detalla a continuación:

Tipo de Producto	Impuesto en colones por unidad de consumo
Bebidas gaseosas y concentrados de gaseosas	19,58
Otras bebidas líquidas envasadas (incluso agua)	14,53
Agua (envases de 18 litros o más)	6,77
Impuesto por gramo de jabón de tocador	0,247

Artículo 2º—Deróguese el Decreto Ejecutivo número 42753-H del 07 de diciembre de 2020, publicado en el Alcance Número 334 del Diario Oficial La Gaceta Número 298 del 22 de diciembre de 2020, a partir de la vigencia del presente decreto.

Artículo 3º—Vigencia. Rige a partir del primero de abril de dos mil veintiuno.

Dado en la Presidencia de la República, a los diez días del mes de marzo de dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Hacienda, Elian Villegas Valverde.—1 vez.—1 vez.—Solicitud N° 258731.—( D42908 - IN2021538832 ).

#### N° 42913-MOPT-S

#### EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL MINISTRO 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 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.
- IV. 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 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.

- V. 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.
- VI. 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. (...)".
- VII. 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.
- VIII. Que ante la situación epidemiológica actual por el COVID-19 en el territorio nacional y a nivel internacional, el Poder Ejecutivo está llamado a mantener los esfuerzos y fortalecer, con apego a la normativa vigente, las medidas de

prevención por el riesgo en el avance de dicho brote que, por las características del virus resulta de fácil transmisión mayormente con síntomas, pero también en personas sin síntomas manifiestos, lo cual representa un factor de aumento en el avance del brote por COVID-19, provocando una eventual saturación de los servicios de salud y la imposibilidad de atender oportunamente a aquellas personas que enfermen gravemente.

- IX. Que el Programa Estado de la Nación emitió el informe correspondiente al año 2020, en el cual se contempló un estudio especial sobre los efectos de la pandemia en el país y su relación con las medidas de restricción vehicular, movibilidad de la población y la asociación con los nuevos contagios locales de COVID-19. Dicho estudio técnico reflejó con claridad y precisión los impactos positivos generados a partir de la aplicación de tal medida de restricción en el marco de la emergencia nacional actual.
- X. Que en aplicación del ejercicio constante de evaluación objetiva y cuidadosa efectuado por el Poder Ejecutivo desde el inicio del estado de emergencia nacional en torno a la medida de la restricción vehicular y su relación con el escenario epidemiológico actual del COVID-19 en el territorio nacional, se ha concluido una vez más la pertinencia de contar con esta medida mediante la extensión de su plazo de vigencia, particularmente para el caso de la restricción vehicular diurna mediante el Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020. La medida de restricción vehicular constituye una de las acciones esenciales para mitigar los efectos del COVID-19 y así, continuar con los esfuerzos para controlar la presencia de dicha enfermedad en el país. Esta medida permite disminuir la exposición de las personas a la adquisición y/o transmisión de dicha enfermedad y ante el escenario actual, persiste la necesidad de resguardar la salud de la población y evitar la saturación de los servicios de salud, en especial, de las unidades de cuidados intensivos. El Poder Ejecutivo debe tomar acciones específicas para disminuir el aumento en la propagación del COVID-19 y por ende, se procede a prorrogar la presente medida de mitigación.

#### **DECRETAN**

# REFORMA AL DECRETO EJECUTIVO NÚMERO 42295-MOPT-S DEL 11 DE ABRIL DE 2020, DENOMINADO RESTRICCIÓN VEHICULAR DIURNA ANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL EN TODO EL TERRITORIO COSTARRICENSE POR EL COVID-19

#### ARTÍCULO 1°.- Objetivo.

La presente reforma a la medida de restricción vehicular emitida en el Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril 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. Asimismo, esta medida de ampliación 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 radican en el territorio costarricense.

#### ARTÍCULO 2°.- Reforma al artículo 11°.

Refórmese el artículo 11° del Decreto Ejecutivo número 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020, a efectos de que se modifique la fecha de aplicación y en adelante se lea de la siguiente manera:

#### "ARTÍCULO 11°.- Plazo de aplicación de la presente medida.

La medida de restricción vehicular diurna contemplada en el presente Decreto Ejecutivo, se aplicará a partir de las 05:00 horas del 13 de abril de 2020 a las 22:59 horas del 1° de mayo de 2021, inclusive. La vigencia de la presente medida será revisada y actualizada de conformidad con el comportamiento epidemiológico del COVID-19."

#### ARTÍCULO 3°.- Vigencia.

El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de las 00:00 horas del 1° de abril de 2021.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veinticinco días del mes de marzo de dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza y el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.— Exonerado. —( D42913 - IN2021539221 ).

#### N° 42914-MOPT-S EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL MINISTRO 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:**

- 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 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.
- IV. 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.

- V. 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.
- VI. 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. (...)".
- VII. 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.

- VIII. Que el Programa Estado de la Nación emitió el informe correspondiente al año 2020, en el cual se contempló un estudio especial sobre los efectos de la pandemia en el país y su relación con las medidas de restricción vehicular, movibilidad de la población y la asociación con los nuevos contagios locales de COVID-19. Dicho estudio técnico reflejó con claridad y precisión los impactos positivos generados a partir de la aplicación de tal medida de restricción en el marco de la emergencia nacional actual.
- IX. Que en aplicación del ejercicio constante de evaluación objetiva y cuidadosa efectuado por el Poder Ejecutivo desde el inicio del estado de emergencia nacional en torno a la medida de la restricción vehicular y su relación con el escenario epidemiológico actual del COVID-19 en el territorio nacional, se ha concluido una vez más la pertinencia de ampliar la suspensión temporal de la restricción vehicular diurna emitida mediante el Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, de tal forma que no se aplique transitoriamente la medida de restricción vehicular con horario diferenciado. Es así como, se ha determinado que todo el territorio nacional se continúe aplicando la medida de restricción vehicular regulada bajo los Decretos Ejecutivos número 42253-MOPT-S del 24 de marzo de 2020 y 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020.
- X. Que se debe enfatizar nuevamente que la presente decisión de suspensión no implica un debilitamiento de las acciones sanitarias, sino que se trata de un esfuerzo de actualización y adaptación de las diferentes medidas de restricción vehicular con ocasión del escenario actual, por lo cual resulta viable la unificación sin afectar el objetivo de dichas 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**

PRORROGAR LA SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL DECRETO EJECUTIVO 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 1°.- Objetivo.

La presente medida respecto del Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, se realiza con el objetivo de mejorar y armonizar 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 el territorio costarricense.

#### ARTÍCULO 2°.- Prórroga de la suspensión temporal.

Durante el período comprendido del 1° de abril al 1° de mayo de 2021, se suspende la aplicación del Decreto Ejecutivo número 42484-MOPT-S del 17 de julio de 2020, en su totalidad por dicho lapso.

#### ARTÍCULO 3°.- Aplicación de las normas correspondientes.

Por el período de suspensión establecido en el artículo anterior de este Decreto Ejecutivo, los cantones y distritos en alerta naranja, así como la zona fronteriza se regirán por las medidas de restricción vehicular dispuestas en los Decretos Ejecutivos número 42253-MOPT-S del 24 de marzo de 2020 y 42295-MOPT-S del 11 de abril de 2020.

#### ARTÍCULO 4°.- Rige.

El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de las 00:00 horas del 1° de abril de 2021.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veinticinco días del mes de marzo de dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza y el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—Exonerado. —( D42914 - IN2021539222 ).

#### N° 42916-MGP-S EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EL MINISTRO DE GOBERNACIÓN Y POLICÍA Y EL MINISTRO 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, Ley 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 2, 61 incisos 2) y 6), 63, 64 y 65 de la Ley General de Migración y Extranjería, Ley número 8764 del 19 de agosto de 2009; el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; y,

#### **CONSIDERANDO:**

- 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 5395 del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud N° 5412, del 08 de noviembre de 1973, regulan esa 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. Particularmente, 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 con fundamento en lo anterior, el Ministerio de Salud es la autoridad competente para ordenar y tomar las medidas especiales para evitar el riesgo o daño a la salud de las personas, o que estos se difundan o agraven, así como para inhibir la continuación o reincidencia en la infracción de los particulares. Dichas normas legales que establecen la competencia del Ministerio de Salud en materia de salud, consagran la potestad de imperio en materia sanitaria, que le faculta para dictar todas las medidas técnicas que sean necesarias para enfrentar y resolver los estados de emergencia sanitarios.
- IV. Que corresponde al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Salud, la definición de la política nacional de salud, la formación, planificación y coordinación de todas las actividades públicas y privadas relativas a la salud, así como la ejecución de aquellas actividades que le competen conforme a la ley. Por las funciones encomendadas al Ministerio de Salud y sus potestades

policiales en materia de salud pública, debe efectuar la vigilancia y evaluar la situación de salud de la población cuando esté en riesgo. Ello implica la facultad para obligar a las personas a acatar las disposiciones normativas que emita para mantener el bienestar común de la población y la preservación del orden público en materia de salubridad.

- V. Que las autoridades públicas están obligadas a aplicar el principio de precaución en materia sanitaria en el sentido de que deben tomar las medidas preventivas que fueren necesarias para evitar daños graves o irreparables a la salud de los habitantes.
- VI. Que el artículo 147 de la Ley General de Salud consigna que "Toda persona deberá cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias y las prácticas destinadas a prevenir la aparición y propagación de enfermedades transmisibles. Queda especialmente obligada a cumplir: (...) b) Las medidas preventivas que la autoridad de salud ordene cuando se presente una enfermedad en forma esporádica, endémica o epidémica. c) Las medidas preventivas que la autoridad sanitaria ordene a fin de ubicar y controlar focos infecciosos, vehículos de transmisión, huéspedes y vectores de enfermedades contagiosas o para proceder a la destrucción de tales focos y vectores, según proceda. Asimismo, el ordinal 180 de dicha Ley establece que "Las personas que deseen salir del país y vivan en áreas infectadas por enfermedades transmisibles sujetas al reglamento internacional, o que padezcan de éstas, podrán ser sometidas a las medidas de prevención que procedan, incluida la inhibición de viajar por el tiempo que la autoridad sanitaria determine".
- 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 costarricense debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.
- VIII. Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, el Poder Ejecutivo integró las medidas sanitarias en materia migratoria para la reapertura de fronteras en el territorio nacional, de tal forma que se logre regular de manera conjunta a través de una misma disposición todo aquello referente al ingreso de personas al país con ocasión del estado de emergencia nacional por el COVID-19 y su condición de pandemia, bajo estrictas condiciones.
  - Que como parte de la revisión periódica, el Poder Ejecutivo ha efectuado nuevamente la valoración respectiva dentro del proceso de reapertura progresiva de fronteras y ha determinado que resulta oportuno llevar a cabo la apertura de la vía terrestre, conjuntamente con las adaptaciones normativas que tal acción implica; asimismo, es necesario mediante la presente reforma, prorrogar el plazo contemplado en el artículo 29 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, debido a la importancia de contar con dicha medida para el abordaje del estado de emergencia nacional por el COVID-19 en relación con el manejo de los movimientos migratorios y velar por el bienestar de la población en el país en las restantes vías de ingreso.

#### **DECRETAN**

# RFORMA AL DECRETO EJECUTIVO NÚMERO 42690-MGP-S DEL 30 DE OCTUBRE DE 2020, DENOMINADO MEDIDAS MIGRATORIAS TEMPORALES EN EL PROCESO DE REAPERTURA DE FRONTERAS EN EL MARCO DEL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL SANITARIA POR EL COVID-19

**Articulo 1°-** Refórmese el artículo 5 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020 y sus reformas, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

"Artículo 5°- Se permitirá el ingreso de las personas que formen parte del personal de medios de transporte internacional únicamente terrestre, de mercancías o cargas de conformidad con los siguientes supuestos:

a) Ingreso para realizar tránsito terrestre de frontera a frontera: a las personas extranjeras que formen parte del personal de medios de transporte internacional terrestre de mercancías que requieran ingresar al país para realizar un tránsito terrestre entre los puestos fronterizos de norte a sur o viceversa y de acuerdo con la capacidad operativa de las autoridades competentes, se les permitirá el ingreso bajo la categoría migratoria de No Residentes, subcategoría Personal de medios de transporte internacional de pasajeros y mercancías, establecida en el artículo 87 inciso 5) de la Ley General de Migración y Extranjería, previa verificación de las medidas de control por parte de las autoridades sanitarias en el puesto fronterizo respectivo y hasta por el número de horas que determine la Dirección General de Migración y Extranjería mediante resolución fundada. Su permanencia en la zona aduanera primaria será conforme con la delimitación territorial que establece el Decreto Ejecutivo número 10529-H, del 30 de agosto de 1979 y sus reformas, para el caso de Peñas Blancas y Paso Canoas, así como dentro de la zona primaria de Las Tablillas o Sixaola y según las regulaciones que emita para tal efecto la Dirección General de Aduanas, así como de acuerdo con la capacidad operativa de las autoridades competentes, con el fin de que dentro de esa extensión territorial se lleven a cabo los respectivos controles migratorios, aduaneros y de otra índole que sean legalmente procedentes. Su desplazamiento estará sujeto a la ruta de tránsito internacional definida por las autoridades competentes y bajo las disposiciones dadas por las autoridades competentes. Asimismo, deberán cumplir en todo momento con los lineamientos de salud establecidos por las autoridades competentes. Esta modalidad será aplicable tanto para aquellas personas extranjeras que formen parte del personal de medios de transporte internacional terrestre de mercancías que requieran trasladar mercancías, como aquellas que conduzcan vehículos de transporte internacional terrestre sin carga alguna.

b) Ingreso para realizar operaciones de carga y/o descarga de mercancías en territorio nacional: a las personas extranjeras que formen parte del personal de medios de transporte internacional terrestre de mercancías que requieran ingresar al territorio nacional para realizar operaciones de carga y/o descarga de mercancías, se podrá autorizar su ingreso bajo la categoría migratoria de No Residentes, subcategoría Personal de medios de transporte internacional de pasajeros y mercancías, establecida en el artículo 87 inciso 5) de la Ley General de Migración y Extranjería, previa verificación de las medidas de control por parte de las autoridades sanitarias en el puesto fronterizo respectivo, y hasta por el número de días que determine la Dirección General de Migración y Extranjería mediante resolución fundada. Su permanencia en la zona aduanera primaria será conforme con la delimitación territorial que establece el Decreto Ejecutivo número 10529-H, del 30 de agosto de 1979 y sus reformas, para el caso de Peñas Blancas y Paso Canoas, así como dentro de la zona primaria de Las Tablillas o Sixaola y según las regulaciones que emita para tal efecto la Dirección General de Aduanas, así como de acuerdo con la capacidad operativa de las autoridades competentes, con el fin de que dentro de esa extensión territorial se lleven a cabo los respectivos controles migratorios, aduaneros y de otra índole que sean legalmente procedentes. Su desplazamiento estará sujeto a la ruta de tránsito internacional definida por las autoridades competentes y bajo las disposiciones dadas por las autoridades competentes. Asimismo, deberán cumplir en todo momento con los lineamientos de salud establecidos por las autoridades competentes.

Las empresas, recintos y depositarios aduaneros que reciban personal de medios de transporte internacional terrestre de mercancías, deberán cumplir con los "Lineamientos específicos para transportistas, propietarios y administradores de empresas que reciben mercancías por medio de transporte terrestre en el marco de la alerta sanitaria por COVID-19", y sus reformas, emitidos por el Ministerio de Salud. Dicho Ministerio, o la instancia a quien este le delegue tal función, podrá realizar inspecciones a esos establecimientos, a efectos de verificar el cumplimiento efectivo de los lineamientos sanitarios y en caso necesario, aplicar las sanciones correspondientes.

Durante su estadía en el territorio nacional, las personas que formen parte del personal de medios de transporte internacional terrestre de mercancías únicamente podrán realizar aquellas actividades directamente relacionadas con el ejercicio de sus labores de operaciones de carga y/o descarga, o con el tránsito de frontera a frontera, así como aquellas requeridas para la satisfacción de sus necesidades básicas y de los requerimientos de la unidad de transporte. Deberán utilizar equipo de protección personal, cumplir de manera estricta los lineamientos sanitarios e informar al puesto de salud más cercano en caso de desarrollar sintomatología propia de la enfermedad COVID-19.

Las personas a las que se les autorice el ingreso al país conforme a lo anterior, que incumplan las disposiciones referidas, podrán ser sancionadas conforme a la legislación penal. Asimismo, de conformidad con el artículo 61 incisos 2) y 6) de

la Ley General de Migración y Extranjería, la Dirección General de Migración y Extranjería podrá imponer un impedimento de ingreso al país, conforme a la valoración que realice el oficial competente de control migratorio.

El Ministerio de Salud, la Dirección General de Migración y Extranjería y la Dirección General de Aduanas deberán emitir, modificar y/o actualizar las directrices, resoluciones y lineamientos requeridos para el debido cumplimiento del presente Decreto Ejecutivo."

**Articulo 2°-** Refórmese el artículo 5 bis del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

- "Artículo 5° bis.- Las personas extranjeras que pretendan ingresar al país conforme el artículo 5 de este Decreto Ejeutivo, deberán cumplir con los siguientes requisitos:
- a) Acatar las medidas sanitarias dictadas por el Ministerio de Salud para la atención del COVID-19.
- b) Cumplir con los requisitos migratorios correspondientes.
- c) Completar el formulario denominado Pase de Salud, disponible en el link https://salud.go.cr.
- d) El plazo máximo de horas de permanencia a otorgar en el territorio nacional será la cantidad de horas establecidas vía resolución por la Dirección General de Migración y Extranjería."

**Articulo 3°-** Refórmese el artículo 14 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, para que para que en adelante se lea de la siguiente manera:

- "Artículo 14°- Para que sea aprobado su ingreso al país bajo la categoría migratoria de No Residentes, subcategoría Turismo, conforme a lo establecido en el presente decreto, las personas extranjeras deberán:
  - a) Cumplir con los requisitos migratorios establecidos por la Ley General de Migración y Extranjería y sus reglamentos para dicha categoría migratoria.
  - b) Para el caso de ingreso aéreo, viajar en vuelos internacionales que aterricen en el territorio nacional a través de los aeropuertos internacionales Juan Santamaría, Daniel Oduber Quirós y Tobías Bolaños Palma.
  - c) En el caso de ingreso vía marítima, ingresar únicamente por las marinas de Golfito, Los Sueños, Pez Vela, Banana Bay y Papagayo.
  - d) Para ingresar vía terrestre, ingresar únicamente por los lugares habilitados por la Dirección General de Migración y Extranjería para tales efectos. En este supuesto no habrá limitaciones en cuanto al medio de transporte en el que se pretenda ingresar.
  - e) En todos los casos, contar con un seguro de viaje que cubra al menos los gastos de alojamiento y gastos médicos generados por la enfermedad COVID-19, ya sea de los ofrecidos por alguna de las aseguradoras

autorizadas por la Superintendencia General de Seguros en Costa Rica y debidamente registrado ante dicha autoridad, o un seguro de viaje con cobertura internacional que se encuentre vigente y que cubra gastos médicos generados por la enfermedad COVID-19 equivalentes a los costos de internamiento en un hospital, así como gastos de hospedaje.

Dicho seguro preferiblemente se deberá adquirir de previo al arribo a Costa Rica y en caso de que la persona extranjera no lo porte, lo podrá adquirir en el país, antes de que su ingreso sea autorizado. El plazo de permanencia legal a autorizar para las personas extranjeras que ingresen bajo la categoría de Turismo estará supeditado a la vigencia del seguro de viaje.

- f) Completar el formulario denominado Pase de Salud, disponible en el link https://salud.go.cr.
- g) Acatar las medidas sanitarias dictadas por el Ministerio de Salud para la atención del COVID-19."

**artículo 4°-** Adiciónese un artículo 14 bis al Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, para que en adelante consigne lo siguiente:

"ARTÍCULO 14 bis°- Se autoriza el ingreso de personas extranjeras al país vía aérea y terrestre, bajo la categoría migratoria de No Residente, subcategoría Turismo, para las personas que no requieran visa consular o restringida. Para que sea aprobado el ingreso al país conforme a lo establecido en este artículo, las personas extranjeras deberán cumplir con los requisitos que se establecen en el artículo 14 del presente decreto."

**Artículo 5°-** Refórmese el artículo 24 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

"Artículo 24°- El Instituto Costarricense de Turismo deberá verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Decreto Ejecutivo, relativas a seguros con cobertura nacional o internacional, así como el establecimiento y coordinación de un mecanismo que asegure su debida constatación. Además, deberá difundir dicho mecanismo, según corresponda, para el conocimiento de las personas extranjeras. De igual manera deberá verificar los seguros de personas extranjeras que pretendan prorrogar su plazo de turismo autorizado, conforme a la legislación vigente."

**Artículo 6°-** Refórmese el artículo 29 del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020, para que en adelante se consigne lo siguiente:

"Articulo 29°- La medida de restricción de ingreso al país de personas extranjeras contemplada en el párrafo segundo del artículo 4° del presente Decreto Ejecutivo, se dará a partir de las 00:00 horas del 1 de noviembre de 2020 a las 23:59 horas del 1° de mayo de 2021. La vigencia de la presente medida será revisada y analizada por el Poder Ejecutivo de conformidad con el comportamiento epidemiológico del COVID-19."

**Artículo 7°-** Deróguense los artículos 6, 15, 15 bis, 17, 20, 27 y 28, del Decreto Ejecutivo número 42690-MGP-S del 30 de octubre de 2020.

**Articulo 8°.-** Las reformas consignadas en los artículos 1°, 2°, 3°, 4° y 5° del presente Decreto Ejecutivo entrarán en vigencia a partir del 5 de abril de 2021. En tanto, la reforma establecida en el artículo 6° rige a partir del 1 de abril de 2021.

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veintiseis días del mes de marzo del año dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Gobernación y Policía, Michael Soto Rojas y el Ministro de Salud, Daniel Salas Peraza.—1 vez.—Exonerado.— (D42916 - IN2021539223).

#### RESOLUCIONES

#### MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Res. N° 2021-000196.—EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. San José, a las ocho horas del día diecinueve del mes de marzo del dos mil veintiuno.

Con fundamento en los artículos 21, 50, 146 incisos 6 y 8 de la Constitución Política, la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, N° 8488, la Ley General de Salud, N° 5395, la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, N° 5412, la Ley General de la Administración Pública, N° 6227, la Ley General de Migración y Extranjería, N° 8764, el Decreto Ejecutivo N° 42227-MP-S, la N° 077-S-MTSS-MIDEPLAN, la Resolución de las 15:00 horas del 01 de marzo de 2021, N° DJUR-0031-03-2021-JM, emitida por la Dirección General de Migración y Extranjería, del Ministerio de Gobernación y Policía; y publicada en el Alcance N°45 a La Gaceta N°43 del 03 de marzo de 2021, relacionada con la modificación de una serie de medidas administrativas adoptadas con anterioridad conforme a la declaratoria de emergencia nacional, ponderando las nuevas valoraciones realizadas por el Poder Ejecutivo en relación con la reapertura de servicios públicos, la obligación de proteger tanto a usuarios internos y como externos del peligro que aún representa la enfermedad del Covid-19.

#### **RESULTANDO:**

I.- Que, con base en los artículos 21, 50, 146 incisos 6 y 8 de la Constitución Política, que disponen que la vida humana es inviolable, que toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, mantener el orden y la tranquilidad de la Nación, tomar las providencias necesarias para el resguardo de las libertadas públicas y vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas, el Poder Ejecutivo emitió el Decreto Ejecutivo N° 42227- MP-S, Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo (N°8488), la Ley General de Salud (N°5395), la Ley Orgánica del Ministerio de Salud (N°5412), Ley General de la Administración Pública (N°6227 y sus reformas) y la Directriz N° 077-S-MTSS-MIDEPLAN, mediante el cual se decretó el Estado de emergencia nacional en todo el

territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por la enfermedad Covid-19.

II.- Que, en virtud de las disposiciones descritas en el apartado precedente, este Despacho mediante resoluciones N°000325, de las 8:35 horas del 20 marzo de 2020, N° 2020-000410 de las 15:00 horas del 08 de abril de 2020, N°000479 del 20 de abril del 2020, N°2020-000536 de las 17:00 horas del 28 de abril del 2020, N° 2020-000607, N° 620-2020, de las 17:00 horas del 22 de mayo de 20202, N° 2020-778, de las 17:00 horas del 3 de julio de 2020, N° 818-2020, de las 19:00 horas del 14 de julio de 2020, y N° 2020-1307 de las 07:10 horas del 17 de noviembre de 2020, concedió un período de gracia a los conductores cuyas licencias costarricenses vencieron a partir del 20 de marzo del 2020 hasta el 31 de enero de 2021, fecha en que el servicio de renovación de licencias de conducir costarricenses que ofrece la Dirección General de Educación Vial se regularizara. De igual manera, este periodo de gracia se extendió a los poseedores de licencias de conducir costarricenses, que se encontraban en el extranjero y que por motivos de la Pandemia Covid19, se han visto en la imposibilidad de retornar al país a realizar los respectivos trámites de renovación de sus licencias.

III.- Que los periodos de gracia también fueron extensivos para las personas extranjeras que residen legalmente en nuestro país, bajo las categorías migratorias de Residencia Permanente, Residencia Temporal, Categorías Especiales o No Residentes subcategoría Estancia, Refugio, categoría especial de protección complementaria (libre de condición) o a los costarricenses con licencias extranjeras, cuyas licencias emitidas en el extranjero se encontraban vencidas, a fin de pudieran transitar con sus vehículos por las vías nacionales, o bien, para que asistieran a la respectiva cita de homologación ante la Dirección General de Educación Vial. Lo anterior con fundamento en las diferentes resoluciones que al efecto ha emitido la Dirección General de Migración y Extranjería, durante los años 2020 y 2021.

**IV.**- Asimismo, bajo estas mismas condiciones, se concedió un periodo de gracia a los conductores que ostentaran la Subcategoría migratoria de Turismo que ingresaron al país después del 17 de diciembre 2019.

V.- Que de conformidad con el numeral 33 siguientes y concordantes de la Ley N° 8764 "Ley General de Migración y Extranjería", se regula la permanencia en nuestro territorio nacional,

de un grupo de personas extranjeras cuya condición migratoria puede catalogarse como "regular", por encontrarse con un trámite de solicitud de cambio de categoría migratoria o prórroga, pendiente de resolver mediante una resolución final por parte de la Dirección General de Migración y Extranjería. Por lo tanto, este colectivo de personas en la condición indicada, también se han visto afectado por las implicaciones que ha provocado la enfermedad del Covid-19 en los servicios públicos institucionales.

VI.- Que este Despacho mediante Resolución N° 2021-184 de las 8:10 horas del 03 de marzo de 2021, publicada en La Gaceta N°48 del 10 de marzo de 2021, nos refermos a las medidas y prórrogas adoptadas para la categoría migratoria de refugiados, residentes permanentes, temporales, categoría especial de protección complementaria (libre de condición) o costarricenses cuyas licencias expedidas en el extranjero vencieron; de conformidad con lo establecido en el POR TANTO DÉCIMO PRIMERO de la Resolución N° DJUR-20-01-2021-JM de las ocho horas del 27 de enero de 2021, de la Dirección General de Migración y Extranjería del Ministerio de Gobernación y Policía, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 21 del 01 de febrero de 2021.

VII. Que mediante el Alcance N°45 a La Gaceta N°43 del 03 de marzo de 2021, la Dirección General de Migración y Extranjería, del Ministerio de Gobernación y Policía; publicó la Resolución de las 15:00 horas del 01 de marzo de 2021, N° DJUR-0031-03-2021-JM, relacionada con la modificación a una serie de medidas administrativas adoptadas con anterioridad conforme a la declaratoria de emergencia nacional, ponderando las nuevas valoraciones realizadas por el Poder Ejecutivo con relación a la reapertura de servicios públicos, la obligación de proteger tanto a usuarios internos como externos del peligro que representa el COVID-19. Por lo cual este Despacho Ministerial considera que la Resolución de cita, N° DJUR-0031-03-2021-JM, tiene incidencia en el quehacer del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, tanto en la Dirección General de Educación Vial como en la Dirección General de la Policía de Tránsito; en lo que respecta a los conductores que ostentan la SUBCATERGORÍA MIGRATORIA DE TURISMO, de conformidad con el POR TANTO QUINTO, inciso 13, que dispuso, lo que a continuación se detalla:

"(...) 13. PRÓRROGAS DE TURISMO: Con fundamento en la solicitud realizada por el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) a esta Dirección General, mediante oficio DM-047-2021, suscrito por el Ministro Gustavo Segura Sancho, se autoriza por última vez y hasta el día 01 de junio del año 2021, la ampliación de la permanencia legal de las personas extranjeras que hayan ingresado al país en calidad de turistas a partir del 17 de diciembre 2019. Esta será la última prórroga de permanencia legal bajo la subcategoría de Turismo que se realice en el marco de las medidas administrativas sanitarias de esta Dirección General.

Sin embargo, para poder obtener el beneficio de esta excepción, la persona extranjera (sic) deberá de forma obligatoria enviar el comprobante de su seguro de viaje, a la dirección electrónica seguros@ict.go.cr, con el fin de que el ICT proceda, según lo indicado en el oficio mencionado en el párrafo anterior, a la validación del cumplimento del seguro. Este seguro podrá ser con cobertura internacional o adquirido en alguna de las aseguradoras autorizadas por la Superintendencia General de Seguros en Costa Rica y debidamente registrado ante dicha autoridad. En todos los casos el seguro deberá cubrir al menos los gastos de alojamiento y gastos médicos que pueda generar la enfermedad COVID-19.

La persona a la que se le haya autorizado su ingreso al territorio nacional bajo la categoría migratoria de No Residente, subcategoría Turismo, después del 17 de diciembre 2019, que no valide su seguro dentro del plazo de permanencia legal, incurrirá en una permanencia irregular, por lo que le serán aplicables las sanciones previstas en la normativa nacional.

Las solicitudes de prórrogas de turismo ya gestionadas a la fecha conforme a la resolución DJUR-0020-02-2021-JM, serán resueltas como en derecho corresponda, por la Unidad de Visas, sin perjuicio de que se puedan acoger a los beneficios de la presente resolución.

A partir del día dos de junio 2021 (inclusive), el trámite de prórrogas de turismo será asumido de manera temporal por la Unidad de Visas. Conforme a las regulaciones establecidas en la legislación migratoria vigente. Únicamente podrán beneficiarse con prorroga de turismo en el marco del presente párrafo, las personas extranjeras a las que se les haya autorizado por parte del oficial de control migratorio un plazo de permanencia legal menor de 90 días bajo la categoría migratoria de No Residente, subcategoría Turismo. La prórroga podrá extenderse hasta completar 90 días naturales en total. Para ello los interesados deberán gestionar una cita a través de la línea telefónica 1311 o del sitio web www.migración.go.cr. Los requisitos para este trámite serán los debidamente regulados en el Reglamento de Extranjería, Decreto Ejecutivo 37112- GOB,

además de un seguro de viaje por un plazo igual al que se solicite en la prórroga de turismo. El seguro deberá cubrir al menos los gastos de alojamiento y gastos médicos que pueda generar la enfermedad COVID- 19. Este seguro podrá ser uno de los ofrecidos por alguna de las aseguradoras autorizadas por la Superintendencia General de Seguros en Costa Rica y debidamente registrado ante dicha autoridad, o un seguro de viaje con cobertura internacional. Con fundamento en los artículos 13 inciso 14) de la Ley de Migración y Extranjería número 8764; 157 del Reglamento de Extranjería, decreto 37112-GOB; y 4, 89, 90, 91 y 92 de la Ley General de la Administración Pública, se delega temporalmente en Laura Sánchez Solano, cédula de identidad número 4-0174-0829, en su condición de Jefe de la Unidad de Visas de esta Dirección General, o en quien ocupe ese cargo en sus ausencias temporales, el conocimiento y firma de las solicitudes de prórrogas de turismo. (...)". (Lo subrayado en negrita es nuestro).

#### **CONSIDERANDO**

PRIMERO: Es evidente y manifiesto que el interés público que priva ante esta pandemia que nos ha afectado desde el mes de marzo del año 2020, ha incidido en las diferentes instancias de este Ministerio, así como otras Instituciones gubernamentales, por cuanto se han tenido que modificar y adaptar los procedimientos para atender de forma adecuada al público que requiere los servicios que ofrece el Estado. Por consiguiente, es obligación de este Despacho continuar con las medidas preventivas en aras de ese interés, valor que es prioritario y que prevalece sobre cualquier otra estimación, pues estamos en presencia de una emergencia nacional y mundial, por lo que se considera que la relación de usuario y funcionario público en el proceso que desarrollan tanto, la Dirección de Educación Vial como la Dirección General de la Policía de Tránsito, deben seguir en forma segura, continua, y permanente.

**SEGUNDO**: En virtud de que las prórrogas establecidas por la Dirección General de Migración y Extranjería, mediante la **N° DJUR-0031-03-2021-JM**, tiene injerencia sobre la labor que desarrollan la Dirección General de Educación Vial y la Dirección General de la Policía de Tránsito, consideramos oportuno actualizar las disposiciones emitidas anteriormente mediante resoluciones previas, en lo que respecta a las "Medidas administrativas temporales de atención al usuario externo".

**TERCERO:** Que de igual manera, consideramos que al colectivo de personas extranjeras cuya condición migratoria puede catalogarse con "regular", por encontrarse con un trámite de

solicitud de cambio de categoría migratoria o prórroga, cuya resolución final está pendiente de resolver por parte de la Dirección General de Migración y Extranjería; y que también se ha visto afectada por las implicaciones que ha provocado la enfermedad del Covid-19 en los servicios públicos institucionales, debemos otorgarles un periodo de gracia para que puedan transitar por las vías con sus licencias expedidas en el extranjero se encuentran vigentes o que se vencieron a partir del 20 de marzo de 2020; siempre y cuando cumplan con la condición que establece el artículo 33 siguientes y concordantes de la Ley N° 8764 "Ley General de Migración y Extranjería".

**CUARTO:** Que, con respecto a los costarricenses establecidos en el extranjero y que se han visto imposibilitados de regresar al territorio nacional para renovar su licencias de conducir, por causa de la Pandemia del Covid-19; consideramos que es imperativo que la Dirección General de Educación Vial como órgano rector en materia de licencias de conducir, entre otros, de acuerdo con las facultades que le confiere la Ley N°6324, "Ley de Administración Vial"; otorgue de **MANERA EXCEPCIONAL**, una prórroga a las licencias de conducir costarricenses que vencieron a partir del 20 de marzo de 2020, pero de aquellos ciudadanos que demuestren una permanencia ininterrumpida en el extranjero desde diciembre de 2019, y que, por diferentes circunstancias no pudieron retornar a territorio costarricense.

**QUINTO:** Que una <u>causal de fuerza mayor</u>, como la descrita con la pandemia del Covid-19, no ha permitido a la Administración atender a los usuarios que utiliza los servicios que ofrece el Ministerio de Obras Públicas y Transportes mediante sus diferentes instancias, en perjuicio indirecto a aquellos Administrados que en ese momento cumplían con todos los requisitos de idoneidad para transitar libremente por nuestras carreteras. Asimismo, hemos considerado que en estas circunstancias afectaron a los costarricenses radicados en el extranjero y cuyas licencias de conducir costarricenses se han vencido durante este periodo de confinamiento mundial; razón por la cual se encuentran imposibilitados de regresar al territorio nacional para efectuar los trámites de renovación.

Al respecto, en referencia a la fuerza mayor, la Procuraduría General de la República en su opinión C-025-2004 del 22 de enero del 2004; señaló lo siguiente:

"(...) La fuerza mayor se define por contraposición al caso fortuito como aquella causa extraña o exterior al obligado a la prestación imprevisible en su producción y en todo caso absolutamente irresistible aun en el caso de que hubiera podido ser prevista. La fuerza mayor es causa eximente de responsabilidad, bien sea en cuanto al incumplimiento definitivo de un deber o al simple retraso del mismo. Pero el funcionario no queda dispensado del cumplimiento cuando éste sea posible por cesar el obstáculo constitutivo de la fuerza mayor. Aplicado lo anterior a la Administración, tenemos que, al cesar el obstáculo constitutivo de la fuerza mayor, ésta debe actuar en cumplimiento de sus obligaciones. En consecuencia, el deber de actuar queda simplemente suspendido hasta el momento en que la fuerza mayor haya cesado.

La fuerza mayor justificante de una actuación excepcional de la Administración debe existir como tal, por lo que no es suficiente para justificar el accionar administrativo que se alegue su existencia. Por el contrario, debe existir tal como se ha alegado. En ese sentido, se aplica lo dispuesto en el artículo 133.1 de la Ley General de la Administración Pública: "El motivo deberá ser legítimo y existir tal y como ha sido tomado en cuenta para dictar el acto'.

(...)

La indeterminación e imprevisibilidad intrínsecas de la fuerza mayor impiden que puedan circunscribirse estricta y anticipadamente sus límites temporales. Lo importante es, en todo caso, que los efectos que provoca el acaecimiento de una fuerza mayor están en relación directa e inmediata con el fenómeno correspondiente. De modo que el incumplimiento o suspensión del deber de actuar que justifica la fuerza mayor no es siempre absoluto. Por el contrario, puede constituir simplemente un motivo justificante del retraso del cumplimiento (...)." (Lo subrayado no forma parte del original)

Así las cosas, podemos afirmar que, no procede responsabilizar o endilgarle al administrado la situación tanto de la no prestación de los servicios debido a una causal de fuerza mayor que vive el país; sino también el desplazamiento de las personas extranjeras a sus países de origen, con el fin de renovar su documento para conducir por cuanto se encontraban con su documentación a derecho o en su defecto, salir del país con el fin de que les cuente nuevamente tres meses para volver a conducir según lo indica los artículos 91 incisos a), b) y 146 inciso q) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 que manifiesta lo siguiente:

- a) Los conductores acreditados con licencia de conducir en el extranjero, que se encuentren en el país en condición de turistas o en tránsito, quedan autorizados para conducir el mismo tipo de vehículo que le autoriza dicha licencia, **por un plazo de tres meses.** (...)
- b) Los conductores acreditados con licencia de conducir en el extranjero, con permanencia ininterrumpida en el país superior a tres meses, podrán conducir siempre que obtengan la licencia de conducir costarricense, previo cumplimiento de los siguientes requisitos: (...)"
- "Artículo 146.- Multa Categoría D:
- q) Al conductor que circule con licencia extranjera <u>por más de tres meses luego</u> de haber ingresado al país."

## POR TANTO EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES RESUELVE

PRIMERO: CONCEDER UN PERIODO DE GRACIA hasta el día 01 de junio del año 2021, a los conductores que se encuentren en el país en condición de la subcategoría migratoria de TURISTAS cuyas licencias expedidas en el extranjero se encuentren vencidas, únicamente para los conductores que ingresaron al país después del 17 de diciembre 2019; en concordancia y requerimientos de lo estipulado en la Resolución N° DJUR-0031-03-2021-JM, de las 15:00 horas del 03 de marzo de 2021 de la Dirección General de Migración y Extranjería.

SEGUNDO: CONCEDER UN PERIODO DE GRACIA a las personas extranjeras cuya condición migratoria puede catalogarse con "regular", por encontrarse con un trámite de solicitud de cambio de categoría migratoria o prórroga, cuya resolución final está pendiente de resolver por parte de la Dirección General de Migración y Extranjería; y que también se han visto afectada por las implicaciones que ha provocado la enfermedad del Covid-19 en los servicios públicos institucionales, para que puedan transitar por las vías con sus licencias de expedidas en el extranjero se encuentran vigentes o se vencieron a partir del 20 de marzo de 2020; siempre y cuando cumplan con la condición que establece el artículo 33 siguientes y concordantes de la Ley N° 8764 "Ley General de Migración y Extranjería". Este periodo de gracia se extenderá hasta el 30 de septiembre de 2021.

**TERCERO**: **OTORGAR** de **MANERA EXCEPCIONAL**, una prórroga a las licencias de conducir costarricenses que vencieron a partir del 20 de marzo de 2020, pero de aquellos ciudadanos que demuestren una permanencia ininterrumpida en el extranjero desde diciembre de 2019, y que por diferentes circunstancias no pudieron retornar a territorio costarricense. Este periodo de gracias se extenderá **hasta 31 de diciembre de 2021**.

**CUARTO:** Notifíquese la presente Resolución a la Dirección General de Educación Vial, a la Dirección General de la Policía de Tránsito, a la División de Transportes y al Consejo de Seguridad Vial, al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. .

QUINTO: Rige a partir de su Publicación.

Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes.—1 vez.—O. C. N° 4600048706.—Solicitud N° 011-2021.—( IN2021539320 ).

#### MINISTERIO DE SALUD

MS-DM-2299-2021.—MINISTERIO DE SALUD.—San José a las diez horas con cuarenta minutos del veinticuatro de marzo de dos mil veintiuno.

Se establecen disposiciones sanitarias del 01 al 30 de abril de 2021, dirigidas a las municipalidades que tienen zona costera y playas en su jurisdicción, con fundamento en las atribuciones que confieren los artículos 21, 50, 140 incisos 6), 8) y 20) y 146 de la Constitución Política; 25, 28, párrafo 2) incisos a) e i) de la Ley No. 6227 del 02 de mayo de 1978 "Ley General de la Administración Pública"; 1, 2, 4, 7, 147, 148, 149, 161, 162, 163, 164, 166, 168, 169, 337, 338, 338 bis, 340, 341, 348, 378 de la Ley No. 5395 del 30 de octubre de 1973 "Ley General de Salud"; 2 y 6 de la Ley No. 5412 del 08 de noviembre de 1973 "Ley Orgánica del Ministerio de Salud"; 3 y 30 de la Ley No. 8488 del 22 de noviembre de 2005, "Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo"; el Decreto Ejecutivo No. 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; el Decreto Ejecutivo No. 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020; y sus reformas; 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 los numerales 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, con fundamento en lo anterior, el Ministerio de Salud es la autoridad competente para ordenar y tomar las medidas especiales para evitar el riesgo o daño a la salud de las personas, o que estos se difundan o agraven, así como para inhibir la continuación o reincidencia en la infracción de los particulares. Dichas normas legales que establecen la competencia del Ministerio de Salud en materia de salud consagran la potestad de imperio en materia sanitaria, que le faculta para dictar todas las medidas técnicas que sean necesarias para enfrentar y resolver los estados de emergencia sanitarios.
- IV. Que es función esencial del Estado velar por la salud de la población, debido a ser esta un bien jurídico tutelado, correspondiéndole al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Salud, la definición de la política nacional de salud, la formación, planificación y coordinación de todas las actividades públicas y privadas relativas a salud, así como la ejecución de aquellas actividades que le competen conforme a la

- ley. Por las funciones encomendadas al Ministerio de Salud y sus potestades policiales en materia de salud pública, debe efectuar la vigilancia y evaluar la situación de salud de la población cuando esté en riesgo. Ello implica la facultad para obligar a las personas a acatar disposiciones normativas que emita para mantener el bienestar común de la población y la preservación del orden público en materia de salubridad.
- V. Que, de forma particular, es necesario destacar que el ordinal 147 de la Ley General de Salud, dispone que "Toda persona deberá cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias y las prácticas destinadas a prevenir la aparición y propagación de enfermedades transmisibles. Queda especialmente obligada a cumplir: (...) b) Las medidas preventivas que la autoridad de salud ordene cuando se presente una enfermedad en forma esporádica, endémica o epidémica. c) Las medidas preventivas que la autoridad sanitaria ordene a fin de ubicar y controlar focos infecciosos, vehículos de transmisión, huéspedes y vectores de enfermedades contagiosas o para proceder a la destrucción de tales focos y vectores, según proceda". Es así como se establece un tipo de deber al cual están sujetas las personas para evitar acciones o actividades que afecten la salud de terceros, específicamente las obligaciones ante la necesidad de control nacional o internacional de enfermedades transmisibles.
- VI. Que para el cumplimiento de los deberes que el ordenamiento jurídico le confiere al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud como autoridad rectora, está la facultad de adoptar medidas extraordinarias o especiales para evitar el riesgo o daño a la salud de las personas, o bien, impedir que tales factores de afectación se compliquen o se propaguen, de tal suerte que inhiba las acciones que propicien esa incidencia en la salud de la población, según los ordinales 340 y 341 de la Ley General de Salud. Debido a la situación de emergencia sanitaria, la cual se desarrollará más adelante, esta facultad para emitir medidas especiales encuentra asidero jurídico también en el artículo 367 de la Ley citada, que concede a dicha autoridad rectora la potestad de fijar acciones extraordinarias para evitar la propagación de la epidemia.
- VII. Que, en concordancia con el artículo supra citado, la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo en su ordinal 30 contempla la fase de respuesta como aquella etapa operativa dentro de la cual es posible "medidas urgentes de primer impacto orientadas a salvaguardar la vida, la infraestructura de los servicios públicos vitales, la producción de bienes y servicios vitales, la propiedad y el ambiente (...)". Así también, dicha fase abarca "(...) la adopción de medidas especiales u obras de mitigación debidamente justificadas para proteger a la población (...)". Como se expondrá en el considerando XII, el territorio costarricense se encuentra en estado de emergencia nacional contemplando para ello, las tres fases respectivas para el abordaje de dicha emergencia. Dado que, en el momento de emitir la presente medida, la situación sanitaria de emergencia no ha mermado su incidencia en el país y continúan aumentando los casos de contagio, se hace imperioso redoblar las medidas de protección de la salud de las personas en los espacios de interacción pública.

- VIII. Que, para comprender el espíritu y objetivo de la presente resolución administrativa, resulta necesario tener presente la integralidad de los principios que acompañan la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, ya que tales reglas deben ser observadas en la aplicación de esta resolución, sea la adopción de una medida especial y urgente para resguardar la vida y salud de las personas. En ese sentido, se debe explicar que Costa Rica está frente a un estado de necesidad y urgencia, así declarada la emergencia en todo el territorio nacional debido al COVID-19. Frente a esa situación de peligro, el Poder Ejecutivo está en la obligación de disminuir los factores de riesgo y vulnerabilidad de la población, a través de las medidas de prevención y mitigación para proteger la vida de las personas, para ello aplican la valoración de razonabilidad y proporcionalidad, conforme con el fin que se persigue, sea en este caso el resguardo de la salud pública por los efectos del COVID-19.
  - IX. Que, desde enero del año 2020, las autoridades de salud activaron los protocolos de emergencia epidemiológica sanitaria internacional por 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.
  - X. 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.
- XI. Que el 11 de marzo del 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.
- XII. 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, debido al estado de necesidad y urgencia ocasionado por dicho virus, dada su magnitud como pandemia y sus consecuencias en el territorio nacional. Además, corresponde a una situación de la condición humana y de carácter anormal y para los efectos correspondientes de la declaratoria de emergencia nacional, se tienen comprendidas dentro de dicha declaratoria de emergencia las 3 fases establecidas por el artículo 30 de la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo.

- XIII. Que la emergencia nacional enfrentada por el COVID-19 posee un comportamiento y características más complejas y peligrosas, lo cual conlleva un aumento en la amenaza como factor de riesgo, debido a la dificultad para su control. Ante ese escenario, el Estado tiene el deber de blindar la vulnerabilidad de la población ante esta situación sanitaria, a través de acciones que permitan disminuir la exposición a dicha amenaza, sea el contagio y propagación del COVID-19. Es así que, con fundamento en el artículo 30 de la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo en unión con los artículos 147, 340 y 341 de la Ley General de Salud, relacionado con el deber de las personas de cumplir las medidas sanitarias dictadas en caso de epidemia, se emite la presente resolución administrativa, con el objetivo de prevenir y mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional y con la finalidad de resguardar la salud de las personas y su bienestar común -bajo los artículos 21 y 50 constitucionales-, estableciendo la obligatoriedad de estas medidas de restricción en los establecimientos que cuenten con permiso sanitario de funcionamiento que brinden atención al público.
- XIV. Que, en el contexto epidemiológico actual, con un aumento pronunciado de los casos y ante el contagio comunitario que de forma precautoria fue declarado así por esta cartera ministerial, es primordial resguardar la salud de la población y evitar la saturación de los servicios de salud, en especial las unidades de cuidados intensivos a causa de esta enfermedad. Por ello, el Poder Ejecutivo toma acciones específicas para disminuir el aumento en la propagación del COVID-19 y así, procurar el óptimo abordaje de la situación acarreada por esta enfermedad y evitar una eventual saturación de los servicios de salud que haga imposible la atención oportuna de aquellas personas que enfermen gravemente.
- XV. Que, como parte de los elementos analizados en el contexto vigente del estado de emergencia nacional, se encuentra innegablemente el factor de riesgo a una mayor exposición al COVID-19 que enfrenta el país. De ahí que sea necesario tomar medidas estrictas con mayor rigurosidad para mitigar el avance del COVID-19 y así, proteger la salud de la población.
- XVI. Que, aunado a lo anterior, el Poder Ejecutivo ha detectado el surgimiento alarmante de nuevos focos de contagio importantes en el país, los cuales deben ser atendidos mediante acciones que permitan controlar esta situación de propagación epidemiológica particular, de ahí que resulte urgente establecer medidas temporales para reducir la movilidad en las playas, con el objetivo de que las personas acaten la medida reiterada por el Poder Ejecutivo de permanecer responsablemente en el sitio de habitación para evitar la exposición y la transmisión del COVID-19.
- XVII. Que se creó para este fin el Modelo de Gestión Compartida "Costa Rica trabaja y se cuida", que consiste en la participación de los actores nacionales, regionales, cantonales, distritales y comunitarios en sus formas de organización pública y privada, en la promoción, comunicación, auto regulación, control y supervisión de la aplicación de los protocolos y lineamientos de prevención de contagio por COVID-19.

- XVIII. Que la saturación de las unidades de cuidados intensivos en el servicio de salud público es un riesgo inminente y debido a ello, el Poder Ejecutivo tiene la obligación de ajustar temporal y urgentemente las medidas sanitarias según el contexto epidemiológico correspondiente.
- XIX. Que, en atención de la potestad de imperio otorgada por la Ley General de Salud al Ministerio de Salud, esta Cartera Ministerial se reserva la posibilidad que, en caso de aumento exponencial de los casos o incumplimientos documentados, se apliquen medidas preventivas específicas. Por lo que, en aplicación del artículo noveno de la resolución MS-DM-6958-2020, se determina la necesidad de aplicar medidas preventivas temporales en el marco del Modelo de Gestión Compartida, del 01 al 30 de abril de 2021, inclusive, para así reducir la movilidad en las playas y que las personas acaten la medida reiterada por el Poder Ejecutivo de permanecer responsablemente en el sitio de habitación para evitar la exposición y la transmisión del COVID-19.
- XX. Que mediante Resolución Ministerial No. MS-DM-1701-2021, esta Cartera Ministerial emitió disposiciones sanitarias temporales del 01 al 31 de marzo de 2021, para establecer el horario en las playas de las 5:00 horas hasta las 18:00 horas.

Por tanto.

#### EL MINISTRO DE SALUD RESUELVE

**PRIMERO.** Las presentes medidas sanitarias se emiten con el objetivo de prevenir y mitigar el riesgo o daño a la salud pública y atender el estado de emergencia nacional dado mediante el Decreto Ejecutivo No. 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020 y sus reformas, en procura del bienestar de todas las personas que radiquen en el territorio costarricense de manera habitual ante los efectos del COVID-19.

**SEGUNDO:** Refórmese de forma temporal la franja horaria de la resolución MS-DM-6958-2020 y sus reformas, para que el horario de acceso a las playas a partir del 01 de abril y hasta el 30 de abril inclusive, sea desde las 5:00 horas y hasta las 18:00 horas.

**TERCERO:** En todo lo demás se mantienen las disposiciones establecidas en la resolución MS-DM-6958-2020 y sus reformas.

**CUARTO:** La presente resolución rige a partir del 01 de abril de 2021 y hasta el 30 de abril de 2021, inclusive.

#### **COMUNÍQUESE:**

Dr. Daniel Salas Peraza, Ministro de Salud.—1 vez.—Exonerado.—(IN2021539232).

#### REGLAMENTOS

#### GOBERNACIÓN Y POLICÍA

#### JUNTA ADMINISTRATIVA DE LA IMPRENTA NACIONAL

### REFORMAS Y DEROGATORIAS DEL REGLAMENTO GENERAL DE POLÍTICAS DE CRÉDITO Y COBRO DE LA IMPRENTA NACIONAL

Las reformas y derogatorias fueron aprobadas en el Acuerdo número 41-03-2021.

Mediante el Acuerdo número 41-03-2021, adoptado en la sesión ordinaria N.º 09, celebrada en forma virtual, por la Junta Administrativa de la Imprenta Nacional, ubicada en La Uruca, a las 17 horas con 50 minutos del 23 de marzo de 2021, se aprobaron varias reformas y derogatorias del Reglamento General de Políticas de Crédito y Cobro de la Imprenta Nacional.

En concordancia con lo anterior, los miembros de este Órgano Colegiado aprobaron varias reformas y derogatorias del Reglamento General de Políticas de Crédito y Cobro de la Imprenta, quedando de la siguiente manera:

**Artículo 1º**— Modifíquese el artículo 3º del Reglamento general de políticas de crédito y cobro de la Imprenta Nacional para que diga de la siguiente manera:

Artículo 3º— La Junta Administrativa otorgará crédito a las instituciones públicas que realicen sus contrataciones a través del Sistema Unificado Electrónico de Compras Públicas (SICOP). Lo anterior, siempre y cuando el potencial beneficiario no tenga obligaciones financieras pendientes con la Imprenta Nacional.

En cualquier momento y previa notificación al cliente, la Junta Administrativa podrá limitar o cancelar el crédito.

**Artículo 2º**— Modifíquese el artículo 4º del Reglamento general de políticas de crédito y cobro de la Imprenta Nacional para que diga de la siguiente manera:

Artículo 4°— El plazo para el pago es de hasta 45 días naturales. Dichos plazos se contabilizan a partir de la fecha en la que el cliente recibe la factura que emita la Junta Administrativa. No obstante, dicho plazo se suspende cuando el cliente no puede pagar por razones imputables a la Administración, pero no cuando sea por causas atribuibles al deudor.

**Artículo 3º**— Modifíquese el artículo 10 del Reglamento general de políticas de crédito y cobro de la Imprenta Nacional para que diga de la siguiente manera:

Artículo 10°—. El crédito en las condiciones indicadas en el artículo 3°, se obtiene con la sola formalización de la contratación a través del Sistema Unificado Electrónico de Compras Públicas. Este aplicará para compras de una sola vez o para contrataciones por demanda, por lo tanto, en cada orden de pedido o solicitud de servicios, el cliente debe indicar el número de contratación asignado por dicho Sistema.

**Artículo 4º**— Modifíquese el artículo 18 del Reglamento general de políticas de crédito y cobro de la Imprenta Nacional para que se le adicione el siguiente texto:

Artículo 18. —(...). Cuando sean abiertas, deben registrarlas en SICOP una vez al año.

Artículo 5º— Se derogan los siguientes artículos del Reglamento general de políticas de crédito y cobro de la Imprenta Nacional:

Artículos: 1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13,14, 15, 17, 19, 20 y 21.

Lic. Ricardo Salas Álvarez, Director Ejecutivo.—1 vez.—Exonerado.—(IN2021539243).

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

# AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

# INTENDENCIA DE ENERGÍA RE-0017-IE-2021 DEL 19 DE MARZO DE 2021

# APLICACIÓN DE OFICIO DE LA "METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS DE REFERENCIA PARA PLANTAS DE GENERACIÓN PRIVADA SOLARES FOTOVOLTAICAS NUEVAS"

#### ET-007-2021

#### **RESULTANDO:**

- I. Que el 16 de marzo de 2015, mediante la resolución RJD-034-2015, se aprobó la "Metodología para la determinación de las tarifas de referencia para plantas de generación privada solares fotovoltaicos nuevas", la cual fue publicada en La Gaceta Nº60 del 26 de marzo de 2015.
- II. Que el 19 de febrero de 2018, mediante resolución DGT-R-012-2018 de la Dirección General de Tributación del Área de Ingresos del Ministerio de Hacienda, resolvió la obligatoriedad del uso del sistema de factura electrónica, de conformidad con las especificaciones técnicas y normativas definidas mediante la resolución DGT-R-48-2016 emitida por esa misma dependencia, en donde cabe mencionar que el precio unitario debe de estar compuesto por un número con 13 enteros y 5 decimales.
- III. Que el 6 de noviembre de 2020, mediante la resolución RE-0113-IE-2020, publicada en el Alcance Digital N°304 a La Gaceta N°274 del 17 de noviembre de 2020, se fijó la banda tarifaria vigente para los generadores privados solares fotovoltaicos.
- IV. Que el 1 de febrero de 2021, mediante el oficio OF-0082-IE-2021 se solicitó la apertura del expediente y la convocatoria al proceso de audiencia pública de la propuesta de fijación de las tarifas de referencia para plantas de generación privada solares fotovoltaicas nuevas, contenida en el informe IN-0013-IE-2021 (folios 1 al 22).
- V. Que el 8 de febrero de 2021, se publicó la convocatoria a audiencia pública en La Gaceta No. 26, a celebrarse el 3 de marzo de 2021 (folio 29). Dicha convocatoria también fue publicada el 8 de febrero de 2021 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folio 29).
- VI. Que el 3 de marzo de 2021 se llevó a cabo la audiencia pública virtual, como consta en el acta AC-0144-DGAU-2021 (folios 37 al 46).

- VII. Que el 10 de marzo de 2021, mediante el informe IN-0203-DGAU-2021, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) remitió a la IE el informe de oposiciones y coadyuvancias (folio 47).
- VIII. Que el 19 de marzo de 2021, mediante el informe técnico IN-0036-IE-2021, la IE, analizó la presente gestión de ajuste tarifario y en dicho estudio técnico recomendó, fijar la banda tarifaria para todos los generadores privados solares fotovoltaicos nuevos que firmen un contrato para la venta al Instituto Costarricense de Electricidad al amparo del capítulo I de la Ley 7200 u otros compradores debidamente autorizados por la Ley.

#### **CONSIDERANDO:**

**I.** Que del informe técnico IN-0036-IE-2021, citado y que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

[...]

# II. ANÁLISIS DEL ASUNTO

#### 1. Aplicación de la metodología

En este apartado se presenta el detalle de la aplicación de oficio de la "Metodología para la determinación de las tarifas de referencia para plantas de generación privada solares fotovoltaicas nuevas" establecido por medio de la resolución RJD-034-2015.

De acuerdo con la metodología tarifaria, la banda tarifaria se calcula a partir de la siguiente ecuación económica:

$$CE + CFC = p * E$$

En donde despejando para p, se obtiene:

$$p = \frac{CE + CFC}{E}$$

Donde:

CE = Costos de explotación CFC = Costo fijo por capital p = Tarifa de venta

E = Expectativas de venta (cantidad de energía)

Por lo tanto, para efectos de este modelo, la tarifa depende tanto de las expectativas de venta de electricidad como de los costos de explotación y el costo fijo del capital. En consecuencia, para la determinación de la tarifa de venta de energía eléctrica por parte de generadores privados nuevos se requiere la estimación de estas variables.

A continuación, se detalla la forma en que se realizó el cálculo de cada una de las variables de dicha ecuación.

# 2. Expectativas de ventas (E)

Según la metodología aprobada mediante la resolución RJD-034-2015, para estimar la cantidad de energía a utilizar, se debe de aplicar la siguiente ecuación:

$$E = C * 8760 * fp$$

Donde:

E = Expectativa de ventas anuales (cantidad de energía)

C = Capacidad instalada de la planta (se asume C=1 kW)

8760 = Cantidad de horas de un año (24\*365)

fp = factor de planta aplicable según fuente

Para calcular el factor de planta (fp), se aplicaron los siguientes criterios:

- Se escoge los valores del factor de planta reportados en el "Cuadro N°5 Verificación de condiciones mínimas Convocatoria N°3-2015" (Anexo 4) del informe técnico "Informe de Evaluación de Propuestas, Convocatoria N°3-2015 "Selección de proyecto solar fotovoltaico para generación de electricidad al amparo del capítulo I de la Ley N° 7200" (Anexo 1), considerando la información más reciente disponible en la IE.
- Se calculó el valor promedio del factor de planta durante los veinte años de contrato, tomando en cuenta una degradación de los paneles solares del 0,5% anual, según se estableció en el estudio "Determinación de la tarifa retributiva para instalaciones FV en Costa Rica", realizado por ECLAREON/BSW (2014) y en la metodología tarifaria.

Al aplicar dichos criterios, el factor de planta para una planta solar fotovoltaica es de 21,89% (Anexo 2).

En este contexto, haciendo uso del resultado anterior y de la ecuación correspondiente, el valor de las expectativas de energía (E) es de 1 917,73 kWh.

### 3. Costos de Explotación (CE)

Entre los costos de explotación se consideran los costos variables y fijos que son necesarios para mantener y operar una planta en condiciones normales, sin incluir gastos de depreciación, gastos financieros o impuestos asociados a las utilidades o a las ganancias.

Al respecto, la metodología tarifaria establece específicamente lo siguiente:

"Los criterios mencionados anteriormente para determinar los valores de costo de explotación se mantendrán vigentes mientras no sea sustituida la fuente de información asociada con esos criterios, por otras más actualizadas que cumplan con requisitos adecuados de confiabilidad, calidad y posibilidad de divulgación de sus datos La adopción de nuevas fuentes de información con ese propósito se deberá justificar mediante un informe técnico, el cual se propone que sea elaborado en un plazo no mayor a los cinco años, contados a partir de la eficacia de la presente metodología."

De acuerdo con esto, la IE consideró en el estudio tarifario del año anterior el informe "U.S. Solar Photovoltaic System Cost Benchmark: Q1 2018" de NREL ("National Renewable Energy Laboratory") publicado en noviembre de 2018. En esta ocasión, se dispone del informe "U.S. Solar Photovoltaic System and Energy Storage Cost Benchmark: Q1 2020" (Anexo 10), elaborado también por el Laboratorio Nacional de Energía Renovable de los Estados Unidos y publicado en enero de 2021. Este informe contiene información más actualizada sobre los costos de los proyectos de generación solar fotovoltaica, por lo cual fue utilizado en el presente estudio tarifario.

De dicho informe se extraen los costos de explotación asociados a la operación y mantenimiento de plantas de generación de energía eléctrica a partir de paneles solares fotovoltaicos, de tipo eje fijo, así como también de tipo eje con seguidor. Los pasos efectuados para calcular el costo de explotación son los siguientes:

- Todos los datos utilizados se encuentran en unidades de US\$ por kW año, por lo que no es necesario alguna conversión de unidades, considerando que la metodología necesita las unidades de US\$ por kW año.
- Se utilizan los datos de "O&M" más actuales (2020) para los sistemas empresa pública eje fijo y eje con seguidor (Tabla 8, pág. 39 del documento de referencia).

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> https://www.nrel.gov/docs/fy21osti/77324.pdf

 Debido a la ausencia de datos para sistemas de empresa pública regulada de 20 MW (al amparo de la Ley 7200), se utiliza el promedio de los datos de "O&M" disponible en dicho informe con eje fijo y con eje con seguidor.

El costo de explotación para una planta privada solar fotovoltaica nueva resultante es de US\$ 16,50 por kW (Anexo 3).

# 4. Costo fijo por capital (CFC)

Según la metodología aprobada mediante la resolución RJD-034-2015, mediante este componente CFC se pretende garantizar a los inversionistas retornos comparables con los que podrían obtener en otras inversiones con un nivel de riesgo similar, a efectos de hacer atractiva la alternativa de participar en el desarrollo de la planta.

Para estimar el CFC, se utilizó la siguiente ecuación:

$$CFC = M * FC$$

Donde:

CFC = Costo Fijo del Capital

M = Monto de la inversión unitaria

FC = Factor de inversiones

A continuación, se detalla la forma en que se realizó el cálculo de cada una de las variables de dicha ecuación.

# 4.1. Factor de Inversiones (FC)

El FC depende de las condiciones en que se establezca el financiamiento y de la edad de la planta. Se determina mediante la siguiente ecuación:

$$FC = \left[\frac{(v-e)}{v*(1-t)}\right] * \left\{ \left(\frac{\rho*(1+\rho)^{(v-e)}}{(1+\rho)^{(v-e)}-1}\right) * \left[1 - \Psi * \left[1 - \frac{(1-t)*i}{\rho} - \left(\frac{1-(1+\rho)^{-d}}{\rho*d}\right) * \left(1 - i * (1-t) * \left(\frac{1}{\rho} + \frac{1}{4}\right)\right)\right]\right] - \frac{t}{(v-e)}\right\}$$

#### Donde:

ψ = Apalancamiento (relación de deuda) (%)

ρ = Rentabilidad sobre aportes de capital (%)

t = Tasa de impuesto sobre la renta (%)

i = Tasa de interés (%)

e = Edad de la planta (años)

d = Plazo de la deuda (años)

v = Vida económica del proyecto (años)

A continuación, se detalla la forma en que se realizó el cálculo de cada una de las variables de dicha ecuación

# **a)** Apalancamiento (ψ)

El apalancamiento se utiliza para estimar la relación entre deuda y capital propio. El cálculo se hace mediante la determinación de una muestra de apalancamiento de plantas eléctricas en la medida de lo posible similares a las plantas que se pretende tarifar.

Para realizar el cálculo se utilizó un promedio simple de la información de financiamiento de proyectos eléctricos disponibles en la Aresep, la cual corresponde con la información de la estructura (columna) de aportes y crédito que se muestra en la Convocatoria No. 03-2015.

Por lo tanto, el valor promedio del apalancamiento financiero es del 68,40% (Anexos 1 y 11).

### **b)** Rentabilidad sobre aportes al capital (ρ)

Según la metodología aprobada mediante la resolución RJD-034-2015, el nivel de rentabilidad estará determinado por la aplicación del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM por sus siglas en inglés), el cual parte de considerar que los cambios en el retorno de un activo están relacionados con el riesgo asociado a éste, el cual a su vez se puede separar en: riesgo sistémico y riesgo específico.

De acuerdo con la metodología tarifaria "la fuente primaria de información es Bloomberg L.P." Del mismo modo que en las fijaciones anteriores, se utilizó la fuente de información Bloomberg L.P., de la cual se obtienen los valores de CAPM de las empresas de generación eléctrica con fuente solar para el sector público, según se detalla a continuación:

- i. Paso 1 Definición de la clasificación industrial a utilizar: se escogió aquella clasificación que permitió obtener la agrupación de empresas cuya conformación es lo más cercana posible al conjunto de empresas que forman parte de la industria considerada en el alcance de la metodología tarifaria. En este caso se usó la clasificación Bloomberg Industry Classification Standard (siglas de "ICS" dentro del terminal de Bloomberg, Anexo 4).
- ii. Paso 2 Selección del grupo de empresas de referencia: se escogió el grupo de empresas cuya conformación y descripción se ajuste al sector regulado de generación eléctrica solar. La categoría industrial seleccionada se desglosa de la siguiente manera: Servicios Públicos, Generación Eléctrica, Generación de Energía Renovable, Generación

de Energía Solar, Energía Solar – Regulada. Tomando en cuenta la clasificación descrita, se tiene un total de 15 empresas de generación solar reguladas disponibles, información tomada de Bloomberg el día 3 de marzo de 2021 (Anexos 4 y 5).

- iii. Paso 3 Cálculo del valor del CAPM: se obtuvo el CAPM para cada empresa individual para los últimos 12 meses anteriores disponibles al día de la audiencia pública, es decir del 1 de marzo de 2020 al 28 de febrero de 2021 (Anexo 5).
- Paso 4 Determinación del valor promedio: para la determinación del iv. valor promedio se procedió en primer lugar a la exclusión de los valores extremos, tal como lo indica la metodología vigente. Suponiendo que las observaciones siguen una distribución normal, según el Teorema de Chebyshev el 95% de los datos estaría concentrado en un rango cuyo límite superior es la media aritmética aumentada en dos desviaciones estándar y el inferior es la media aritmética disminuida en dos desviaciones estándar. Se considera adecuado utilizar dos desviaciones estándar con el propósito de buscar una mayor representatividad del dato a utilizarse en la fijación tarifaria y abarcar una mayor concentración de datos típicos. La media aritmética de las observaciones es de 10,02, con una desviación estándar de 4,11, lo que arroja un límite superior de 18,23 y un límite inferior de 1,80. Como puede observarse en el Anexo 5, ningún dato está por fuera de dicho rango, de modo que, bajo estos supuestos, no se excluye ningún valor, obteniendo un promedio de 10.02%.

En función de lo anterior, siguiendo el procedimiento indicado, el promedio del CAPM de los valores resultantes es de 10,02%.

#### c) Tasa de interés (i)

Tal y como se indica en la sección 3.3.3 de la metodología tarifaria, se utilizó el promedio mensual de los valores de los últimos sesenta meses de la tasa publicada por el Banco Central de Costa Rica para préstamos al sector industrial en dólares, de los bancos privados.

El promedio aritmético de los últimos sesenta meses disponibles al día de la audiencia pública, es decir, de marzo de 2016 a febrero de 2021, de la tasa de interés mencionada es de 7,94% (Anexo 6).

Es importante señalar que el Banco Central de Costa Rica modificó la metodología de cálculo de las tasas de interés que publica en su página web, pasando de tasas en ventanilla a tasas efectivamente negociadas, a partir de abril de 2019. La metodología tarifaria establece que se debe considerar el promedio mensual de los últimos sesenta meses, dicho promedio de abril de

2019 a febrero de 2021 corresponde a tasas negociadas por los bancos privados. Conforme transcurra el tiempo, el promedio calculado para los últimos sesenta meses considerará más datos sobre tasa negociadas y menos tasas en ventanilla, hasta que la serie completa corresponda a tasas negociadas.

# d) Vida económica del proyecto (v)

Según lo establecido en la resolución RJD-034-2015, para los efectos del modelo, la vida económica del proyecto es de 20 años, lapso igual al del contrato considerado en el modelo para definir la tarifa. Se supone que la vida económica es igual a la vida útil del proyecto, estimada en 20 años.

# e) Plazo de la deuda (d) y plazo del contrato

Según lo estableció la resolución RJD-034-2015, que el plazo de la deuda es de 20 años. Se le ha asignado esa duración, para que sea igual al plazo máximo del contrato de compraventa de energía, que es el máximo permitido por la ley.

### f) Edad de la planta (e)

Dado que se trata de plantas nuevas, a esa variable se le asignó un valor de cero, según lo señalado por la metodología tarifaria.

Por lo tanto, considerando todos los datos calculados en este apartado, da como resultado un factor de inversiones (FC) de 11,65% (Anexo 7).

# 4.2. Monto de la Inversión (M)

El costo de inversión (M) representa los costos totales necesarios para construir una planta de generación en condiciones normales para nuestro país.

La metodología seguidamente estableció lo siguiente:

"Los criterios mencionados anteriormente para determinar los valores de costo de explotación se mantendrán vigentes mientras no sea sustituida la fuente de información asociada con esos criterios, por otras más actualizadas que cumplan con requisitos adecuados de confiabilidad, calidad y posibilidad de divulgación de sus datos La adopción de nuevas fuentes de información con ese propósito se deberá justificar mediante un informe técnico, el cual se propone que sea elaborado en un plazo no mayor a los cinco años, contados a partir de la eficacia de la presente metodología."

De acuerdo con lo anterior, esta Intendencia procede a realizar la actualización de los criterios antes mencionados para determinar los nuevos valores del monto

de la inversión para plantas privadas solares fotovoltaicas nuevas al amparo de la Ley 7200.

Al igual que con los costos de explotación, hecha la revisión de las fuentes de información disponibles al momento de la elaboración de la propuesta inicial, esta intendencia determinó valores actualizados del costo de inversión asociados a plantas de generación de energía eléctrica a partir de paneles solares fotovoltaicos, de tipo eje fijo, así como también de tipo eje con seguidor, a partir del informe "U.S. Solar Photovoltaic System and Energy Storage Cost Benchmark: Q1 2020" de NREL ("National Renewable Energy Laboratory"<sup>2</sup>) publicado en enero de 2021.

Los pasos efectuados para calcular el costo de explotación son los siguientes:

- Se utilizan los datos de la figura 30 (página 45 del documento de referencia) para los sistemas de empresas públicas con eje fijo y con eje seguidor.
- Como los datos no están disponibles para un sistema de 20 MW, se realiza un ajuste de regresión utilizando los datos de costo como variable dependiente y los datos de capacidad del sistema como variable independiente. Asimismo, estos datos se utilizan para calcular la desviación estándar que es requerimiento del cálculo de la banda tarifaria.
- La curva de regresión que mejor ajusta se evalúa en 10 MW (promedio de lo que establece como máximo de la Ley 7200).

Por lo tanto, el costo de inversión unitario promedio para una planta solar fotovoltaica nueva es de US\$1 208,24 por kW (Anexos 8 y 9).

#### 5. Definición de la banda

De acuerdo con la metodología tarifaria, se establece la regulación del precio de la energía por parte de generadores privados al ICE, en el marco de la Ley No. 7200, mediante la definición de una banda tarifaria. Ese precio de venta servirá para regular aquellas compraventas de energía eléctrica provenientes de plantas solares fotovoltaicas privadas con condiciones similares a las que establece el Capítulo 1 de la Ley No. 7200.

Las bandas tarifarias se estiman de la siguiente manera, de acuerdo con lo establecido en la metodología tarifaria:

 Límite superior: se obtiene como el costo unitario promedio de inversión, más una desviación estándar. Es decir, 1 208,24 + 137,26 = US\$ 1 345,50 por kW.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> https://www.nrel.gov/docs/fy21osti/77324.pdf

 Límite inferior: se calcula como el valor del costo unitario promedio de la inversión menos el valor de tres desviaciones estándar. Es decir, 1 208,24
 3 \* 137,26 = U\$\$ 796,45 por kW.

A continuación, se presenta un resumen de todas las variables calculadas en esta aplicación tarifaria, en donde el precio respeta las especificaciones técnicas definidas en las resoluciones DGT-R-48-2016 y DGT-R-012-2018 citadas, en donde se resolvió la obligatoriedad del uso del sistema de factura electrónica, de conformidad con las especificaciones técnicas y normativas ahí definidas, en donde cabe mencionar que el precio unitario debe de estar compuesto por un número con 13 enteros y 5 decimales:

Cuadro No. 1 **Generación privada solar - fotovoltaica**Cálculo de la banda tarifaria

Calcalo de la barraa tarriaria						
Variables	Mínimo	Promedio	Máximo			
Costos de explotación (\$/kW)	16,50	16,50	16,50			
Inversión (\$/kW)	796,45	1 208,24	1 345,50			
Factor de Inversiones	11,65%	11,65%	11,65%			
Factor de Planta	21,89%	21,89%	21,89%			
Horas Año (horas)	8 760	8 760	8 760			
Rentabilidad	10,02%	10,02%	10,02%			
Costo Fijo del Capital (\$/kW)	92,76	140,72	156,71			
Expectativas de Energía (kWh)	1 917,73	1 917,73	1 917,73			
Precio (\$/kWh)	0,05697	0,08198	0,09032			

FUENTE: Intendencia de Energía

#### 6. Estructura tarifaria

En cuanto a la estructura tarifaria, la metodología tarifaria indica lo siguiente:

"(...)

El propósito de la estructura es lograr que el generador tenga como objetivo maximizar su generación en los periodos en que el valor de la energía es mayor para el Sistema Eléctrico Nacional. Sin embargo, en la generación solar, el patrón solar es similar en todo el país (...), además no permite regular su producción como para trasladar energía entre periodos y la indisponibilidad por mantenimiento es poco significativa. En este caso, la fijación de una estructura tarifaria tiene poco impacto, ya que el diseño y operación de la planta es poco sensible a la estructura y es incierto que los beneficios de aplicar la estructura superen las ventajas de tener una tarifa más sencilla y con un solo valor.

Por las razones anteriores, para la generación solar fotovoltaica no se incluye una estructura tarifaria."

# 7. Moneda en que se expresará la tarifa

Según lo establece la resolución RJD-034-2015, las tarifas resultantes de la metodología detallada serán expresadas y facturadas en dólares de los Estados Unidos de América (US\$ o \$). Las condiciones en que se realicen los pagos se definirán de conformidad con lo que las partes establezcan vía contractual, y con base en la normativa aplicable.

# 8. Obligaciones de los generadores privados

Tal y como se establece mediante la resolución RJD-034-2015, los generadores privados solares fotovoltaicos nuevos a los que se apliquen las tarifas establecidas mediante esta aplicación tarifaria, están en la obligación de presentar anualmente a la Aresep la información financiera auditada, (incluyendo gastos operativos y de mantenimiento, administrativos y gastos de inversión individual) así como su debida justificación.

Además de lo anterior, mediante la resolución RIE-132-2017 del 22 de diciembre de 2017, se estableció la "Implementación de la Contabilidad Regulatoria para el Servicio Público Suministro de Electricidad en su Etapa de Generación, Prestado por Generadores Amparados en el Capítulo I de la Ley 7200, Consorcios de las Empresas Públicas, Municipales y Cooperativas que se dediquen a la Generación de Electricidad y otros similares que el Marco Legal Autorice", por lo que los generadores solares fotovoltaicos nuevos a los que les aplica esta tarifa deben remitir la información ahí solicitada, con los formularios y en la periodicidad establecidos.

[...]

#### IV. CONCLUSIONES

- **1.** Al aplicar la metodología tarifaria aprobada para los generadores privados solares fotovoltaicos nuevos, se obtiene un factor de planta de 21,89%; costo de explotación de \$16,50 por kW; valor promedio del apalancamiento financiero de 68,40%; nivel de rentabilidad del 10,02% y un costo de inversión promedio unitario de \$1 208,24 por kW.
- 2. De conformidad con la metodología tarifaria para plantas de generación privada solares fotovoltaicas nuevas, la tarifa promedio para la generación de

- energía eléctrica mediante la fuente solar, es de \$0,08198 por kWh. Lo anterior implica un aumento de 1,23% respecto a la tarifa vigente.
- 3. De la misma manera, se procedió a determinar la banda tarifaria propuesta para la generación de energía eléctrica mediante fuente solar, siendo el límite inferior de \$0,05697 por kWh y el límite superior de \$0,09032 por kWh.

[...]

**II.** Que en cuanto a la audiencia pública, del oficio IN-0036-IE-2021 citado, conviene extraer lo siguiente:

[...]

**1. Oposición:** Natural Partners S.A., cédula jurídica número 3-101-615223, representada por el señor Jan Borchgrevink Danielson, cédula de residencia número 157800002725, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma (visible a folio 33).

**Observaciones:** Presenta escrito (visible a folio 33) y hace uso de la palabra en la audiencia pública.

Notificaciones: Al correo electrónico: janb@refeel.eu.

Resumen: los argumentos presentados por la empresa son los siguientes:

- a. El representante de la empresa en su exposición oral señala que existe una gran preocupación en el sector de plantas privadas ante la aparente negativa del ICE de renovar sus contratos una vez que estos finalicen. En el caso específico de esta empresa, proyectan 16 años de vida económica si esa negativa del ICE se mantiene.
- b. Criterios utilizados que atetan contra la ciencia y la técnica y contra el servicio al costo: la actualización del monto no tiene sentido económico ya que las inversiones hechas en el 2015 no pueden ser modificadas en el 2021, como sí sucede con los costos de explotación y las expectativas de generación. Esto atenta contra los principios de servicio al costo y la seguridad jurídica. Solicita que se considere para el futuro, que en cada fijación no se modifique el valor la inversión para las plantas adjudicadas en periodos anteriores.
- c. Dispersión asimétrica de los límites de la banda: la dispersión asimétrica de la banda no encuentra asidero en el artículo 16 de la Ley General de Administración Pública ni el artículo 4 de la Ley 7593. El aplicar 3 desviaciones estándar para el límite inferior podría provocar la oferta de precios ruinosos, o un escenario donde es más razonable fijar precios tope. Solicita que en esta fijación se igualen las desviaciones estándar para definir los límites.

- d. Aplicación incorrecta de la banda de precios: el establecimiento de las bandas de precios cobra sentido cuando se observa algún grado de competencia en el mercado, o bien, como en el caso de los generadores privados, Ley N° 7200 donde el ICE promueve concursos públicos, por lo cual se da competencia por el mercado y no en el mercado. Eso significa competencia una sola vez, a diferencia de competencia en el mercado donde ésta es un hecho permanente. Cuando se trata de competencia por el mercado, una sola vez (concursos del ICE) las bandas tarifarias tienen sentido para, y en el contexto de, cada concurso y por lo tanto en cada concurso varían según cambien los costos de la industria y pierde sentido su variación para el adjudicado por cambios en todos los costos de la industria, pero si tiene sentido la variación del precio por los costos de explotación, sobre los cuales tiene alguna medida de control el inversionista durante el contrato. Solicita que se discuta la tesis de que las bandas de precios sean particulares de cada concurso que haga el ICE y que se incluyan las fórmulas de indexación con variables correlacionadas positivamente, con los costos de explotación únicamente.
- e. Cálculo de la rentabilidad: señala que la Aresep utiliza la plataforma Bloomberg para extraer valores de CAPM de plantas similares, para lo cual valdría la pena analizar las capacidades. Afirma que esa información de es pública, lo cual deja en indefensión a las partes. Además, indica que se utiliza una fuente de información distinta a la empleada para otras plantas de generación. Solicita que se garantice que los valores a utilizar de referencia internacional para la rentabilidad guarden relación, en cuanto a capacidad de las plantas, con el límite establecido en el Plan de Expansión de la Generación del ICE y que sea la misma fuente utilizada para las plantas de generación del ICE.

#### Respuesta:

- a. En cuanto a la preocupación expresada por la empresa ante la negativa del ICE de renovar los contratos a generadores privados una vez que estos finalicen, le señalamos que esa misma preocupación ha sido externada por otros generadores privados en distintas instancias. No obstante, es necesario señalar que se trata de un asunto que trasciende el alcance del presente expediente tarifario, relacionado específicamente con la la aplicación anual de oficio de la metodología para la determinación de las tarifas de referencia para plantas de generación privada solares fotovoltaicas nuevas.
- b. Con respecto a la actualización del monto de la inversión, esta está establecida en la metodología vigente en las secciones "3.4 Monto de la inversión (M)", "3.8 Ajuste de precio" y "3.9 Otras consideraciones".

La petición de que en futuras aplicaciones la actualización de la inversión no afecte a las plantas adjudicadas, esto corresponde a una modificación de la metodología lo cual escapa del alcance del presente expediente tarifario y de las competencias de la Intendencia de Energía.

En cuanto a la supuesta inseguridad jurídica, lo cierto es que la metodología tarifaria vigente fue aprobada mediante la resolución RJD-034-2015 del 16 de marzo de 2015 y publicada en La Gaceta No. 60 del 26 de marzo de 2015. La convocatoria 03-2015 realizada por el ICE fue publicada el 24 de setiembre de 2015 en La Gaceta No. 186, estando ya vigente la metodología tarifaria. La selección del Proyecto Valle Escondido I, propiedad de la empresa Natural Partners S.A. fue publicada el 8 de enero de 2016 en La Gaceta No. 5. LA empresa y el ICE firmaron una carta de compromiso el 15 de marzo de 2016 para luego firmar el contrato de compraventa de energía el 14 de febrero de 2019.

Es decir, no se puede alegar inseguridad jurídica cuando la metodología tarifaria se encontraba debidamente aprobada y publicada al momento de que la empresa participó en la convocatoria realizada por el ICE y al momento de la suscripción del contrato entre las partes.

Por lo tanto, se rechazan estos argumentos.

c. Con respecto a la dispersión asimétrica de las bandas, la Intendencia de Energía realizó el cálculo tarifario en estricto apego a lo establecido en la metodología tarifaria vigente, específicamente en la sección "3.5 Definición de la banda tarifaria", donde se señala que el límite superior se obtiene como el costo unitario promedio de inversión más una desviación estándar y el límite inferior se calcula como el valor del costo unitario promedio de la inversión menos el valor de tres desviaciones estándar. La petición del oponente, en el sentido de que en esta aplicación se igualen las desviaciones estándar, implicaría un cambio en la metodología, lo cual trasciende las competencias de la Intendencia de Energía, instancia que tiene como responsabilidad la aplicación de los instrumentos regulatorios en los términos en que fueron aprobados por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora. En este acto la Intendencia no es competente para modificar la metodología en los términos que pretende el petente.

Por lo tanto, se rechaza este argumento.

d. En relación con la aplicación de la banda de precios y la petición de que esta sea particular para cada concurso, es importante aclarar que la metodología tarifaria, la cual estuvo vigente al momento de realizarse la Convocatoria No. 03-2015, así como al momento de que la empresa Natural Partners S.A. y el ICE suscribieran el contrato de compraventa de electricidad, establece en la sección "3.8 Ajuste de precio" lo siguiente:

"(...)

Los valores de la banda tarifaria se revisarán al menos una vez al año, mediante procedimiento de fijación ordinaria, de conformidad con lo que establece la Ley 7593. Con ese fin, se revisarán —y cuando corresponda, se actualizarán— todos los parámetros definidos en el cálculo de la banda tarifaria, con los procedimientos descritos en este informe. El procedimiento dará inicio el primer día hábil del mes de febrero de cada año, es decir, este día debe ser abierto el expediente tarifario.

Las variables determinadas en esta metodología mediante informes técnicos deberán ser revisadas al menos con una periodicidad de 5 años mediante uno o varios estudios específicos.

En ningún momento los precios pagados por la compra de energía eléctrica a generadores privados para la fuente solar fotovoltaica pueden ser mayores que el límite superior de la banda tarifaria vigente, ni menores que el límite inferior de esa banda." (el original no está subrayado).

En función de lo expuesto, se aclara que lo solicitado por la empresa corresponde a una modificación de la metodología, asunto que escapa del alcance del presente expediente tarifario y de las competencias de la Intendencia de Energía.

Adicionalmente, es necesario aclarar que no sólo la metodología tarifaria definió dicha condición. Al respecto, en el Decreto 37124-MINAET (Reglamento al Capítulo I de la Ley N°7200) se establece en su artículo 21 lo siguiente:

"Artículo 21.- Precio de compra de la energía: El ICE comprará la energía al precio ofrecido por el Productor en el proceso en que resultó seleccionado. Dicho precio será ofrecido por el Productor respetando los rangos establecidos en la tarifa fijada por la ARESEP y que se encuentre vigente en el momento de presentar su propuesta.

En el contrato que suscriba el ICE con el Productor se contemplará el precio ofrecido junto con la fórmula para su actualización durante la vigencia del Contrato. La fórmula de actualización del precio de la energía deberá estar sustentada sobre la base del reconocimiento únicamente de las variaciones en los costos de explotación y deberá estar contemplada en los términos de referencia, de modo que forme parte integral del precio ofrecido.

El reconocimiento de cualquier ajuste resultante de la aplicación de la fórmula señalada quedará sujeto a que el precio de compra de energía, en todo momento, se encuentre dentro de los límites establecidos por la tarifa que tenga vigente la ARESEP." (el original no está subrayado).

Además, el contrato suscrito entre la empresa Natural Partners S.A. y el ICE establece lo siguiente:

#### "7.3 - Tarifas

Este contrato se regirá con las tarifas y estructura tarifaria que se establezcan de acuerdo con lo que determine la ARESEP con base en la metodología aprobada mediante la Resolución RJD-034-2015 – "Metodología tarifaria de referencia para plantas de generación privada solares fotovoltaicas nuevas" y sus modificaciones. En caso de que la ARESEP llegue a aprobar una nueva metodología para el cálculo y aplicación de las tarifas de generación privada para este tipo de plantas, la misma regirá desde el momento en que así lo disponga la resolución respectiva, sin necesidad de modificar el presente contrato.

#### 7.4 – Precio de la energía

La energía que reciba el ICE al amparo de este contrato se cancelará al precio ofrecido por el Vendedor, dentro de los límites de la banda definida en la tarifa vigente, en el proceso de selección de proyectos realizado mediante la Convocatoria No. 03-2015, que corresponde a cero coma cero siete cuatro seis dólares de los Estados Unidos de América por kilovatio-hora (USD 0,0746 / kWh).

Este precio será actualizado anualmente sobre la porción que corresponde al componente "Costos de Explotación" de la tarifa vigente en el precio ofrecido (...).

*(…)* 

En todo caso el precio de compra de energía, incluyendo el reconocimiento de cualquier ajuste resultante de la aplicación de la fórmula anterior, quedará sujeto a que se encuentre dentro de

# los límites de la banda establecidos por la tarifa que tenga vigente la ARESEP.

(...)." (el original no está subrayado).

Por lo tanto, se rechaza este argumento.

e. Por último, en lo que respecta al cálculo de la rentabilidad, la Intendencia de Energía realizó el cálculo tarifario en estricto apego a lo establecido en la metodología tarifaria vigente, específicamente en la sección "3.3.2 Rentabilidad sobre aportes al capital (ρ)", donde se señala los pasos para obtener el CAPM y donde se indica que "para efectos de la presente metodología la fuente primaria de información es Bloomberg L.P., de la cual se obtienen los valores de CAPM de las empresas de generación eléctrica con fuente solar de manera directa". En cuanto a la posible indefensión de las partes se aclara que en la propuesta sometida a audiencia pública se presentaron las capturas de pantalla de la plataforma Bloomberg y se transcribieron los datos de las empresas consideradas en el cálculo (Anexos 4, 5 y 11 del informe IN-0013-IE-2021, visible a folios 3 al 22, y Anexos 4, 5 y 11 del presente informe). La petición de verificar que sólo se están considerando plantas con potencias de 20 MW o menos y aplicar el mismo método que otras plantas de generación corresponde a una modificación de la metodología lo cual escapa del alcance del presente expediente tarifario y de las competencias de la Intendencia de Energía.

Por lo tanto, se rechaza este argumento.

[...]

III. Que de conformidad con lo señalado en los resultandos y considerandos precedentes y en el mérito de los autos, lo procedente es fijar la banda tarifaria para todos los generadores privados solares fotovoltaicos nuevos que firmen un contrato para la venta al Instituto Costarricense de Electricidad al amparo del capítulo I de la Ley 7200 u otros compradores debidamente autorizados por la Ley; tal y como se dispone.

# POR TANTO LA INTENDENCIA DE ENERGÍA RESUELVE:

- Fijar la banda tarifaria compuesta por la tarifa inferior (límite inferior) de \$0,05697 por kWh y la tarifa superior (límite superior) de \$0,09032 por kWh, a partir de una tarifa promedio de \$0,08198 por kWh para todos los generadores privados solares fotovoltaicos nuevos que firmen un contrato para la venta al Instituto Costarricense de Electricidad al amparo del capítulo I de la Ley 7200 u otros compradores debidamente autorizados por la Ley.
- II. Tener como respuesta a las oposiciones lo externado en el Considerando II de esta resolución.
- III. Establecer que los precios rigen a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (LGAP) se informa que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación y el extraordinario de revisión. Los recursos ordinarios podrán interponerse ante la Intendencia de Energía, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

De conformidad con el artículo 346 de la LGPA., los recursos de revocatoria y de apelación deberán interponerse en el plazo de tres días hábiles contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación y, el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de dicha ley.

# **PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE**

Mario Alberto Mora Quirós, Intendente.—1 vez.—Solicitud N° 258467.— ( IN2021538588 ).

# RESOLUCIÓN RE-0060-JD-2021 ESCAZÚ, A LAS DIEZ HORAS DEL DIECINUEVE DE MARZO DE DOS MIL VEINTIUNO

"METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN EXTRAORDINARIA DE TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, EN LA MODALIDAD AUTOBÚS".

#### **EXPEDIENTE IRM-007-2020**

# **RESULTANDO:**

- I. Que el 5 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance Digital Nº 174 a La Gaceta Nº 214 del 6 de noviembre de 2012, aprobó el "Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús" (folios 488 al 557, expediente OT-109-2012).
- **II.** Que el 14 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta Nº 227 del 23 de noviembre de 2012, corrigió varios errores materiales contenidos en la resolución RJD-120-2012 (folios 771 al 783, expediente OT-109-2012).
- III. Que el 26 de octubre de 2017, el Regulador General, mediante el oficio 879-RG-2017, instruyó la conformación de una versión ampliada de la Fuerza de Tarea de la metodología ordinaria para revisar la metodología extraordinaria, conformación que fue ajustada mediante los oficios 079-RG-2018 del 31 de enero de 2018, 72-RGA-2018 del 26 de abril de 2018, OF-0891-RG-2018 del 3 de octubre de 2018 y OF-796-RG-2019 del 24 de setiembre de 2019.
- IV. Que el 16 de abril de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0161-CDR-2020, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea de fecha 14 de abril de 2020, que contiene el informe técnico que motiva y justifica la propuesta de "Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús". En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta la propuesta al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593 (folios 104 al 191, expediente IRM-007-2020).

- V. Que el 16 de abril de 2020, el Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, mediante el oficio OF-0308-RG-2020, remitió a la Secretaría de la Junta Directiva (SJD), el oficio OF-0161-CDR-2020, respecto de la propuesta de "Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús" (folio 96, expediente IRM-007-2020).
- VI. Que el 28 de abril de 2020, la Junta Directiva de Aresep, mediante el acuerdo 08-34-2020 de la sesión ordinaria 34-2020, dispuso "Someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593, la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús" (folios 10 al 75, expediente IRM-007-2020).
- VII. Que el 2 de noviembre de 2020, mediante el Alcance 290 a La Gaceta 262 y en los diarios de circulación nacional La Teja y la Extra, se publicó la convocatoria a la audiencia pública virtual para conocer la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", a realizarse el 26 de noviembre de 2020 (folio 403, expediente IRM-007-2020).
- **VIII.** Que el 26 de noviembre de 2020, de conformidad con el acta AC-0583-DGAU-2020, se realizó la audiencia pública virtual (folio 407).
- **IX.** Que el 27 de noviembre de 2020, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), mediante el oficio IN-1002-DGAU-2020, emitió el "Informe de oposiciones y coadyuvancias" (folio 408, expediente IRM-007-2020).
- X. Que el 9 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0690-CDR-2020, solicitó a la Intendencia de Transporte (IT), rendir el insumo respectivo para atender la sección II del oficio de posición presentado por la Asociación Cámara Nacional de Transportes en el marco de la audiencia pública de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", al ser ésta una posición directamente relacionada con el informe IN-0185-IT 2019, relativo al diseño y estratificación de muestra (folios 409 al 411, expediente IRM-007-2020).
- XI. Que el 10 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0694-CDR-2020, solicitó a la Fuerza de Tarea, elaborar el informe de análisis de la posición presentada en la audiencia pública de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús" así como la propuesta final de la citada metodología (folios 412 al 413, expediente IRM-007-2020).

- **XII.** Que el 15 de diciembre de 2020, la IT, mediante el oficio OF-1559-IT-2020, en respuesta al oficio OF-0694-CDR-2020, rindió el insumo solicitado (folios 415 al 417, expediente IRM-007-2020).
- XIII. Que el 15 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el OF-0702-CDR-2020, remitió a la Fuerza de Tarea, el oficio OF-1559-IT-2020 de la IT, como insumo para dar respuesta a la posición presentada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes en el marco de la audiencia pública de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", al ser ésta una posición directamente relacionada con el informe IN-0185-IT 2019, relativo al diseño y estratificación de muestra (folios 414, expediente IRM-007-2020).
- XIV. Que el 16 de diciembre de 2020, la Fuerza de Tarea, en atención al oficio OF-0694-CDR-2020, remitió al CDR, el informe de respuesta a la posición planteada en la audiencia pública así como la propuesta técnica final de la "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", para su trámite respectivo ante la Junta Directiva de Aresep.
- XV. Que el 17 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0707-CDR-2020, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, el informe de respuesta a la posición presentada en la audiencia pública de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", así como el informe técnico final de dicha propuesta, elaborados por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020, documentos avalados por esa Dirección General; para continuar con el procedimiento interno post audiencia pública.
- XVI. Que el 4 de enero de 2021, el Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, mediante el oficio OF-0002-RG-2021, remitió a SJD, el oficio OF-0707-CDR-2020, el cual remitió el informe de respuesta a la posición presentada en la audiencia pública de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", así como el informe técnico final de dicha propuesta, elaborados por la Fuerza de Tarea y avalados por el CDR, para continuar con el procedimiento interno post audiencia pública.
- XVII. Que el 4 de enero de 2021, la SJD, mediante el memorando ME-0001-SJD-2021, remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), el informe final de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", para su análisis respectivo conforme al procedimiento interno post audiencia pública.

- XVIII. Que el 22 de enero de 2021, la DGAJR, mediante el oficio OF-0050-DGAJR-2021, emitió el criterio sobre el informe final de la propuesta de "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la modalidad Autobús", conforme al procedimiento interno post audiencia pública.
  - **XIX.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

# **CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y 6 inciso 16) del "Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado" (RIOF), corresponde a la Junta Directiva de Aresep, dictar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.
- III. Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, la eficiencia económica, entre otros aspectos.
- IV. Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren constantes cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- **VI.** Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en la regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.

- VII. Que el 17 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0707-CDR-2020, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea de fecha 16 de diciembre de 2020, que contiene el informe técnico que motiva y justifica la "Metodología para fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús".
- VIII. Que la "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", se justifica y fundamenta en la conveniencia de hacer uso del Índice de Precios de Insumos para el Transporte Público, generado por el Banco Central de Costa Rica, como una fuente confiable e independiente para la medición de las variaciones de precios relacionados con la operación del servicio de autobús; en la necesidad de actualizar la metodología extraordinaria para que tome en consideración la evolución que ha tenido la metodología ordinaria del servicio, de la cual es un instrumento complementario y en la conveniencia para todos los actores del sector, de detallar la aplicación de los procesos de verificación de obligaciones legales que se realizan en las fijaciones extraordinarias así como sus correspondientes procesos de participación ciudadana.

Dicha justificación literalmente es la siguiente:

"(...)

# 3 Análisis de las propuestas de modificación

# 3.1 Uso del Índice de Precios de Insumos para el Transporte Público

En esta sección se desarrolla el análisis de los primeros dos aspectos indicados al final de la sección anterior, a saber, el uso del Índice de Precios de Insumos para el Transporte Público del BCCR (IPi-TRP) y la valoración de los pesos ponderados de los elementos de costo de la metodología extraordinaria.

La metodología extraordinaria tiene como objetivo reconocer en las tarifas los cambios en los precios de aquellos componentes de costo fijados por actores externos a la administración del servicio. Desde el enfoque estadístico, la medición de estos cambios en los precios se realiza mediante los índices de precios. Un índice de precios mide el cambio porcentual en el costo de adquirir un conjunto dado de cantidades, generalmente denominado "canasta", entre los períodos comparados. Estos índices han llegado a ser una estadística clave y de amplio alcance para los gobiernos, empresas y la sociedad en general. Comúnmente, este tipo de estadísticas oficiales son producidas por oficinas nacionales de estadística o bancos centrales y son publicadas periódicamente para su uso.

En el caso de nuestro país, la División Económica del BCCR tiene como uno de sus objetivos producir información estadística e investigación económica del país. Para estos efectos, el Área de Números Índices ha estado encargada de construir un conjunto de índices de precios, con el fin de contribuir con el proceso de toma de decisiones por parte de distintos agentes económicos del país. Actualmente, el Área de Números Índices publica periódicamente en su página web el índice de precios al consumidor, el índice de precios al productor de la manufactura, índice de precios al productor de servicios, índice de precios de insumos para la construcción y, tal y como se detalló con anterioridad, a partir del año 2018 está disponible el IPi-TRP.

El IPi-TRP mide la evolución de los precios de un conjunto representativo de bienes y servicios insumidos por las empresas que brindan el servicio de transporte público en autobús. Las técnicas para el tratamiento de datos, conceptos, criterios y sistemas de clasificación para la elaboración de este índice se realizan acorde con las recomendaciones de organismos reconocidos internacionalmente en materia estadística, tales como el Fondo Monetario Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas, las Naciones Unidas y el Banco Mundial, así como el Código de buenas prácticas de las estadísticas europeas de Eurostat.

Con la construcción del IPi-TRP, el BCCR contribuye con las decisiones que deben tomar los distintos agentes económicos del país, pudiendo ser utilizado como indicador económico del sector transporte de autobuses y permitiendo seguir su inflación de corto plazo. El BCCR señala dentro de las funciones de este índice el de construir modelos que permitan determinar la presión de los precios en el sector transporte; así como el de indexar y ajustar magnitudes monetarias de variables económicas como precios regulados, valores de activos, contratos privados, entre otros. La canasta de insumos que es utilizada por el BCCR para este índice incluye siete categorías, 32 insumos genéricos y 858 bienes y servicios en las categorías Repuestos y Servicios de Mantenimiento. En el Anexo 1 al presente informe se incluye la metodología de cálculo del IPi-TRP publicada por el BCCR.

En vista de que existe una asociación directa entre ambas canastas, a continuación, se analiza cada uno de los cuatro componentes de costo de la fórmula principal de la metodología extraordinaria vigente a la luz del nuevo índice:

- Factor PC: Precio del combustible.
- Factor SMT: Valor ponderado de salarios mínimos decretados por el Ministerio de Trabajo.
- Factor CIM: Costo total ponderado de la canasta de insumos de mantenimiento.
- Factor CGA: Valor total de los costos por gastos administrativos.

Además, se propone adicionar dos componentes más a la fórmula principal, partiendo del objetivo de que la metodología extraordinaria reconozca las variaciones en todos los costos exógenos al operador incorporados en la metodología ordinaria y que son aplicables a cualquier ruta a nivel nacional.

#### 3.1.1 Factor PC

Como puede observarse de la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP (que se proporciona como anexo al presente informe), el cálculo de la categoría de "Combustibles" del índice toma en consideración una estructura de precios diferente a la actualmente utilizada por la metodología ordinaria. La metodología ordinaria calcula el costo del combustible con base en el precio denominado PC, que se define de la siguiente manera:

"Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep." (El original no está resaltado.)

Por su parte, la metodología del IPi-TRP indica lo siguiente con respecto de la categoría de "Combustibles":

"Combustibles: el insumo genérico diésel se desagregó en tres insumos específicos, según el lugar en que se adquiere el combustible (estaciones de servicio, compras directas en el plantel de la Refinadora Costarricense de Petróleo, en adelante Recope y distribuidores sin punto fijo o "peddlers"). Se identificaron las empresas de la CIIU 4661 y 4730 en el registro empresarial y se contrastó con el registro de transacciones comerciales para identificar la importancia relativa de los lugares de compra. Las unidades monetarias de la categoría se asignaron según la importancia relativa obtenida en el punto anterior." (El original no está resaltado.)

Así las cosas, el precio de combustible que considera la metodología ordinaria se basa en el precio del diésel al consumidor final, mientras que en el caso del IPi-TRP el subcomponente se calcula con base en la ponderación de la importancia relativa de tres precios distintos. Por lo tanto, el modelo y el subcomponente del IPi-TRP miden dos fenómenos muy específicos y diferentes. El costo de combustible es uno de los

componentes más importantes en la estructura de costos de la metodología ordinaria. De modo que reviste especial importancia evitar que se produzcan desfases entre las estimaciones del precio generadas por la metodología ordinaria y los ajustes hechos a través de la metodología extraordinaria. El adecuado alineamiento entre las metodologías en la forma en que se calculan estos precios es especialmente importante para los casos en los que se realizan fijaciones ordinarias, ya que es necesario poder comparar el efecto sobre las tarifas que provocan una y otra metodología, con el objetivo de evitar dobles reconocimientos (o reconocimientos insuficientes) en un semestre en el cual a los prestadores se les aplica tanto la metodología ordinaria como la extraordinaria.

Por lo tanto, se recomienda que, en virtud de lo establecido en la metodología ordinaria, se mantenga el método de cálculo de la variación del precio de combustible establecido en la metodología vigente, pues permite mantenerlas alineadas, tomando en consideración incluso la debida concordancia con los plazos de cálculo de la metodología ordinaria para que correspondan con la calendarización de aplicación de la metodología extraordinaria que más adelante se propone.

#### 3.1.2 Factor SMT

Como puede observarse de la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP, el cálculo de la categoría de "Remuneraciones" del índice toma en consideración una estructura de precios distinta a la actualmente incorporada en la metodología ordinaria. La estructura del índice está debidamente ponderada según la importancia de los componentes específicos y basada en la información oficial generada por el mismo BCCR y el Ministerio de Trabajo.

Por su parte, el procedimiento de cálculo implícito en el factor SMT se caracteriza por conservar aún coeficientes de gran antigüedad. La sección 2.5 de la metodología extraordinaria actualmente indica:

"Los coeficientes de estas categorías técnico operativas son los siguientes: 1,9 choferes cobradores por vehículo; 0,3 chequeadores/despachadores por vehículo, y 0,8 mecánicos por vehículo. Se considera un 20% adicional sobre la suma ponderada de las categorías de salario correspondiente a un ajuste especial de jornada originado en las prácticas laborales de esta industria. Este componente no incluye salarios de personal administrativo. Los coeficientes de personal técnico operativo, y el ajuste del 20%, provienen de los parámetros vigentes en el modelo "econométrico", recibido del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mediante el oficio DGET-020-97 del 14 de enero de 1997, y adoptado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos."

Ni el coeficiente de necesidad de choferes ni el de necesidad de mecánicos tienen actualmente esos valores fijos en la metodología ordinaria, sino que dependen de los

esquemas operativos y la flota de cada ruta. Como se verá en detalle más adelante, en este informe se recomienda una actualización de los pesos de ponderación que se aplican a los diversos factores, por la vía de la determinación de las estructuras de costos derivadas de la metodología ordinaria. Ello provocará que los efectos producidos por los coeficientes que se encuentran actualmente vigentes (en su conjunto respecto de la totalidad de los costos) estén considerados dentro del cálculo del ponderador correspondiente.

El Cuadro 2 muestra el comportamiento histórico de los salarios mínimos de las tres categorías salariales consideradas por el modelo extraordinario durante todo el tiempo en que ha sido aplicado. Como puede observarse, la ponderación de dichas categorías salariales por medio de la aplicación de los coeficientes incluidos en la cita previa no ha tenido ningún efecto excepto en la segunda fijación del año 2014, dado que en todos los demás casos los incrementos salariales han sido uniformes para todas las categorías. El incremento del 20% adicional también introducido en la cita previa no tiene ningún efecto nunca, ya que este es aplicado a todos los salarios por igual.

La uniformidad en el incremento de los salarios puede observarse también en el hecho de que los porcentajes de variación consignados por el IPi-TRP (que están disponibles desde el segundo semestre del año 2016) son idénticos a los obtenidos mediante el cálculo del factor SMT. La variación resulta independiente de la ponderación que utiliza el BCCR, dado que todos los salarios involucrados crecen al mismo ritmo.

Cuadro 2. Comportamiento histórico de los salarios mínimos.

Fijación	Decreto	Trabajador No Calificado		Trabajador Calificado		Trabajador Especializado		Total ponderado	
		Absoluto	Cambio	Absoluto	Cambio	Absoluto	Cambio	Absoluto	Cambio
I-2012	36867-MTSS	<b>¢</b> 7 883.82	-	<b>¢</b> 8 749.38	-	<b>¢</b> 10 486.02	-	<b>Ø</b> 913 788.35	-
II-2012	37213-MTSS	<b>¢</b> 8 120.33	3.00%	<b>¢</b> 9 011.86	3.00%	<b>¢</b> 10 800.60	3.00%	<b>¢</b> 941 201.88	3.00%
I-2013	37397-MTSS	<b>¢</b> 8 416.72	3.65%	<b>¢</b> 9 340.79	3.65%	<b>¢</b> 11 194.82	3.65%	<b>\$</b> 975 555.55	3.65%
II-2013	37784-MTSS	<b>¢</b> 8 618.72	2.40%	<b>¢</b> 9 564.97	2.40%	<b>¢</b> 11 463.50	2.40%	<b>\$</b> 998 969.15	2.40%
I-2014	38101-MTSS	<b>¢</b> 8 944.51	3.78%	<b>¢</b> 9 926.53	3.78%	<b>¢</b> 11 896.82	3.78%	<b>©</b> 1 036 730.29	3.78%
II-2014	38520-MTSS	<b>¢</b> 9 321.97	4.22%	<b>¢</b> 10 323.59	4.00%	<b>¢</b> 12 176.40	2.35%	<b>©</b> 1 066 747.44	2.90%
I-2015	38728-MTSS	<b>©</b> 9 509.34	2.01%	<b>¢</b> 10 531.09	2.01%	<b>¢</b> 12 421.15	2.01%	<b>¢</b> 1 088 189.20	2.01%
II-2015	39055-MTSS	<b>¢</b> 9 598.73	0.94%	<b>¢</b> 10 630.08	0.94%	<b>¢</b> 12 537.91	0.94%	<b>©</b> 1 098 418.21	0.94%
I-2016	39370-MTSS	<b>¢</b> 9 663.04	0.67%	<b>¢</b> 10 701.30	0.67%	<b>¢</b> 12 621.91	0.67%	<b>©</b> 1 105 777.33	0.67%
II-2016	39776-MTSS	<b>¢</b> 9 711.36	0.50%	<b>¢</b> 10 754.81	0.50%	<b>¢</b> 12 685.02	0.50%	<b>¢</b> 1 111 306.37	0.50%
I-2017	40022-MTSS	<b>©</b> 9 822.07	1.14%	<b>¢</b> 10 877.41	1.14%	<b>¢</b> 12 829.63	1.14%	<b>¢</b> 1 123 975.20	1.14%
II-2017	40022-MTSS	<b>©</b> 9 822.07	0.00%	<b>¢</b> 10 877.41	0.00%	<b>¢</b> 12 829.63	0.00%	<b>Ø</b> 1 123 975.20	0.00%
I-2018	40743-MTSS	<b>¢</b> 10 060.75	2.43%	<b>¢</b> 11 141.73	2.43%	<b>¢</b> 13 141.39	2.43%	<b>©</b> 1 151 287.80	2.43%
II-2018	40743-MTSS	<b>¢</b> 10 060.75	0.00%	<b>¢</b> 11 141.73	0.00%	<b>¢</b> 13 141.39	0.00%	<b>©</b> 1 151 287.80	0.00%
I-2019	41434-MTSS	<b>¢</b> 10 358.55	2.96%	<b>¢</b> 11 471.53	2.96%	<b>¢</b> 13 530.38	2.96%	<b>©</b> 1 185 366.34	2.96%
11 0040	44 404 NATOO	#40 0F0 FF	0.000/	MAA A7A FO	0.000/	#40 500 00	0.000/	#4 40F 000 04	0.000/

Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Sí existe una diferencia que esta fuerza de tarea considera importante entre el cálculo del factor SMT y el cálculo de la categoría de "Remuneraciones" del IPi-TRP en términos de temporalidad, ya que el índice está calculado con datos del trimestre anterior, mientras que la formulación del factor SMT toma en cuenta los efectos inmediatos de los salarios vigentes.

Por lo tanto, para evitar una disrupción en la secuencia de los datos usados hasta la fecha y considerando que el comportamiento a la fecha del factor SMT y la categoría de "Remuneraciones" del IPi-TRP es idéntico, se recomienda conservar el proceso de cálculo del factor SMT con algunas variaciones para asegurar un mejor alineamiento con la metodología ordinaria. Se recomienda que los coeficientes de ponderación sean actualizados de forma paralela a las actualizaciones de los pesos generales de ponderación que deberá realizar la IT de forma regular según se detalla en la sección 3.1.6, para controlar la posibilidad de que en alguna circunstancia futura se vuelvan a producir incrementos diferenciados entre las categorías salariales.

Con respecto del factor del 20%, se recomienda conservarlo únicamente para los salarios de despachadores, ya que solamente en esa categoría se encuentra actualmente implementado en la metodología ordinaria. También se recomienda eliminar el cálculo sobre una base mensual de 26 días laborados, ya que ello no genera efecto alguno en la variación.

Finalmente, la metodología ordinaria incluye como uno de los elementos de costo reconocidos a los operadores el personal administrativo. Se ha determinado que este componente se encuentra incorporado dentro de los pesos de ponderación utilizados en el modelo extraordinario vigente, y además constituye un elemento de costo sujeto a las mismas variables exógenas al control del operador, dado que el costo del personal administrativo se calcula como un porcentaje del costo de las tres categorías salariales previamente indicadas. Por lo tanto, se recomienda su incorporación dentro del listado de elementos que componen el factor de salarios.

#### 3.1.3 Factor CIM

Como puede observarse de la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP (en particular del listado de costos proporcionado en el Anexo 1), existe asociación entre la estructura de la categoría de Costos Variables del modelo extraordinario (excepto combustible) y los insumos del índice en las subcategorías semestrales de "Repuestos" y "Servicios de mantenimiento", según el detalle proporcionado en el Cuadro 3. Para efectos de claridad, el análisis realizado en la presente sección se refiere a las subcategorías del índice que contienen únicamente los elementos de costo que se detallan en el Cuadro 3, no así a las categorías que también publica el BCCR con canastas más amplias de insumos y que se detallan en su documento metodológico.

Asimismo, existe correlación entre el elemento de costo de "Repuestos y accesorios" de la metodología ordinaria y los insumos del índice en la subcategoría semestral de "Resto repuestos". Se ha determinado que este componente se encuentra incorporado dentro de los pesos de ponderación utilizados en el modelo extraordinario vigente, por lo que se recomienda su incorporación dentro del listado de elementos que componen el factor de repuestos.

El 23 de octubre de 2018 se llevó a cabo una reunión con personal del Área Números Índices del BCCR (encargada de la elaboración del IPi-TRP) y miembros de esta fuerza de tarea, para valorar la manera óptima de aplicar las subcategorías "Repuestos" y "Servicios de mantenimiento" a los elementos de costo propios de la metodología ordinaria. De la reunión se concluyó que dicho uso de las subcategorías es adecuado, dado que reflejan precisamente el comportamiento de canastas de precios que contienen los elementos de costo en cuestión.

Cuadro 3. Asociaciones entre los costos de la metodología ordinaria y el IPi-TRP.

Metodología ordinaria		IPi-TRP		
Sección	Elemento de costo	CCP 2.1	Subcategoría	
	Llantas	36111		
	Filtros de combustible	43915	Repuestos	
	Baterías	46420		
Costos variables	Aceite de motor			
	Aceite de caja de cambios			
	Aceite para diferencial	Servicios de		
	Líquido de frenos	33380 35430	mantenimiento	
	Grasa			
	Aceite hidráulico		Subcategoría  Repuestos  Servicios de	
Costos fijos		37114		
	Repuestos y accesorios	46910	Resto repuestos	
		49129		

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Los códigos CCP 2.1 se refieren a la "Clasificación Central de Productos" que utiliza el BCCR en la metodología del IPi-TRP para hacer referencia estandarizada a los elementos de costo.

El procedimiento vigente de cálculo del factor CIM implica el uso de coeficientes que no corresponden con la estructura vigente de la metodología ordinaria. El Cuadro 2 de la metodología extraordinaria muestra una serie de coeficientes de uso distintos a los valores actualmente reconocidos en las diversas partes de la sección 4.5 de la metodología ordinaria, donde se han implementado valores estratificados dependiendo de las características de cada ruta. Por ende, es preferible en este caso que los efectos producidos por los coeficientes que se encuentran actualmente vigentes (en su conjunto respecto de la totalidad de los costos) estén considerados dentro del cálculo del ponderador correspondiente.

Por lo tanto, se recomienda la implementación del IPi-TRP, de tal forma que los elementos de costo se agrupen reflejando la asociación mostrada en el Cuadro 3. Es decir, que el valor combinado de los elementos de costo de llantas, filtros de combustible y baterías se ajuste mediante la aplicación de la variación de la subcategoría de "Repuestos", el valor combinado de los demás elementos de costo actualmente considerados en el factor CIM se ajuste mediante la aplicación de la variación de la subcategoría de "Servicios de mantenimiento", y el valor del elemento de "Repuestos y accesorios" se ajuste mediante la aplicación de la variación de la subcategoría de "Resto repuestos".

La metodología ordinaria está estructurada de forma tal que los precios de los insumos de mantenimiento que se utilizan para la determinación del valor del costo absoluto mensual de los prestadores se obtienen semestralmente de la encuesta de insumos que se encuentra actualmente normada en la sección 2.9 de la metodología extraordinaria. La implementación de las modificaciones recomendadas en los párrafos anteriores provoca que dicha encuesta ya no resulte necesaria para esa metodología, con lo cual se permite además un ahorro considerable de tiempo y otros recursos de la Autoridad Reguladora. Por lo tanto, resulta también necesario identificar una forma de mantener la actualización de los valores de los insumos para su uso en la metodología ordinaria, de forma independiente de la ejecución de la metodología extraordinaria.

La dependencia de la metodología ordinaria de la encuesta de insumos se encuentra establecida actualmente en las secciones 4.11.1, que se refiere a la actualización de los precios de los insumos originalmente considerados en el modelo adoptado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como en la sección 4.11.3, que se refiere a los insumos incorporados desde entonces, sean estos los filtros de combustible, el aceite hidráulico y las baterías.

Por lo tanto, se propone que la actualización de los precios se haga también por aplicación de las variaciones de las subcategorías de "Repuestos" y "Servicios de mantenimiento" a los insumos correspondientes, según lo indicado en el Cuadro 3. No ocurre lo mismo en el caso del elemento de "Repuestos y accesorios", dado que en la metodología ordinaria su valor se calcula como una función del valor de la flota autorizada al operador.

La metodología extraordinaria ya reconoce la posibilidad de que la evolución de la tecnología y el mercado provoquen cambios en los coeficientes de uso de los diversos insumos. La sección 2.6 actualmente indica lo siguiente:

"Los valores de los coeficientes de consumo de la canasta de insumos de mantenimiento estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos coeficientes se actualizarán al menos cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo."

Esta posibilidad también es reconocida por la metodología ordinaria respecto de todos los coeficientes de aplicación. Las mismas causas pueden provocar variaciones también en las presentaciones y las especificaciones técnicas de los insumos. De la reunión realizada con el BCCR para analizar estas temáticas, se acordó que el BCCR analizará la posibilidad de proporcionar la información necesaria para actualizar estos datos con base en el proceso permanente de investigación de mercado que conducen con el objetivo de generar el IPi-TRP. Dicho análisis fue solicitado formalmente por vía del oficio OF-0506-CDR-2018 del 25 de octubre de 2018.

Por lo tanto, se recomienda que se implemente en la metodología ordinaria el requerimiento de que (con la misma regularidad máxima de cinco años con que se requiere el ajuste de los demás coeficientes en dicha metodología) se determinen las potenciales modificaciones en los coeficientes, las presentaciones y las especificaciones, y de forma complementaria se actualicen los precios con base en un estudio de mercado. Se propone que la redacción de la metodología refleje explícitamente la preferencia de que la información correspondiente sea obtenida del BCCR, si esta se encuentra disponible.

#### 3.1.4 Factor CGA

Como puede observarse de la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP, los elementos de costo incluidos por el modelo extraordinario dentro del factor CGA corresponden casi con exactitud con la categoría de "Pagos de ley". La única diferencia reside en que el IPi-TRP incluye las pólizas de riesgos del trabajo.

Como se ha mencionado con anterioridad, uno de los objetivos base del análisis que se desarrolla en el presente informe, consiste en asegurar el reconocimiento más oportuno posible de los cambios en el valor del canon de la Autoridad Reguladora dentro de las tarifas. Por lo tanto, se considera que si se implementa el uso de la categoría de "Pagos de ley" del IPi-TRP, se corre el riesgo de que no se cumpla de manera oportuna con la obligación apuntada en ese sentido por la Contraloría General de la República. Como puede verse de los datos actualmente disponibles del IPi-TRP, la modificación en el canon de Aresep correspondiente al año 2018 se vio reflejada en la categoría hasta al primer trimestre del 2018.

Hasta la fecha, la experiencia de la IT indica que la obtención de los valores absolutos de los elementos de costo que componen el factor CGA no presenta mayor inconveniente, en la medida en que todos ellos provienen de fuentes oficiales que han demostrado responder con celeridad, o bien son datos de dominio público, o bien son datos a disposición de la Autoridad Reguladora. Por lo tanto, en este caso se

considera adecuado continuar con el procedimiento actual de cálculo de las variaciones correspondientes a los elementos incorporados en este factor.

#### 3.1.5 Otros elementos de costo no considerados actualmente

Analizando la estructura de costos reconocida por la metodología ordinaria, se observa que los elementos de costo correspondientes a los estudios de calidad del servicio, "Otros gastos" y "Limpieza y lavado de vehículo y motor" (secciones 4.4.8, 4.4.6 y 4.4.10, respectivamente) corresponden a costos exógenos al control del operador y aplicables a todas las rutas. En el caso de los estudios de calidad, su obligatoriedad para el prestador fue establecida en el Decreto Ejecutivo 28833-MOPT, denominado "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas". Estas condiciones hacen pertinente la incorporación de estos costos dentro de las variables a ajustarse por medio de la metodología extraordinaria.

De acuerdo con la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP, el elemento de estudios de calidad estaría contenido dentro de la categoría "Gastos administrativos" del índice. Por lo tanto, se propone adicionar el rubro "Estudios de calidad" a la fórmula principal de la metodología extraordinaria, que sea ajustado por las variaciones en la categoría del índice antes mencionada.

Por su parte, los elementos de "Otros gastos" y "Limpieza y lavado de vehículo y motor" están contenidos dentro de la categoría "Otros gastos" del IPi-TRP. Por lo tanto, se propone adicionar un rubro denominado "Otros gastos y limpieza" a la fórmula principal del modelo extraordinario, que sea ajustado por las variaciones en la categoría del índice antes mencionada.

### 3.1.6 Determinación de pesos de ponderación

Los pesos de ponderación actualmente contenidos en el modelo extraordinario se derivan de la resolución RRG-3751-2004, mediante la cual se aplicó una fijación nacional ordinaria. Como se puede observar en el Cuadro 1, esa fue la última fijación nacional en la cual se utilizó la metodología de estratificación de prestadores mediante la aplicación generalizada de la metodología ordinaria originalmente adoptada del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Por ese motivo y dado que todas las fijaciones nacionales posteriores fueron hechas a través de métodos de ajuste por relativos (básicamente los derivados de las resoluciones RRG-4308-2005 y RJD-120-2012) no se ha vuelto a hacer desde entonces una actualización de los pesos de ponderación que refleje adecuadamente la estructura de costos actualmente vigente.

La metodología extraordinaria establece que los pesos de ponderación deben ser actualizados cada vez que se realice una fijación ordinaria de carácter nacional. Con el objetivo de promover que la actualización de los factores de ponderación se pueda llevar a cabo de forma oportuna, esta fuerza de tarea considera que el requerimiento establecido en la metodología extraordinaria debería modificarse, de forma que se establezca un límite temporal máximo de cinco años para la actualización de los factores de ponderación (en línea con los plazos de actualización de coeficientes de la metodología ordinaria y con el plazo máximo que define el BCCR para evaluar la necesidad de realizar cambios en la base del IPi-TRP según su metodología), en lugar de hacer ese proceso dependiente de un evento cuya factibilidad es desconocida aún.

Adicionalmente, se considera que el análisis debería hacerse también en los casos en que se introduzcan o excluyan rubros de la estructura de costos de la metodología ordinaria, para que se valore la importancia relativa de los costos nuevos o eliminados. No obstante, dado que esta revisión provocaría una potencial redistribución de la estructura de factores de la metodología extraordinaria, esta fuerza de tarea considera que en estas circunstancias corresponderá a la fuerza de tarea que se conforme al efecto analizar si se requiere implementar modificaciones a la metodología extraordinaria.

Finalmente, en virtud de la dificultad para garantizar una cantidad suficiente de fijaciones tarifarias ordinarias sobre las cuales basar el cálculo de los pesos de ponderación, se propone que la actualización pueda llevarse a cabo sobre la base de cálculos de la estructura de costos vigente para una muestra estadísticamente representativa de conjuntos de ramales con flota unificada. Dicha actualización deberá naturalmente basarse en las reglas aplicables de la ciencia y la técnica, conforme lo dispone el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública.

En seguimiento a las recomendaciones de mejora de la metodología extraordinaria vigente emitidas por medio del oficio 1893-IT-2017 y en el marco de la mejora continua de los instrumentos regulatorios, incluidas las modificaciones implementadas en el año 2018 a la metodología ordinaria, el entonces Intendente de Transporte instruyó a lo interno de la IT, mediante el oficio OF-1952-IT-2018, el 24 de octubre de 2018, el cálculo de una muestra estadísticamente representativa de estructuras de costos de conjuntos de ramales con flota unificada, basadas en la metodología ordinaria vigente. En dicho oficio instruyó al coordinador del Área de Regulación Económica de Autobuses de la Intendencia lo siguiente:

"La sección 2.8 del Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas Modalidad Autobús (aprobado mediante la resolución RJD-120-2012) establece los pesos ponderados de los rubros de costo que componen la fórmula general de ajuste extraordinario para el sector. Dicha sección indica que "Estos valores serán actualizados cada vez que se realice una fijación ordinaria de carácter nacional".

Al día de hoy, no se ha realizado una fijación ordinaria de carácter nacional desde la publicación de la resolución indicada. Más aún, la última fijación ordinaria de carácter nacional que se ejecutó fue oficializada por la resolución RRG-3751-2004 de julio de 2004. De dicha resolución se derivan los valores de los pesos ponderados que aún hoy se utilizan por encontrarse oficializados en la resolución RJD-120-2012.

En virtud del tiempo transcurrido desde que se calcularon dichos valores, de las modificaciones en las estructuras empresariales y los esquemas operativos de las rutas del país desde entonces, así como de la publicación de las resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018, que establecieron la estructura de costos ordinaria que se encuentra actualmente vigente para el servicio, es necesario valorar si los pesos ponderados contenidos en el modelo extraordinario vigente reflejan las condiciones reales del sector.

Por lo tanto, se le solicita tomar las medidas necesarias para que los funcionarios del Área bajo su coordinación calculen las estructuras de costos derivadas de las resoluciones RJD-035-2016 y RJD-060-2018 de una muestra estadísticamente representativa de conjuntos de ramales con flota unificada, para poder llevar a cabo la valoración descrita en el párrafo anterior. Para estos efectos, contará con el apoyo necesario de los funcionarios de las demás Áreas de la Intendencia."

Como resultado de dicho proceso, se cuenta con el informe IN-0185-IT-2019 (que se adjunta al presente informe en el Anexo 2), el cual presenta la composición porcentual promedio de la estructura de costos considerada en la metodología ordinaria. Tomando en cuenta la propuesta para los componentes de la estructura de costos a considerarse en la metodología extraordinaria explicada en las secciones anteriores, se propone actualizar los pesos de ponderación de la estructura de costos vigente mediante la mediana de los pesos relativos de cada componente, derivados de los datos base que sustentan el informe IN-0185-IT-2019.

La mediana es una medida de tendencia central comúnmente utilizada para caracterizar determinado conjunto de datos, se define como "el valor central de una serie de datos ordenados o, más específicamente, como un valor tal que no más de la mitad de las observaciones son menores que él y no más de la mitad, mayores". La mediana es un estadístico robusto de tendencia central caracterizado, a diferencia del promedio, por no verse afectado ante la presencia de datos extremos o en

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Gómez, M. (1999). *Elementos de estadística descriptiva*. San José, Costa Rica: EUNED.

escenarios de distribuciones con algún grado de asimetría, mientras que, en distribuciones más simétricas, la mediana y el promedio tienden a coincidir.

El Cuadro 4 muestra el resumen de los elementos de costo discutidos en las secciones anteriores, así como los pesos porcentuales que les corresponden de acuerdo con los datos derivados por esta fuerza de tarea con base en la información del informe de la Intendencia, según se muestra en la memoria de cálculo en el Anexo 3 al presente informe. En aquellos factores compuestos por dos o más elementos de costo, el peso de ponderación corresponde a la mediana de las sumas de los pesos relativos de los elementos. Adicionalmente, también con base en el informe IN-0185-IT-2019, se obtuvieron los ponderadores asociados a las tres categorías de salarios, de la siguiente manera: 1.80 para conductores, 0.21 para mecánicos y 0.30 para despachadores.

Cuadro 4. Pesos de ponderación propuestos.

Fastan		D		
Factor	Sección	Elemento de costo	Peso	
Combustible	4.5.1	Consumo de combustible	28.09%	
Outside	4.4.2	Salarios de choferes		
		1.4.2 Salarios de chequeadores		
Salarios		Salarios de mecánicos	30.07%	
	4.4.3	Personal administrativo		
	4.5.8	Consumo de filtros de combustible		
Repuestos	4.5.10	Consumo de baterías	3.43%	
	4.5.2	Consumo de llantas		
Resto repuestos	4.4.5	Repuestos y accesorios	11.39%	
	4.5.3	Consumo de aceite de motor		
	4.5.4	Consumo de aceite de caja de cambios		
Servicios de	4.5.5	Consumo de aceite diferencial	1.33%	
mantenimiento	4.5.6	Consumo de líquido para frenos	1.33%	
	4.5.7	Consumo de grasa		
	4.5.9	Consumo de aceite hidráulico		
Gastos administrativos	4.4.4.b Segui	Derecho de circulación		
		Seguro voluntario		
	4.4.4.c	Inspección técnica vehicular	3.58%	
	4.4.4.d	Canon de Aresep		
	4.4.4.e	Canon de CTP		
Estudios de calidad	4.4.8	Costo de los estudios de calidad	0.58%	

Gastos y	4.4.6	Otros gastos	4.70%
limpieza	4.4.10	Costo por limpieza y lavado de vehículos y motor	
Total			83.17%

Fuente: Elaboración propia con datos derivados del informe IN-0185-IT-2019.

# 3.1.7 Valores de los factores en el tiempo

El uso del IPi-TRP para el ajuste de varios factores en la estructura metodológica que se propone, provoca que algunos de los elementos de costo no puedan ser comparados directamente con los valores absolutos utilizados en las fijaciones ordinarias intermedias, dado que no se contaría con valores absolutos actualizados para las fijaciones extraordinarias sino solamente con los porcentajes de variación propios del índice, que solamente están disponibles con frecuencia trimestral y semestral.

Los tres casos en los cuales se presenta la circunstancia descrita en el párrafo anterior son los factores de "Resto repuestos", "Otros gastos y limpieza" y "Estudios de calidad". En los primeros dos casos, la causa es que tanto el elemento de "Repuestos y accesorios" como el elemento de "Otros gastos" se calculan en la metodología ordinaria de forma proporcional al valor de la flota, de manera que no se puede contar, durante la fijación extraordinaria, con valores absolutos de referencia para comparación. En el tercer caso, tampoco es posible contar con un valor absoluto en el marco de la fijación extraordinaria, ya que el valor que se reconoce en la metodología ordinaria para los estudios de calidad corresponde al valor de las facturas que se presenten en la solicitud de fijación y que cumplan con los requisitos establecidos en la metodología ordinaria.

Dada la situación anterior, se propone que para estos tres factores en los cuales no se cuenta con valores absolutos en la fijación extraordinaria, se aplique a los prestadores la variación correspondiente al trimestre comprendido entre la fijación ordinaria y la fijación extraordinaria actual, cuando haya transcurrido al menos ese lapso.

La metodología extraordinaria vigente establece que el cálculo de la variación en los factores parte de sus correspondientes valores utilizados "en la fijación tarifaria inmediata anterior", lo cual puede observarse en las definiciones de las variables con subíndice 0 en la sección 2.3. Los valores correspondientes a las variables con subíndice 1 son a su vez aquellos correspondientes a la fijación extraordinaria que se esté ejecutando en el momento. Dicha variación puede adicionalmente verse afectada por la presencia de fijaciones ordinarias posteriores a la fijación extraordinaria inmediata anterior, en cuyo caso la metodología indica en la sección 2.10.b que "la variación relativa en los costos sujetos al ajuste extraordinario, considerará como

valores del período anterior los utilizados a la fecha de la audiencia pública de esa fijación ordinaria".

En virtud de la lógica anterior, se considera necesario introducir mayor precisión en la definición del significado de los subíndices 0 y 1 antes mencionados:

- En el caso del subíndice 0, se propone indicar que este se refiere a los valores de las variables correspondientes a la fijación tarifaria inmediata anterior que se haya aplicado al prestador independientemente de su naturaleza, lo cual incorpora la consideración de las fijaciones ordinarias recién señalada y además las situaciones en las cuales los prestadores no reciban fijaciones extraordinarias producto del incumplimiento de obligaciones legales.
- En el caso del subíndice 1, es necesario especificar los períodos del IPi-TRP que resultan aplicables en cada semestre.

### 3.2 Cambio del mecanismo de participación ciudadana

Los principios de publicidad y transparencia se encuentran íntimamente relacionados con el régimen democrático costarricense, pues garantizan la participación del ciudadano en la discusión de los asuntos que le atañen.

Tales principios obligan a los entes públicos, en este caso a la Autoridad Reguladora, a informar de los distintos aspectos relacionados con su ámbito funcional que inciden en la situación del país y, por ende, que pueden requerir una toma de posición del ciudadano.

El ejercicio del derecho de participación ciudadana se encuentra consagrado en los artículos 9 y 46 de la Constitución Política y propicia la transparencia en las decisiones administrativas, garantiza el derecho de defensa y el acceso a la información pública, por lo que se constituye en un instrumento trascendental en la toma de decisiones de un sistema democrático.

En la Ley 7593, el legislador dispuso expresa y taxativamente los asuntos que deben someterse a audiencia pública, a través de lo normado en el artículo 36. Sin embargo, en tal numeral no se incluyeron las fijaciones extraordinarias entre los procedimientos en materia de servicio público que requieren someterse a audiencia pública, en razón de la especial naturaleza jurídica de este tipo de fijaciones.

Las fijaciones ordinarias y las extraordinarias tienen su origen en situaciones de hecho diferentes dispuestas por Ley, y es en razón de su diferente naturaleza que el legislador previó procedimientos especiales para cada una de ellas. Como su nombre lo indica, las fijaciones extraordinarias se alejan de los motivos ordinarios que justifican el ajuste de las tarifas y precios de los servicios públicos, se trata de circunstancias

excepcionales que requieren de la pronta actuación de la Administración y que, de conformidad con el tercer párrafo del artículo 30 de la Ley 7593, son aquellas que consideran variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste, y se deben realizar de oficio.

De esta forma, ante la obligación del Ente Regulador de realizar estas fijaciones de oficio, es coherente y lógico que el procedimiento del citado artículo 36 (audiencia pública) no forme parte de los procedimientos para las fijaciones extraordinarias de los precios y tarifas de los servicios públicos. En estas fijaciones, lo importante es la constatación del hecho extraordinario que motiva el ajuste en las tarifas; al respecto la Procuraduría General de la República, en la opinión jurídica OJ-103-2001 del 24 de julio del 2001 indicó que "La especialidad del procedimiento administrativo para las fijaciones extraordinarias de tarifas deriva de su regulación especial por la Ley de la Autoridad Reguladora y de la diferencia misma con el procedimiento establecido para la fijación ordinaria de precios y tarifas de los servicios públicos. En efecto, para dicho procedimiento no se prevé la realización de la audiencia pública".

Así las cosas, y con el propósito de establecer un mecanismo célere y que asegure la participación ciudadana a emplear en la aplicación de la metodología extraordinaria aquí propuesta, en cumplimiento de lo que establecen los artículos 9 y 46 de la Constitución Política, las resoluciones judiciales número 2005-14659² del 21 de octubre de 2005, 2007-6184³ del 8 de mayo del 2007 y 2007-11266⁴ del 8 de agosto de 2007 de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, en complemento de lo dispuesto en los artículos 5 y 30 de la Ley 7593 y el artículo 43 del Decreto Ejecutivo número 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593), se considera como pertinente la consulta pública, la cual deberá seguir lo dispuesto en el "AU-IN-02:

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> "(…) la Autoridad Reguladora debe hacer eficaz, en todos los casos, la intervención y participación de los usuarios en los procesos de fijación de tarifas, como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 9º constitucional (…)".

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> "(...) Resulta a todas luces arbitrario que la ARESEP apruebe un modelo extraordinario de fijación de precios (...) sin publicitar la información para cada caso concreto, pues ello implica que las personas no pueden participar en la toma de dicha decisión, y cumplir así con lo dispuesto por el legislador (...) que busca garantizar la participación ciudadana y la transparencia del actuar de la Administración.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> "(...) Por lo anterior, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se encuentra obligada a idear e incorporar a la resolución antes citada, un mecanismo que asegure la participación de las personas ante las solicitudes de aumento extraordinario (...), ello con la finalidad de cumplir con lo dispuesto por el artículo 9 constitucional. Ese procedimiento requiere que la solicitud de aumento sea puesta en conocimiento de los habitantes del país con las razones que la fundamentan, por un determinado plazo razonable, para que éstos tengan la posibilidad de pronunciarse respecto a lo pedido y expresar sus argumentaciones de oposición, las cuales deberán ser debidamente contestadas en el acto de autorización del aumento (...)"

Instructivo para realizar consultas públicas", emitido el 28 de marzo del 2019 o la norma que lo sustituya.

Aunado a lo anterior debe considerarse que, en el pasado, la aplicación del procedimiento de audiencia pública como parte del modelo extraordinario vigente, fue motivada en su oportunidad en virtud de la generación de los resultados de la encuesta para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento que se utilizan tanto para la metodología extraordinaria vigente como para la metodología ordinaria. No obstante, con el cambio propuesto, la Autoridad Reguladora ya no determinará los precios de los insumos de mantenimiento por ese medio, sino que se tomará como referencia el IPi-TRP, de conformidad con lo detallado en secciones anteriores.

El objetivo del mecanismo de participación ciudadana es estandarizar, brindar publicidad, transparencia, reducir la discrecionalidad administrativa, y proporcionar seguridad jurídica a las partes, al momento de la aplicación del modelo y respetando plenamente el principio de participación ciudadana consagrado en los artículos 9 y 46 de la Constitución Política. Por lo tanto y en virtud de la eliminación de la encuesta de insumos, esta fuerza de tarea recomienda el uso del procedimiento de consulta pública para la aplicación de la metodología propuesta.

### 3.3 Procedimiento de verificación de obligaciones legales

La Ley 7593 y su reglamento establecen el deber de la Autoridad Reguladora de velar por el cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios regulados. Actualmente, la IT verifica el cumplimiento de una serie de obligaciones legales como condicionante para aplicar los ajustes extraordinarios positivos a cada prestador del servicio, como la vía para cumplir con el imperativo normativo citado, y que ha tenido efectos muy importantes en beneficio de los intereses del Estado como se mostró de previo.

Con esta modificación se busca formalizar dicho procedimiento incorporándolo dentro de la metodología tarifaria. Se propone que la Autoridad Reguladora desarrolle un proceso de revisión de obligaciones legales de todos los prestadores de previo a cada fijación extraordinaria, como lo ha venido haciendo hasta la fecha. En el caso de que el ajuste extraordinario corresponda a un incremento, este será aplicado sólo a las rutas cuyos prestadores hayan cumplido con la totalidad de las obligaciones legales.

Las obligaciones legales cuyo cumplimiento será verificado se detallan a continuación, así como el sustento jurídico que lo justifica. Estas son las obligaciones legales que verifica la IT a la fecha del presente informe, según la evolución detallada en la sección de Antecedentes.

### 3.3.1 Obligaciones en materia tributaria

Las obligaciones tributarias que se verifican son el pago del impuesto sobre la renta (Ley 7092) y el impuesto a las personas jurídicas (Ley 9428). La Ley 7593, en el artículo 6, inciso c), dispone:

"Artículo 6.- Obligaciones de la Autoridad Reguladora

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

*(...)* 

- c) Velar por el cumplimiento, por parte de las empresas reguladas, de las obligaciones en **materia tributaria**, el pago de las cargas sociales, y el cumplimiento de las leyes laborales.
- (...)" (El original no está resaltado.)

Además, la Ley 9416 (Ley para mejorar la lucha contra el fraude fiscal) en su artículo 18bis, establece lo siguiente:

"(...)

Toda persona física o jurídica que desee obtener o tramitar cualquier régimen de exoneración o incentivo fiscal, cualquier proceso de contratación pública, cualquier concesión, permiso o autorización para explotar bienes o servicios públicos, ante la Administración central o entes descentralizados deberá encontrarse al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias materiales y formales, así como en la presentación de las declaraciones tributarias a las que estuviera obligada ante las dependencias del Ministerio de Hacienda.

(...)" (El original no está resaltado.)

### 3.3.2 Obligaciones en materia laboral

Las obligaciones de esta índole que se verifican son los pagos ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), ante el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y la tenencia de póliza de riesgos del trabajo.

La Ley 7593, en el artículo 6, inciso c), dispone:

"Artículo 6. - Obligaciones de la Autoridad Reguladora

Corresponden a la Autoridad Reguladora las siguientes obligaciones:

*(...)* 

c) Velar por el cumplimiento, por parte de las empresas reguladas, de las obligaciones en materia tributaria, el pago de las cargas sociales, y el cumplimiento de las leyes laborales.

(...)" (El original no está resaltado.)

Además, la Ley 17 (Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social CCSS) en su artículo 74 establece:

"Artículo 74.-

*(...)* 

Los patronos y las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas, deberán estar al día en el pago de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), así como con otras contribuciones sociales que recaude esta Institución conforme a la ley. Para realizar los siguientes trámites administrativos, será requisito estar inscrito como patrono, trabajador independiente o en ambas modalidades, según corresponda, y al día en el pago de las obligaciones, de conformidad con los artículos 31 y 51 de esta Ley." (El original no está resaltado.)

Adicionalmente, la Ley 8783 (Reforma Ley de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, N°5662, Ley Pensión para Discapacitados con Dependientes N°7636, Ley Creación del ICODER N°7800, Ley Sistema Financiero Nacional para Vivienda N°7052 y Ley Creación Fondo Nacional de Becas), señala en el artículo 15 inciso b):

"Artículo 15.-

*(…)* 

b) Los patronos públicos y privados deberán pagar al Fondo un cinco por ciento (5%) sobre el total de sueldos y salarios que paguen mensualmente a sus trabajadores. Se exceptúan de este recargo al Poder Ejecutivo, al Poder Legislativo, al Poder Judicial, al Tribunal Supremo de Elecciones (TSE), a las instituciones de asistencia médico-social, las juntas de educación, las juntas administrativas y las instituciones de enseñanza superior del Estado, las municipalidades, así como a los patronos cuyo monto mensual de planillas no exceda el equivalente de un salario base establecido por la Ley N.º 7337 y los de actividades agropecuarias con planillas mensuales hasta el equivalente de dos salarios base establecidos en la Ley supracitada." (El original no está resaltado.)

Aunado a lo anterior, el Código de Trabajo indica:

"Artículo 193.-

Todo patrono, sea persona de Derecho Público o de Derecho Privado, está obligado a asegurar a sus trabajadores contra riesgos del trabajo, por medio del Instituto Nacional de Seguros, según los artículos 4º y 18 del Código de Trabajo.

La responsabilidad del patrono, en cuanto a asegurar contra riesgos del trabajo, subsiste aun en el caso de que el trabajador esté bajo la dirección de intermediarios, de quienes el patrono se valga para la ejecución o realización de los trabajos." (El original no está resaltado.)

# 3.3.3. Canon de regulación

La regulación de los servicios públicos es una función del Estado encomendada a la Aresep por la Ley 7593, cuya principal fuente de financiamiento es el canon de regulación.

El canon de regulación encuentra su fundamento jurídico en el artículo 82 de la Ley 7593, numeral a través del cual el legislador dispuso que "por cada actividad regulada, la Autoridad Reguladora, cobrará un canon consistente en un cargo anual", y estableció la forma de determinarlo.

La Contraloría General de la República (CGR), en el "Reglamento sobre aprobación de los proyectos de cánones de regulación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) y la Superintendencia de Telecomunicaciones (SUTEL) por parte de la Contraloría General de la República (R-2-2012-DC-DFOE)" y su reforma (Resolución R-DC-71-2016), ha definido el canon de regulación como "un ingreso que percibe el órgano o ente regulador para financiar el servicio de regulación para cada actividad, por cuenta de los sujetos públicos o privados que de acuerdo con el ordenamiento jurídico están afectos a regulación". Aunado a lo anterior, en el informe DFOE-EC-IF-13-2012, del 19 de octubre del 2012, la CGR señaló que:

"De conformidad con lo establecido en el artículo 82 de la Ley No. 7593 y sus reformas, ARESEP cobrará un canon consistente en un cargo anual. La ARESEP tiene la potestad de determinar los montos del canon que deberá cobrar por la prestación de sus servicios de fijación y regulación en materia tarifaria, de acuerdo con el principio del servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley No. 7593. De conformidad con el artículo 82 y en el artículo 84 de la Ley No. 7593, el canon es el mecanismo para dotar a la Autoridad Reguladora de los recursos financieros necesarios para cumplir con la actividad de regulación sobre cada una de las empresas o entidades que brindan los servicios públicos sujetos a su ámbito de acción."

Por su parte, la Procuraduría General de la República determinó en su dictamen C-281-2008, del 14 de agosto del 2008, que

"el uso más difundido del término relaciona canon con dominio público. En ese sentido, el canon es una obligación pecuniaria establecida por la ley, con el objeto de proporcionar recursos a partir de la utilización o aprovechamiento de un bien público -el cual puede ser material o inmaterial-. Esta contraprestación se constituye en una obligación dineraria en la que un determinado sujeto se ve constreñido a honrarla por encontrarse en una posición determinada (concesionado, usuario, regulado, etc.) consecuencia de una actuación administrativa: el otorgamiento de la concesión de dominio público o de servicio público, la prestación de un servicio, la sujeción a la función de regulación. El canon no es expresión de la potestad tributaria del Estado y, por ende, no está sometido al régimen jurídico correspondiente.

(...)

El canon de regulación es una obligación que pesa sobre las personas físicas o jurídicas sujetas a regulación por la ARESEP (...)". (El original no está resaltado.)

De acuerdo con lo anterior, se tiene que la obligación de cancelar el canon de regulación recae por principio de legalidad sobre el prestador del servicio público, de conformidad con el título habilitante que lo faculte para ello, así como el ordenamiento jurídico vigente; y su cobro es una obligación de la Autoridad Reguladora, debiendo utilizar los medios y procedimientos adecuados para ello.

De modo que el no cumplimiento de la obligación del pago por el regulado conlleva consecuencias como la no prestación de algunos servicios de regulación, como la fijación tarifaria, e inclusive sanciones como la aplicación de multas e intereses moratorios sobre lo adeudado o la cancelación de la concesión o permiso otorgado para prestar el servicio público.

Al respecto, el órgano contralor en el oficio N° DFOE -EC-0865 del 14 de diciembre de 2017, señaló que

"(...) el canon surge precisamente del otorgamiento de una concesión por parte del Estado para el aprovechamiento de un bien público. Es dicha concesión la que genera en el regulado la obligación de hacer el pago. Y si bien la relación contractual no es con la ARESEP, si existe una relación contractual con el Estado sin la cual no existiría ninguna obligación de pago".

Consecuentemente, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora reafirmó lo indicado mediante la resolución RJD-150-2013 de las 15:35 horas del 14 de diciembre de 2013, en la que concluyó que para acceder al ajuste extraordinario no basta solo con contar con el título habilitante vigente para prestar el servicio público, sino que es necesario estar al día con el pago del canon de regulación, dicha resolución estableció literalmente:

### "(...) IV. Análisis de fondo

(...) el pago del canon no es un requisito como tal, sino que es parte, entre otras, de las obligaciones que deben cumplir los operadores del servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad bus, indiferentemente del tipo de fijación de la que se trate, caso contrario, no procedería otorgar el ajuste tarifario correspondiente, tal y como sucedió en este caso.

### V. Conclusiones

(...) 3. Para acceder al ajuste extraordinario de oficio para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús a nivel nacional - resolución 1015-RCR-2012-, no bastaba contar con título habilitante vigente para prestar el servicio público -requisito de admisibilidad cumplido por el recurrente-, sino que era necesario estar al día con el pago del canon de regulación.

# 3.3.4 Remisión de información solicitada por la Autoridad Reguladora

A la fecha la IT verifica que los prestadores hayan cumplido las disposiciones que les fueron establecidas en resoluciones previas, en relación con la presentación de información operativa (resoluciones 034-RIT-2015, 131-RIT-2015 y sus reformas) y la información financiera contable (resoluciones 131-RIT-2015 y RIT-002-2018 y sus reformas).

La Ley 7593, en los artículos 14, incisos a) y c), y 24, dispone, respectivamente:

"Artículo 14.- Obligaciones de los prestadores

### Son obligaciones de los prestadores:

a) Cumplir con las disposiciones que dicte la Autoridad Reguladora en materia de prestación del servicio, de acuerdo con lo establecido en las leyes y los reglamentos respectivos.

*(...)* 

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

*(…)* 

### Artículo 24.- Suministro de información

A solicitud de la Autoridad Reguladora, las entidades reguladas suministrarán informes, reportes, datos, copias de archivos y cualquier otro medio electrónico o escrito donde se almacene información financiera, contable, económica, estadística y técnica relacionada con la prestación del servicio público que brindan. Para el cumplimiento exclusivo de sus funciones, la Autoridad Reguladora tendrá la potestad de inspeccionar y registrar los libros legales y contables, comprobantes, informes, equipos y las instalaciones de los prestadores." (El original no está resaltado.)

Por su parte, la Ley 3503 (Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores) establece que:

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

*(…)* 

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

# (...)" (El original no está resaltado.)

De lo anterior se deriva el fundamento legal para pedir a los prestadores el cumplimiento de requerimientos de información operativa y financiero-contable hechos por vía de resoluciones anteriores. Este aspecto revierte mucha importancia toda vez que la Autoridad Reguladora se encuentra obligada por ley a velar por el buen desempeño por parte de los prestadores en cuanto a brindar un servicio que vaya de la mano con la calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad óptimas que se requiere de cara a los usuarios del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús.

### 3.3.5 Tratamiento de ajustes previos dejados de percibir

En dos de las peticiones cuyo análisis fue trasladado a esta fuerza de tarea según lo indicado en el oficio 652-IT-2018 (correspondientes a las empresas Buses Metrópoli S.A., Autotransportes Cesmag S.A., Autotransportes Zapote S.A. y Magasoso de las Lomas del Sur S.A.) la petitoria fue: "Vistos los argumentos anteriores, solicito que en el presente ajuste extraordinario (ET-001-2018), se haga un estudio individual de mi representada para determinar los casos en que fue excluidas de ajustes tarifarios extraordinarios y que encontrándose hoy al día en sus obligaciones, se les reconozca los mismos y se ajusten en cada tarifa según corresponda". Dentro de la argumentación de la petición, destaca lo siguiente:

"Al día de hoy, esa falta de reconocimientos tarifarios extraordinarios, la hemos venido arrastrando con los impactos financieros en nuestras operaciones diarias y evidentemente reflejan un desequilibrio financiero muy pesado de sobrellevar, toda vez que hemos tenido que acudir a buscar financiamientos con altos intereses, y diversas fórmulas económicas para lograr asumir y responder nuestras obligaciones tanto contractuales como con nuestros acreedores y proveedores que en este tipo de actividad resultan ser los aliados necesarios para brindar el servicio en condiciones óptimas y no perder obviamente el patrimonio de las compañías por inacción de pagos.

Los años han transcurrido y aún cargamos con sanciones que ya podrían decirse que revierten un carácter de vitalicio ya que esos faltantes tarifarios extraordinarios nunca se nos han vuelto a reconocer en ulteriores fijaciones de esta naturaleza y de ahí que decimos que ya parece tener un carácter permanente la sanción, contrariando a nuestro entender los fundamentos constitucionales en cuanto sanciones se refiere."

Para analizar esta solicitud es necesario separar la consideración de los ajustes tarifarios dejados de percibir durante la vigencia de la resolución RJD-120-2012, y la consideración del tratamiento que deba darse a circunstancias similares en el marco de la propuesta metodológica que aquí se presenta.

### 3.3.5.1 Ajustes dejados de percibir durante la vigencia de la RJD-120-2012

Para efectos de este análisis, resulta necesario, en primer lugar, dejar claro que lo aducido no corresponde de ninguna manera a una sanción, tal y como se expresa en la cita previa. El no percibir un ajuste tarifario extraordinario es la consecuencia de incumplir con la condición de estar al día con obligaciones legales para acceder al mismo. La Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), en su criterio OF-0793-DGAJR-2019 indicó lo siguiente:

"Sin embargo, en sede administrativa, mediante los remedios procesales a su alcance (recursos ordinarios y extraordinarios, así como gestiones de nulidad) algunos prestadores de este servicio público han cuestionado que no se les haya otorgado el ajuste tarifario, en virtud de no cumplir con las obligaciones legales dispuestas en el artículo 6 inciso c) de la Ley N.º 7593. En general, los cuestionamientos de dichos prestadores han girado en torno a los siguientes argumentos comunes:

- Que lo exigido constituye requisitos de admisibilidad añadidos por la Intendencia de Transporte, al Modelo de ajuste extraordinario de tarifas vigente.
- Que lo exigido es una derogación singular de reglamentos, en este caso, del Modelo de ajuste extraordinario de tarifas.
- Que no hay norma habilitante para que se produzca la sanción de no otorgar el ajuste tarifario, por no estar al día en determinadas obligaciones, con lo que se violenta el principio de legalidad y tipicidad de las sanciones.

Respecto de lo anterior, ha sido reiterada la posición de la Junta Directiva al resolver las gestiones interpuestas, según se desprende de las conductas administrativas formales, contenidas en las resoluciones RE-0008-JD-2019, RE-0051-JD-2019, RE-0053-JD-2019 y RE-0096-JD-2019, entre otras más. En general, dicho órgano colegiado, como defensa administrativa, ha indicado lo siguiente:

- Que la Aresep debe cumplir con sus obligaciones fundamentales, en concreto, las dispuestas en los artículos 6 inciso c), 38 inciso g) y 41 de la Ley N.º 7593, y los numerales 3, 4.a.7), 66, 67 y 68 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Decreto Ejecutivo N.º 29732-MP, de lo contrario, sería actuar en desapego al bloque de legalidad. Debe recordarse, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley N.º 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.
- Que tales obligaciones, pueden ser exigidas por el Ente Regulador, cuando lo
  estime pertinente, más aún si se toma en cuenta que las obligaciones tributarias,
  las cargas sociales y las leyes laborales, son normas de orden público, de
  acatamiento obligatorio, según lo dispone el artículo 129 de la Constitución
  Política.
- Que las obligaciones legales que se exigen, no se tratan de requisitos de admisibilidad añadidos por la Intendencia de Transporte, al Modelo de ajuste extraordinario, toda vez que los requisitos exigidos, se dan en respuesta a una potestad otorgada a la Aresep, mediante normas de rango superior, sea, la Ley N.º 7593, artículo 6 inciso c), y los numerales 3 y 4.a.7) del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Decreto Ejecutivo N.º 29732-MP.

- Que la resolución 140-RIT-2013, publicada en La Gaceta N.º 199 del 16 de octubre de 2013 -relativa al ajuste extraordinario de oficio para las rutas de transporte público del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, concerniente al segundo semestre del 2013-, indicó en el Por Tanto II lo siguiente: "En adelante, la ARESEP verificará en este tipo de procedimiento de ajuste tarifario el cumplimiento de los requisitos legales definidos en el artículo 6 inciso c) de la Ley 7593 y sus reformas, en estricto apego a lo dispuesto por la ley 8220 [sic] y sus reformas", lo cual resulta consonante con lo establecido en el artículo 33 de la Ley N.º 7593, que dispone que "Toda petición de los prestadores sobre tarifas y precios deberá estar justificada. Además, los solicitantes tendrán que haber cumplido con las condiciones establecidas, por la Autoridad Reguladora, en anteriores fijaciones o en intervenciones realizadas en el ejercicio de sus potestades antes de la petición".
- Todos los prestadores de servicios públicos se encuentran en el deber de estar al día en el pago de sus obligaciones legales en materia tributaria, cargas sociales, así como también, con las leyes laborales, dicho cumplimiento no puede tenerse como un requisito ex novo, requerido por la IT a la hora de resolver el ajuste extraordinario en las tarifas en el ámbito nacional, sino que son obligaciones que se encuentran establecidas en normas con rango de ley, ergo, con un grado jerárquico superior inclusive, al Modelo de Ajuste Extraordinario, establecido por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora, mediante la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, reformada por la resolución RJD-141-2012 del 14 de noviembre de 2012.
- La Aresep, al realizar las fijaciones tarifarias, no puede desaplicar el ordenamiento jurídico, ya que, dentro de sus potestades fiscalizadoras, de supervisión y control de los servicios públicos, tiene el deber de vigilar el cumplimiento por parte de las empresas reguladas, de las obligaciones en materia tributaria, el pago de las cargas sociales, y el cumplimiento de las leyes laborales, siendo las disposiciones emitidas al respecto, de acatamiento obligatorio.
- El hecho de no otorgar tarifa a un prestador no corresponde a una sanción (en los términos establecidos en los artículos 38 y 41 de la Ley N.º 7593), lo anterior, en el tanto la Intendencia mediante el estudio tarifario procede a la verificación de diferentes requisitos establecidos en la legislación nacional.
- El no percibir un ajuste tarifario extraordinario, es la consecuencia de incumplir con la condición de estar al día con obligaciones legales para acceder al mismo, es decir, al haberse verificado el incumplimiento de las obligaciones legales, lo procedente es no otorgar tarifa, pero ello no debe verse como una sanción, sino como una consecuencia de sus incumplimientos. En consecuencia, no se violenta ni el principio de legalidad, ni el de tipicidad de las sanciones."

Además, el desequilibrio financiero y el supuesto carácter vitalicio aducidos, no pueden ser aceptados por esta Autoridad Reguladora dado que el prestador es el responsable de su propia correcta administración. Dentro de esa correcta administración se encuentra el estar permanentemente al día con todas sus obligaciones legales y solicitar un estudio tarifario ordinario (a su vez una obligación legal anual establecida en el artículo 30 de la ley 7593), si considera encontrarse en una situación de desequilibrio económico.

Teniendo como base lo indicado en los párrafos anteriores, según la práctica actual de la IT basada en la metodología extraordinaria vigente, de acuerdo con el lineamiento interno comunicado en el oficio 277-IT-2013 del 19 de marzo de 2013, si los ajustes extraordinarios arrojan porcentajes negativos, estos son aplicados a todas las tarifas vigentes. En caso de ajustes positivos, si algún prestador incumple alguna de las obligaciones legales verificadas, sus tarifas se mantienen iguales. No corresponde a esta fuerza de tarea valorar el reconocimiento de los ajustes extraordinarios que hayan sido dejados de percibir por prestadores en el marco del procedimiento vigente descrito. Adicionalmente, como se indicó, en todo momento es del resorte de los prestadores el resolver cualquier necesidad de ajuste tarifario por la vía de la solicitud ordinaria, de tal forma que no se considera posible valorar la implementación de ningún método para la incorporación en tarifa, por la vía de la metodología extraordinaria que aquí se propone, de los ajustes que hayan sido dejados de percibir durante la aplicación de la resolución RJD-120-2012.

# 3.3.5.2 Propuesta de tratamiento de ajustes dejados de percibir

Es necesario tomar en consideración que la circunstancia que se presenta en las solicitudes que se analizan en la presente sección, puede seguirse presentando en el futuro como resultado de la aplicación del procedimiento propuesto de verificación de obligaciones legales. Por lo tanto se propone que a partir de la aprobación de la propuesta de "Metodología de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", el prestador de servicio público que no haya cumplido con los requisitos descritos en las secciones 3.3.1 a 3.3.4, relativos a obligaciones legales (materia tributaria, materia laboral, canon de regulación y remisión de información solicitada por el Ente Regulador) y se ponga al día, a partir de ese momento, se le actualizará en la tarifa lo correspondiente a la variación de factores exógenos incorporados en la estructura de costos, lo anterior vía ajuste extraordinario correspondiente, a partir de la aplicación de la siguiente regla técnica.

La regla técnica propuesta faculta que aquellos operadores que se han puesto al día con las obligaciones legales, reciban un ajuste en la tarifa (no en los ingresos no recibidos) que incluye los porcentajes que no hayan sido aplicados en virtud de los incumplimientos. Se toma como punto de referencia el último ajuste tarifario ordinario o extraordinario que le fue aplicado a las tarifas de la ruta. Esta regla será utilizada en las futuras aplicaciones de la metodología luego de su aprobación (no retroactividad), y se instrumenta en la propuesta en la definición del significado de los subíndices 0 descrita en la sección 3.1.7 denominada "Valores de los factores en el tiempo".

Lo anterior se justifica en la concepción misma de los modelos extraordinarios de ajuste de precios definidos en la Ley 7593, los cuales buscan reconocer aquellas variaciones de los rubros de costo exógenos a la administración del servicio. Una tarifa específica no refleja las variaciones en esos costos exógenos desde el momento en que fue ajustada por última vez.

Por lo tanto, si un operador se encuentra al día con sus obligaciones legales, para aplicar el ajuste extraordinario y reconocer las modificaciones en costos exógenos, se debe tomar como referencia la última fijación tarifaria que haya sufrido esa ruta posterior a la entrada en vigencia de esta propuesta metodológica.

En cuanto a la regla propuesta, en los oficios OF-0358-RG-2019 de 9 de mayo de 2019, OF-0793-DGAJR-2019 del 5 de junio de 2019 y OF-0165-DGAJR-2020 del 4 de marzo de 2020, del Despacho del Regulador General y la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, se ha señalado expresamente que el reconocimiento tarifario que se plantea a partir de la aplicación de la regla técnica propuesta, surtirá sus efectos jurídicos en la esfera del prestador del servicio público hacia futuro y no en forma retroactiva, siendo conforme con el ordenamiento jurídico vigente.

En el oficio OF-0358-RG-2019 que trasladó a los miembros de la Junta Directiva de Aresep, la opinión jurídica del asesor del Despacho del Regulador General, se señaló concretamente, lo siguiente:

"(...) El reconocimiento se asocia a la actualización de variables de factores externos que impactan los costos de la prestación de los servicios, dado que el prestador superó la situación de incumplimiento por la cual había dejado de recibir el respectivo aumento tarifario. Los efectos jurídicos de la nueva tarifa. Se aplicarán de conformidad con el artículo 34 de la Ley 7593, hacia futuro (ex nunc). (...) El art. 34 CP contiene el principio de irretroactividad de la ley en perjuicio de persona alguna, o de sus derechos adquiridos o situaciones jurídicas consolidadas, consiste en la imposibilidad jurídica de darle efectos retroactivos a una norma legal en perjuicio de situaciones jurídicas consolidadas o derechos adquiridos por una persona (física o jurídica). Este principio surte efectos en el ámbito administrativo y

se encuentra desarrollado en general en el artículo 140 LGAP y en especial (para el ámbito regulatorio) en el artículo 34 de la Ley 7593. Como ya nos consta, el principio se encuentra plenamente cumplido con la propuesta sub examine. A nueva tarifa (fijada al amparo de las nuevas reglas en una eventual aprobación) carece de efectos retroactivos en perjuicio de los usuarios y mucho menos de los prestadores. La tarifa que se fije (...) tendrá eficacia a partir de la publicación de la resolución administrativa en el diario Oficial La Gaceta o en la fecha posterior a la publicación que la resolución designe; en absoluta conformidad con el artículo 34 de la Ley 7593 y con el principio constitucional (...). La propuesta de reforma no afecta o lesiona ningún derecho adquirido o situación jurídica consolidada, ni para el prestador ni para los usuarios. No revisa la situación jurídica de ningún prestador, ni la del que fue afectado positivamente (aumento en la tarifa) ni negativamente (disminución de la tarifa) a pesar de haber cumplido con todas las obligaciones legales, ni tampoco, vuelve sobre la situación jurídica de los prestadores que no recibieron la tarifa por encontrarse en mora respecto del cumplimiento de las obligaciones legales. La situación fáctica y jurídica en cada caso, permanecen igual. En virtud de lo anterior, podemos afirmar que la propuesta de reforma es concordante con estos principios constitucionales. (...) La propuesta no transgrede este principio no vuelve sobre los actos emitidos ni sobre sus efectos, las fijaciones anteriores no son revisadas. Ni se da pronunciamiento alguno sobre su validez o eficacia (...). La propuesta tampoco afecta el derecho concedido a aquellos prestadores que encontrándose en posición de cumplimiento, se les otorgó el respectivo aumento tarifario, que es el ámbito donde este principio surtiría toda virtualidad. (...) Como ya se indicó no se incurre en retroactividad alguna, los efectos de la nueva fijación tarifaria rigen hacia futuro (...) no consisten en una retroactividad, sino en la actualización de los factores exógenos que impactan los costos de producir el servicio público, que se reconoce al amparo de un cambio de posición del prestador, de incumplidor a cumplidor de las obligaciones legales correspondientes (...)".

En el oficio OF-0793-DGAJR-2019, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, señaló puntualmente:

"Específicamente sobre los efectos en el tiempo, esta Dirección General, concuerda con la opinión jurídica del asesor del Regulador General en cuanto a que (...) "los efectos de la nueva fijación tarifaria rigen hacia futuro" (...) con fundamento en que (...) son sólo con efecto hacia futuro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley N°7593 (...)".

Adicionalmente en el oficio OF-0165-DGAJR-2020, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, ante una consulta originada en el seno de la Junta Directiva relacionada con el tema propuesto en esta sección, señaló concretamente:

"(...) se observa desde el punto de vista estrictamente legal, que el reconocimiento tarifario que se platea, surtirá sus efectos jurídicos en la esfera del prestador del servicio público hacia futuro y no en forma retroactiva; en razón de que la nueva tarifa que reconozca las variables de factores exógenos (si se llegara a aprobar lo propuesto por parte de la Junta Directiva tendría eficacia jurídica a partir de la debida publicación de la resolución que así lo establezca, o a partir del momento en que la citada resolución administrativa lo indigue o sea claramente con efecto futuro". Valga indicar al respecto, que se observa que la propuesta en el punto 2.3 denominado "Variación relativa de los costos sujetos a ajuste extraordinario ", expresamente señala que "(...) El subíndice 0 se refiere al valor de la variable utilizado en la última fijación de las tarifas del prestador realizada mediante la aplicación de las metodologías ordinaria o extraordinaria de forma posterior a la vigencia de la presente metodología". Lo anterior, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 34 de la Ley 7593, que establece expresamente que "Las tarifas y los precios que fije la Autoridad Reguladora regirán a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta o a partir del momento en que lo indique la resolución correspondiente y, en ningún caso, podrán tener efecto retroactivo"; respectando el marco de legalidad supracitado (...). En consonancia con lo analizado, es preciso señalar que el establecimiento de metodologías y criterios tarifarios por parte de la Aresep, se enmarca claramente dentro de la discrecionalidad técnica que se le ha reconocido al Ente Regulador; siempre y claro esta con el debido fundamento o motivación, según lo requiere cualquier acto emitido por la Administración Pública, conforme el artículo 136 de la Ley General de la Administración Pública y acorde con las reglas de la ciencia y la técnica, preceptuadas por el numeral 16 del citado cuerpo normativo (...)".

### 3.4 Cronograma de ejecución de la metodología propuesta

Para establecer la línea temporal de actividades para las fijaciones tarifarias con la metodología extraordinaria se deben tomar en consideración todas las actividades necesarias para su ejecución. Algunos de los aspectos relevantes, como el reconocimiento del canon del servicio, la verificación de obligaciones legales y el proceso de consulta pública han sido analizados en las secciones que anteceden. En la Figura 1 se muestra la totalidad de las actividades propuestas en el transcurso de un año para la ejecución de la metodología extraordinaria, las cuales se describen de seguido.

La primera fijación extraordinaria de cada año se realizaría en el mes de febrero, por los motivos que se detallan en los apartados siguientes. Con este objetivo, la IT debe previamente obtener el listado de títulos habilitantes en noviembre y realizar la verificación de obligaciones legales durante diciembre del año anterior.

Una vez que se cuente con lo anterior y con la aprobación formal del monto del canon a cobrarse para el servicio de buses, que es conocido desde finales de diciembre del año anterior, se procede con la publicación del listado de prestadores que cumplen o incumplen con las obligaciones legales, teniendo como límite máximo para la publicación el día 10 de enero de cada año.

Una vez publicada la lista de prestadores, aquellos prestadores que estén incumpliendo con las obligaciones legales, contarían como máximo hasta el último día hábil de enero para presentar documentación válida emitida por las instituciones correspondientes para hacer constar el cumplimiento de las disposiciones ordenadas por ley y verificadas según las disposiciones de la metodología.

Figura 1. Cronograma de ejecución propuesto.

	ENI	ERO		FEBF	RERO	))		MA	RZO			ABRIL		MA	YO			JUI	OIV	
С	С	D	D	Е	Е	F	F	F	F	F	F	100	Α	Α	Α	Α	В	В	В	В

	JU	LIO		AGC	STO	)	S	ETIE	MBF	RE		ост	JBRE	N	OVIE	МВ	RE	D	ICIE	MBR	lE .
С	С	D	D	Е	Е	F	F	F	F	F	F			Α	Α	Α	Α	В	В	В	В

- A Solicitud de título habilitante al CTP
  - Verificación de estado de cumplimiento de obligaciones
- C Elaboración y publicación del listado de cumplimiento de obligaciones
- Plazo para presentar documentación
- Consulta pública
- F Plazo de 30 días hábiles para cumplimiento de obligaciones

Finalizado este período, la IT procedería con la fijación tarifaria en el mes de febrero con base en los valores del IPi-TRP que deberían estar disponibles a partir de la tercera semana del mes de enero respecto del semestre inmediato anterior, para lo cual aplicaría el procedimiento de consulta pública, tal como se describe en la sección 3.2. De previo debe procederse a la apertura del expediente correspondiente con el informe preliminar, a solicitud de la IT, hito que tendría que suceder a más tardar el día 10 de febrero de cada año.

La segunda fijación extraordinaria sucedería en el mes de agosto, siguiendo la misma programación que la primera. En este caso, la publicación del registro de cumplimiento de obligaciones tendría como fecha límite el 10 de julio y la apertura del expediente tarifario tendría como fecha límite el 10 de agosto.

# 3.4.1 Aprobación del canon de regulación

El proyecto de cánones de regulación es parte de la formulación presupuestaria institucional y se realiza actualmente según lo dispuesto en el procedimiento "EE-PO-03 Procedimiento para la elaboración y aprobación del proyecto de cánones de regulación". Además, una vez que se aprueba el canon se debe incorporar el mismo en el presupuesto institucional de acuerdo con el procedimiento "EE-PO-04 Procedimiento para la formulación y aprobación del presupuesto institucional". De estos procedimientos se obtienen las siguientes fechas de corte para actividades clave:

Actividad Plazo

La Dirección General de Estrategia y Evaluación (DGEE) presenta la propuesta de proyecto de cánones a la Junta Directiva (JD)	Segunda quincena de febrero
DGEE distribuye la guía para la formulación de cánones para las dependencias	Primera semana de marzo
DGEE presenta informe de proyecto de cánones para JD	Antes del 15 de abril
El Regulador General (RG) hace la remisión de solicitud de aprobación del proyecto de cánones de regulación	Máximo el 15 de abril
La Contraloría General de la República (CGR) resuelve aprobación del proyecto de cánones	Máximo último día hábil de julio
DGEE remite nota del presupuesto institucional a la CGR	Máximo último día hábil de setiembre
DGEE registra información del presupuesto institucional en el Sistema de Información de Planes y Presupuestos (SIPP) de la CGR	Máximo último día hábil de setiembre
CGR resuelve mediante oficio solicitud de aprobación del presupuesto institucional	Último día hábil de diciembre

A la CGR, con base en la potestad dada por el artículo 82 de la Ley 7593, le corresponde la aprobación del canon según actividad de regulación. La distribución de los cánones por empresa regulada sigue la metodología publicada en La Gaceta número 168 del 30 de agosto del 2010.

Es importante señalar que actualmente la CGR aprueba un monto total de canon por actividad regulada (transporte, aguas, energía) y es la propia Autoridad Reguladora la que debe hacer el cálculo del canon por sector y prestador del servicio, de acuerdo con el "Reglamento para el cálculo, distribución, cobro y liquidación de cánones", así como la "Metodología para distribuir el canon por actividad y empresas reguladas" y el procedimiento EE-PO-03 ya indicado.

De acuerdo con la respuesta proporcionada por la DGEE (que es el departamento encargado del presupuesto institucional), mediante oficio 167-DGEE-2018 del 26 de abril de 2018 a consulta planteada por esta fuerza de tarea, el dato del canon ya aprobado por la CGR para el servicio regulado de buses puede considerarse fijo a partir de que se cumple el último paso indicado en el cuadro anterior.

Por medio del oficio DFOE-ED-063 del 12 de febrero de 2010, la CGR le indicó lo siguiente al entonces Regulador General respecto de la incorporación del canon en las tarifas:

"Es también responsabilidad de la ARESEP, que previamente a realizar el cobro del canon, éste se encuentre incorporado efectivamente en la tarifa que cobran las empresas que brindan el servicio regulado a sus usuarios finales, considerando que esas entidades autorizadas para prestar el servicio no son más que recaudadores del canon, por lo que este debe ser neutro respecto a su situación financiera.

*(…)* 

Esta Contraloría General advierte que esta interpretación es de acatamiento obligatorio y aplicación general para efecto de la función periódica de la determinación y presentación del proyecto de cánones de regulación, por lo que se debe dar por modificado, en lo correspondiente, lo establecido en anteriores oficios emitidos por esta área de fiscalización respecto al procedimiento y valoración del proceso de aprobación del proyecto de cánones, que legalmente debe presentar la Autoridad Reguladora ante esta instancia."

Una vez recibida la resolución de aprobación del presupuesto por parte de la CGR, la DGEE debe comunicar dicha aprobación a la IT a más tardar el día hábil siguiente de recibida, para que sea incorporado a la tarifa el cobro respectivo del canon. Así las cosas, para cumplir con la indicación de la CGR vertida en el oficio DFOE-ED-063, la primera fijación del año debería ocurrir, idealmente, lo más cerca posible del inicio del

año, y utilizar el valor del canon que haya sido confirmado por la vía indicada, el cual para entonces se encontraría ya vigente.

### 3.4.2 Verificación de obligaciones legales

Esta actividad se refiere a la revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores con el objetivo de determinar si son sujetos de fijación tarifaria (tal como lo describe en detalle la sección 3.3). Por su naturaleza y efectos, la verificación de obligaciones legales constituye una actividad preparatoria que debe llevarse a cabo de previo a la propia fijación tarifaria. Como se detalló en secciones anteriores, las verificaciones se realizan por medios distintos, que conllevan distintos tiempos de respuesta.

Según la experiencia reportada por la IT, la obtención de los listados de títulos habilitantes del CTP y de cumplimiento de obligaciones tributarias del Ministerio de Hacienda, pueden consumir hasta un mes cada una, y deben realizarse de forma secuencial. A partir del segundo semestre del 2019, el Ministerio de Hacienda informó a la IT por medio del oficio SPSCA-073-2019 del 23 de agosto de 2019 que la verificación de obligaciones tributarias debe seguirse haciendo por medio del uso de su sitio de internet, en el cual se habilitó una nueva funcionalidad a través de la cual cualquier persona puede digitar el número de cédula física o jurídica de un contribuyente V obtener como respuesta su estado de cumplimiento. Lamentablemente, el sistema no permite la ejecución de consultas grupales, lo cual significa que la IT deberá consultar a todos los operadores de forma secuencial y documentar cada resultado. Es esperable que esta nueva funcionalidad consuma varios días en el proceso, dada la cantidad de operadores que deben verificarse. Las sustancialmente verificaciones tiempos demás suelen requerir especialmente aquellas hechas a través del sistema informático que utiliza la IT actualmente (Bus Integrado de Servicios).

Se propone que sean sujetos del ajuste tarifario, cuando la verificación arroje resultado positivo, los prestadores para los que se determine que se encuentren al día en sus obligaciones durante el plazo de verificación correspondiente, según la programación detallada en la sección anterior.

Resulta fundamental que los prestadores tengan conocimiento oportuno del resultado de la verificación de obligaciones legales. Con este objetivo, los períodos de verificación de obligaciones y las fechas de consulta pública que se proponen incluyen el espacio temporal suficiente para que la IT compile un registro de estados de cumplimiento y lo publique para conocimiento de los prestadores.

Adicionalmente, se recomienda implementar el período de 30 días hábiles posteriores a la fijación que la IT ha venido concediendo hasta la fecha para permitir también la

corrección de situaciones de incumplimiento de obligaciones. Esto se hace trazando un paralelo con lo dispuesto en el inciso f del artículo 38 de la Ley 7593, en el cual se concede el mismo plazo para la corrección de incumplimientos de obligaciones legales laborales de previo a la imposición de multas. Se considera que el objetivo tanto de la disposición contenida en la ley como de la práctica ejecutada hasta la fecha por la IT consiste en generar un incentivo para maximizar el nivel de cumplimiento de obligaciones con el Estado, lo cual es beneficioso tanto para los intereses del sector público como para asegurar un buen funcionamiento del servicio público en cuestión a través de promover el orden en la gestión de responsabilidades con el Estado y los empleados de los prestadores.

El artículo 8 de la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos (número 8220) indica lo siguiente:

"Procedimiento de coordinación inter-institucional. La entidad u órgano de la Administración Pública que para resolver requiera fotocopias, constancias, certificaciones, mapas o cualquier información que emita o posea otra entidad u órgano público, deberá coordinar con esta su obtención por los medios a su alcance, para no solicitarla al administrado.

Las entidades o los órganos públicos que tengan a su cargo la recaudación de sumas de dinero o el control de obligaciones legales que deban satisfacer o cumplir los administrados, deberán remitir o poner a disposición del resto de la Administración, mensualmente o con la periodicidad que establezcan por reglamento, los listados donde se consignen las personas físicas o jurídicas morosas o incumplidas. Esta obligación únicamente se refiere a las entidades que requieran esa información para su funcionamiento o para los trámites que realizan."

Por lo tanto, es obligación de la IT hacer las verificaciones de cumplimiento de las obligaciones en los momentos oportunos del proceso, sin que los operadores deban presentar documentos al efecto. Sin embargo, tampoco puede la Autoridad Reguladora entrar en incumplimiento de lo establecido en el artículo 10, inciso i) de la misma ley:

"Responsabilidad de la Administración y el funcionario. El administrado podrá exigir responsabilidad tanto a la Administración Pública como al funcionario público y a su superior jerárquico, por el incumplimiento de las disposiciones y los principios de esta ley.

La responsabilidad de la Administración se regirá por lo establecido en los artículos 190 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública; la responsabilidad civil y administrativa del funcionario público, por sus artículos 199 y siguientes, y

358 y siguientes; la responsabilidad penal del funcionario público, conforme lo ordena la legislación penal.

Se considerarán como faltas graves los siguientes incumplimientos específicos de la presente ley:

*(…)* 

g) Incumplir el procedimiento de coordinación institucional e interinstitucional.

*(…)* 

i) Rechazar los documentos expedidos válidamente por otros órganos, entes o instituciones del Estado en el ejercicio de su propia competencia.

*(...)*"

Así las cosas, en la aplicación de la metodología propuesta, no puede limitarse la presentación ante la IT de documentos expedidos válidamente por otros órganos estatales, que los prestadores decidan solicitar por cuenta propia para efecto probatorio de su condición de cumplimiento de obligaciones legales.

# 3.4.3 Revisión, cálculo y consulta pública

También con el objetivo de maximizar la seguridad jurídica del procedimiento, esta fuerza de tarea propone definir, de forma explícita, que el proceso de fijación tarifaria inicia con la publicación del informe correspondiente en el Diario Oficial La Gaceta. Para permitir la apertura del expediente, es necesario que se cuente con un informe preliminar completo, donde se incluya el resultado de la consulta de títulos habilitantes al CTP, el resultado de la verificación de cumplimiento de las obligaciones legales, la actualización de los parámetros de cálculo y los demás datos necesarios según la metodología extraordinaria y se proceda con el cálculo de la tarifa mediante la herramienta de cálculo correspondiente. Por lo tanto, en el cronograma de ejecución sugerido, se propone considerar un plazo de aproximadamente una semana para que la IT realice la compilación final del informe preliminar.

Resulta fundamental para la ejecución del informe preliminar, tener a disposición los datos relevantes del IPi-TRP, los cuales se publican semestralmente, quince días después de la finalización del semestre correspondiente. Por este motivo, se considera que el período de elaboración del informe preliminar más conveniente sería necesariamente posterior a la tercera semana del mes de enero, para tomar en consideración los datos del índice del semestre inmediatamente anterior y para realizar la incorporación correspondiente del canon actualizado.

Una vez que se ha realizado el proceso de revisión y cálculo acorde con lo que dicta la metodología y se produce el informe preliminar, se procedería con la publicación del mismo, el cual se somete al proceso de consulta pública tal como se describe en la sección 3.2.

### 3.5 Modificaciones al proceso de redondeo de tarifas

Como se detalló en la sección 1.6, el BCCR ha tomado la decisión de dejar de emitir monedas de cinco y diez colones, con lo cual se prevé que dichas monedas dejen de formar parte del circulante nacional en el futuro próximo. Por medio del oficio GER-0106-2019 del 7 de mayo de 2019, el BCCR expresó preocupación por el ajuste tarifario nacional ejecutado en el primer semestre del año 2019, dado que las tarifas fueron redondeadas a los cinco colones más cercanos. Por ende, hizo la siguiente solicitud:

"De conformidad con lo expuesto, tal y como lo dispone el artículo 31 de la ley 7593, Ley de la ARESEP, para la eficiencia de los sistemas de pago minoristas y de los esquemas operativos que enfrentan sectores como el de transporte público, es de vital importancia que cualquier ajuste tarifario que en adelante esa entidad realice, tome en consideración las decisiones que sobre la baja denominación de monedas adoptó el Banco Central, según fue comentado al principio."

El Despacho del Regulador General, por medio del oficio OF-0459-RG-2019 del 11 de junio de 2019, le indicó al BCCR lo siguiente:

"La Autoridad Reguladora tiene la obligación legal de considerar para las fijaciones tarifarias el principio de servicio al costo, que, según la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley No 7593), se define como el "principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad". Así las cosas, la Autoridad no tiene libertad para modificar los montos de fijación de forma arbitraria más allá de lo que resulta de los modelos de fijación tarifaria debidamente sometidos al proceso de participación ciudadana (audiencia o consulta pública) que requiere el artículo 36 de la misma ley.

En el caso del servicio de autobús las tarifas se definen por cada uso del servicio hecho por cada usuario (en atención a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, número 3503). En particular en las rutas urbanas de corta

distancia, las tarifas rara vez superan los 500 colones y en todos los casos la transacción, se hace en efectivo. Por lo tanto, para este servicio la Aresep ha redondeado la tarifa a la moneda en circulación de menor denominación, dado que, en caso contrario, se presentarían problemas con el medio de pago. Esta práctica está debidamente formalizada en la metodología tarifaria vigente.

Por la magnitud de las tarifas, el redondeo a los cinco colones más cercanos ya tiene un efecto económico muy importante sobre los usuarios y los operadores. La práctica actual en la Autoridad Reguladora consiste en redondear hacia arriba cualquier tarifa cuyo cálculo exacto quede en la mitad superior del rango de cinco colones correspondiente, y redondear hacia abajo en los demás casos. De esa forma, dado que la disponibilidad de moneda obliga a la Autoridad a fijar tarifas distintas a las resultantes de la aplicación pura de los correspondientes cálculos de estructuras de costo, los dos actores relevantes de este servicio (prestadores y usuarios) se ven afectados ante esta circunstancia.

Para efecto de ilustración, la mediana de las cantidades de pasajeros transportados mensualmente por cada una de las empresas que operan dentro del área de sectorización de San José es de aproximadamente 400.000 pasajeros y la mediana de las tarifas vigentes es de aproximadamente 300 colones. Estos datos generan un caso típico hipotético de un operador que recibe ingresos del orden de 120 millones de colones al mes. En caso de que la tarifa hubiera sido redondeada hacia arriba sobre la base de un cálculo de estructura de costos que hubiera resultado en 297.50 colones, el operador estaría recibiendo ingresos por encima de su estructura de costos de un millón de colones mensuales en el caso extremo. Si el redondeo hubiera sido a los 25 colones más cercanos, es decir, desde una cifra base de 287.50 colones, el ingreso en exceso sería cinco veces mayor, correspondiente a más de un 4% de la estructura de costos. El efecto, como se indicó, puede ser hasta de la misma magnitud en la dirección contraria.

Como podrá comprender, estas diferencias son relevantes tanto para los prestadores de servicios como para los usuarios. Por lo tanto, mientras existan en circulación monedas de cinco y diez colones, la ARESEP no puede tomar la decisión de fijar tarifas redondeadas a montos distintos que beneficien o perjudiquen a usuarios u operadores."

En respuesta, el BCCR remitió el oficio PRE-0006-2020 ya citado en la sección de antecedentes, con el cual indicó las principales consideraciones que constituyeron el fundamento para la decisión reflejada en el Transitorio II del Reglamento del Sistema de Pagos.

Esta fuerza de tarea concuerda con el análisis realizado en el oficio del Regulador General, en el sentido de que el cumplimiento del principio legal del servicio al costo en el servicio de transporte remunerado de personas se ve limitado en la práctica por la circunstancia del numerario en circulación y la particularidad de que la tarifa que se fija se paga en cada ocasión que se recibe el servicio, a diferencia de otros servicios en los cuales el monto que se paga resulta de la multiplicación de la tarifa fijada por una cantidad de unidades base (como kilovatios-hora o metros cúbicos de agua). También resulta relevante la prevalencia del pago en efectivo en este servicio actualmente, y la ausencia de mecanismos de liquidación. Por ende, una cuidadosa consideración del proceso de redondeo resulta de la mayor importancia para procurar acercar el proceso de fijación tarifaria al imperativo legal del servicio al costo.

El BCCR tiene la obligación de promover la eficiencia en el funcionamiento del sistema nacional de pagos, y la ejecución de dicha competencia lo ha conducido a realizar las valoraciones resumidas en los incisos anteriores y tomar la decisión de dejar de emitir progresivamente las monedas de cinco y diez colones. No obstante, debe tomarse en consideración que el BCCR no ha eliminado aún el valor como medio de pago de dichas monedas, como se refleja al final del Transitorio II citado: "La Administración establecerá e informará con la debida anticipación, las fechas a partir de la (sic) cuales, ambas denominaciones perderán su valor como medio de pago".

El BCCR deberá vigilar en el futuro cercano, la disminución en la disponibilidad efectiva de ambas denominaciones. En el caso de la moneda de cinco colones, la disminución desde las más de 700 millones de piezas de cinco colones en circulación a finales del 2019, a niveles que podrían causar dificultades reales para que los comercios y el público en general (y los prestadores del servicio de autobús y sus usuarios en particular) tengan acceso a dichas monedas para efectuar transacciones. En ese momento, tomando en cuenta consideraciones relacionadas con el funcionamiento de la economía nacional en el sentido amplio, el BCCR deberá tomar la decisión de retirarles su valor como medio de pago, con lo cual dejarían de ser parte del numerario en los términos del artículo 266 del Reglamento del Sistema de Pagos. A partir de ese momento, la Autoridad Reguladora se vería imposibilitada para fijar y mantener fijadas tarifas para el pago en efectivo que requieran el uso de dichas monedas.

Actualmente, las metodologías ordinaria y extraordinaria del servicio de autobús incorporan textualmente la obligación de la Intendencia de Transporte de proceder al redondeo de las tarifas a los cinco colones más cercanos. En virtud del análisis anterior, esta fuerza de tarea considera conveniente que se modifiquen ambas metodologías (por razones de consistencia interna) para que el redondeo que ejecute la Intendencia sea al múltiplo inmediato inferior o superior más cercano del monto correspondiente a la moneda de menor denominación que tenga valor como medio de

pago de acuerdo con las disposiciones del BCCR vigentes al momento de la emisión de la resolución tarifaria.

Debe tomarse en consideración también la futura circunstancia en que deba realizarse un cambio masivo en el redondeo de las tarifas en el momento de que el BCCR determine la eliminación de la menor denominación del numerario. No puede asumirse que la fecha de salida de circulación de una moneda coincidirá con la fecha de ejecución de una fijación extraordinaria. Por lo tanto, esta fuerza de tarea recomienda que se instruya a la Intendencia de Transporte a redondear las tarifas a la nueva moneda de menor denominación una vez que tenga comunicación formal del BCCR al respecto del cambio, haciéndolas entrar en vigencia a partir de la misma fecha en que la anterior moneda de menor denominación pierda su valor. La Intendencia tendría que usar, como base para este proceso, las tarifas sin redondear que hayan servido como sustento para la última fijación, extraordinaria u ordinaria, que se haya realizado a cada prestador".

- **IX.** Que las respuestas a la posición presentada en la audiencia pública, celebrada el 26 de noviembre de 2020, se fundamentan en el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020, que avaló y remitió el informe de respuesta a la posición planteada, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020.
- **X.** Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es: 1- Aprobar la "Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús", con fundamento en el informe final de fecha 16 de diciembre de 2020 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0050-DGAJR-2021 del 22 de enero de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria. 2-Responder a la posición planteada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes en la audiencia pública celebrada el 26 de noviembre de 2020, lo señalado en el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020, que avaló y remitió el informe de respuesta a la posición planteada, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020 y agradecer la valiosa participación en el este proceso. 3- Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a notificar a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, la respuesta a la posición planteada, así como la presente resolución. 4- Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a realizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial La Gaceta. 5- Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda con la divulgación de la presente resolución en la página web institucional.
- XI. Que en la sesión extraordinaria 21-2021, celebrada el 19 de marzo de 2021, la Junta Directiva de Aresep, con fundamento en el informe final de fecha 16 de diciembre de

2020 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020 de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0050-DGAJR-2021 del 22 de enero de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, acuerda con carácter de firme, dictar la presente resolución.

### **POR TANTO:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP "Reglamento a la Ley 7593" y en el "Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado" (RIOF); se dispone lo siguiente:

# LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### **RESUELVE:**

I. Aprobar la "Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús", con fundamento en el informe final de fecha 16 de diciembre de 2020 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0050-DGAJR-2021 del 22 de enero de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, de la siguiente manera:

# "Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús"

# Tabla de contenido1. Objetivo y alcance461.1. Objetivo461.2. Alcance462. Descripción y formulación general462.1. Descripción general472.2. Formulación general472.3. Variación relativa de los costos sujetos a ajuste extraordinario48

2.4.	Costo de salarios (SA)	50
2.5.	Costo de gastos administrativos (GA)	51
2.6.	Pesos ponderadores	53
2.7.	Procedimiento general de aplicación	54
2.8.	Verificación de obligaciones legales	55
2.9.	Aplicación por primera vez	57
Deroga	atoria de la metodología extraordinaria vigente	57

# 1. Objetivo y alcance

### 1.1. Objetivo

Esta metodología tarifaria tiene por objeto reconocer oportunamente en las tarifas, los cambios –aumentos o disminuciones– en los precios de aquellos componentes de costo aplicables a todas las rutas y fijados por actores externos a la administración del servicio, con el fin de propiciar las condiciones necesarias para la sostenibilidad financiera y, por ende, la continuidad operativa del servicio de transporte público por autobús. Este reconocimiento debe realizarse respetando en todo momento los límites establecidos por el principio de servicio al costo que señala el artículo 3 inciso b) de la ley 7593.

#### 1.2. Alcance

El alcance de la metodología está delimitado por los siguientes criterios:

- a. Se aplica con periodicidad semestral, de acuerdo con la secuencia de fechas detallada en las secciones 2.7 y 2.8.
- b. Se aplica de oficio a todas las rutas que operen en el territorio nacional, con título habilitante vigente para prestar el servicio y que cumplan todas las obligaciones legales según la revisión inmediata anterior al momento de la resolución, realizada de acuerdo con el procedimiento descrito en la sección 2.8.
- c. Se aplica a un subconjunto de los costos totales de operación de las rutas de autobuses, cuyos precios los fijan agentes externos al prestador, según lo detallado en las secciones siguientes. Los demás rubros están expresamente excluidos de esta modalidad de ajuste tarifario.

### 2. Descripción y formulación general

### 2.1. Descripción general

La metodología determina el ajuste necesario en las tarifas del servicio de autobús, debido a las variaciones en los rubros de costo originadas en la fijación de precios por parte de agentes externos a la administración del prestador. La metodología considera cuatro rubros de costo: precio del combustible (PC), salarios del personal (SA), insumos de mantenimiento y gastos administrativos. El conjunto de estos cuatro rubros constituye un porcentaje de la estructura del costo total considerado en la metodología ordinaria de fijación de tarifas para este servicio.

El ajuste de los rubros de combustible y salarios se realiza con base en la información disponible en la Autoridad Reguladora y de parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. El ajuste de los rubros de insumos de mantenimiento y gastos administrativos se realiza primordialmente con el uso del Índice de Precios de Insumos para el Servicio de Transporte Público en Autobús (IPi-TRP) publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR).

En virtud de su correlación con las distintas categorías que componen el IPi-TRP, para efectos de cálculo, el rubro de insumos de mantenimiento se ha dividido en tres factores denominados repuestos (RE), servicios de mantenimiento (SM) y resto de repuestos (RR). De la misma manera, el rubro de gastos administrativos se ha dividido en tres factores denominados gastos administrativos (GA), estudios de calidad (EC) y otros gastos y limpieza (GL).

Cada uno de los rubros y factores de costo citados, tiene un peso relativo en la estructura general de costos de la industria. Así, la variación general en el costo se obtiene de la suma de las variaciones individuales de los costos asociados a cada rubro o factor, multiplicadas por su peso relativo.

Todas las referencias a la metodología ordinaria corresponden a la resolución RJD-035-2016 y sus reformas.

# 2.2. Formulación general

Con base en la exposición anterior, en cada fijación las tarifas se deben ajustar mediante la aplicación de la siguiente ecuación:

$$t_1 = t_0(1+V)$$
 Ecuación 1

### Donde:

t<sub>1</sub>: Tarifa resultante de aplicar la variación relativa en los costos sujetos a ajuste extraordinario a la tarifa vigente

t<sub>0</sub>: Tarifa vigente fijada por la Autoridad Reguladora

V: Variación relativa en los costos sujetos a ajuste extraordinario

El pliego tarifario base para la aplicación de cada fijación extraordinaria, del cual se derivan las tarifas t<sub>0</sub>, será el vigente en el momento de emitir la resolución en la cual se fija el ajuste extraordinario.

La tarifa resultante t<sub>1</sub> deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la metodología ordinaria. Cuando la Intendencia de Transporte reciba comunicación formal del Banco Central de Costa Rica que indique la fecha a partir de la cual vaya a perder valor como medio de pago la moneda de menor denominación del numerario, deberá someter a consulta pública una fijación tarifaria en la cual se ajusten todas las tarifas vigentes que no sean múltiplos de la nueva moneda de menor denominación, sin aplicación de lo dispuesto en las secciones 2.3 a 2.9 siguientes. El cálculo se limitará a tomar las tarifas resultantes de la última fijación extraordinaria u ordinaria realizada a cada prestador de previo al respectivo proceso de redondeo, y redondearlas con base en la nueva moneda de menor denominación siguiendo el criterio al respecto establecido en la metodología ordinaria. Las tarifas deberán entrar a regir en la misma fecha decretada por el BCCR en que pierda valor como medio de pago la moneda de menor denominación.

# 2.3. Variación relativa de los costos sujetos a ajuste extraordinario

La variación relativa de los costos sujetos a ajuste extraordinario V se calcula como sigue:

$$\begin{split} V &= \binom{PC_1}{PC_0} - 1 \cdot P_{PC} + \binom{SA_1}{SA_0} - 1 \cdot P_{SA} + \binom{RE_1}{RE_0} - 1 \cdot P_{RE} + \\ & \left(\frac{RR_1}{RR_0} - 1 \right) \cdot P_{RR} + \left(\frac{SM_1}{SM_0} - 1 \right) \cdot P_{SM} + \left(\frac{GA_1}{GA_0} - 1 \right) \cdot P_{GA} + \\ & \left(\frac{EC_1}{EC_0} - 1 \right) \cdot P_{EC} + \left(\frac{GL_1}{GL_0} - 1 \right) \cdot P_{GL} \end{split}$$
 Ecuación 2

### Donde:

PC: Precio del combustible

*P<sub>PC</sub>*: Peso ponderador del precio de combustible

SA: Costo de salarios

P<sub>SA</sub>: Peso ponderador del costo de salarios

RE: Valor de la subcategoría "Repuestos" del IPi-TRP

P<sub>RE</sub>: Peso ponderador de la subcategoría "Repuestos" del IPi-TRP

RR: Valor de la subcategoría "Resto repuestos" del IPi-TRP

PRR: Peso ponderador de la subcategoría "Resto repuestos" del IPi-TRP SM: Valor de la subcategoría "Servicios de mantenimiento" del IPi-TRP PSM: Peso ponderador de la subcategoría "Servicios de mantenimiento" del

IPi-TRP

GA: Costo de gastos administrativos

P<sub>GA</sub>: Peso ponderador del costo de gastos administrativos EC: Valor de la categoría "Gastos administrativos" del IPi-TRP

PEC: Peso ponderador de la categoría "Gastos administrativos" del IPi-TRP

GL: Valor de la categoría "Otros gastos" del IPi-TRP

P<sub>GL</sub>: Peso ponderador de la categoría "Otros gastos" del IPi-TRP

Los subíndices 0 y 1 representan distintos valores en el tiempo de cada una de las variables listadas de previo, excepto para los pesos ponderadores. Con respecto de los valores de las categorías y subcategorías del IPi-TRP, los subíndices 0 y 1 deben corresponder a la misma base de cálculo del índice.

El subíndice 0 se refiere al valor de la variable utilizado en la última fijación de las tarifas del prestador realizada mediante la aplicación de las metodologías ordinaria o extraordinaria de forma posterior a la vigencia de la presente metodología.

El subíndice 1 se refiere al valor de la variable correspondiente al actual estudio tarifario extraordinario. El valor de la variable correspondiente al subíndice 1 para cada fijación extraordinaria se determina como se indica en el Cuadro 1.

Los factores RR, EC y GL no se calculan en las fijaciones ordinarias. Por lo tanto, cuando la última fijación de las tarifas del prestador sea ordinaria, para estos factores se utilizará la respectiva subcategoría del IPi-TRP a nivel trimestral. Para los subíndices 1 de los factores indicados se utilizará el valor del cuarto trimestre del año anterior para los expedientes abiertos en febrero según lo indicado en la sección 2.7, y el valor del segundo trimestre del año en curso para los expedientes abiertos en agosto. Para los subíndices 0 de los factores indicados

se tomará el valor correspondiente al trimestre en que se haya ejecutado la fijación ordinaria, según la fecha de la resolución tarifaria.

Cuadro 1. Valores de las variables de la Ecuación 2 correspondientes al subíndice 1 para cada fijación extraordinaria según el mes de apertura del expediente.

Variable	Expedientes abiertos en febrero según lo indicado en la sección 2.7	Expedientes abiertos en agosto según lo indicado en la sección 2.7
PC <sub>1</sub>	Valor calculado según lo establecido ordinaria, con el semestre calendario na consulta pública para la ejecuci	tural de cálculo referido a la fecha de la
SA₁	Valor calculado según lo establecido en la sección 2.4 con base en los salarios mínimos vigentes para el primer semestre del año en curso.	Valor calculado según lo establecido en la sección 2.4 con base en los salarios mínimos vigentes para el segundo semestre del año en curso.
RE <sub>1</sub>	Valor de la subcategoría "Repuestos" del IPi-TRP correspondiente al segundo semestre del año anterior.	Valor de la subcategoría "Repuestos" del IPi-TRP correspondiente al primer semestre del año en curso.
RR₁	Valor de la subcategoría "Resto repuestos" del IPi-TRP correspondiente al segundo semestre del año anterior.	Valor de la subcategoría "Resto repuestos" del IPi-TRP correspondiente al primer semestre del año en curso.
SM <sub>1</sub>	Valor de la subcategoría "Servicios de mantenimiento" del IPi-TRP correspondiente al segundo semestre del año anterior.	Valor de la subcategoría "Servicios de mantenimiento" del IPi-TRP correspondiente al primer semestre del año en curso.
GA <sub>1</sub>	Valor calculado según lo es	tablecido en la sección 2.5.
EC <sub>1</sub>	Valor de la categoría "Gastos administrativos" del IPi-TRP correspondiente al segundo semestre del año anterior.	Valor de la categoría "Gastos administrativos" del IPi-TRP correspondiente al primer semestre del año en curso.
GL <sub>1</sub>	Valor de la categoría "Otros gastos" del IPi-TRP correspondiente al segundo semestre del año anterior.	Valor de la categoría "Otros gastos" del IPi-TRP correspondiente al primer semestre del año en curso.

# 2.4. Costo de salarios (SA)

El costo de salarios es la suma de los costos ponderados de tres tipos de salarios: de choferes cobradores, de chequeadores/despachadores y de mecánicos, que corresponden respectivamente a los valores de los salarios mínimos por jornada ordinaria para las categorías de Trabajadores en Ocupación Especializada, Trabajadores en Ocupación No Calificada y Trabajadores en Ocupación Calificada, que se encuentren vigentes según disposición del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Se calcula como sigue:

### Donde:

TE: Salario mínimo para la categoría de Trabajadores en Ocupación Especializada

P<sub>TE</sub>: Peso ponderador para la categoría de Trabajadores en Ocupación Especializada

TN: Salario mínimo para la categoría de Trabajadores en Ocupación No Calificada

csd: Coeficiente por sobresueldo definido en la sección 4.4.2.b de la metodología ordinaria.

*P<sub>TN</sub>*: Peso ponderador para la categoría de Trabajadores en Ocupación No Calificada

TC: Salario mínimo para la categoría de Trabajadores en Ocupación Calificada

P<sub>TC</sub>: Peso ponderador para la categoría de Trabajadores en Ocupación Calificada

# 2.5. Costo de gastos administrativos (GA)

Los gastos administrativos corresponden a los contemplados en la metodología de fijación ordinaria, y se derivan del cumplimiento de las condiciones legales para la operación del servicio. Se calculan mediante la sumatoria de los montos individuales para un autobús de acuerdo con la fuente de información y son los presentados en el Cuadro 2.

Cuadro 2. Elementos de costo considerados en el costo de gastos administrativos.

Componente	Fuente de Información
Seguro obligatorio (SOA)	
Impuesto de ventas sobre SOA	
Impuesto a favor de las municipalidades	INS
Ley 7088 y reformas	
Timbre de fauna silvestre	
Impuesto a la propiedad de vehículos	Ministerio de Hacienda
Seguro voluntario (coberturas A y C)	INS
Revisión técnica vehicular	ARESEP
Canon de regulación	ARESEP / Contraloría General de la Rep.
Canon del CTP	CTP/ARESEP

### Seguro obligatorio y conceptos relacionados

El monto anual de seguro obligatorio automotor (SOA) está compuesto por una prima fija, según la Ley 7088 y sus reformas, el timbre por Fauna Silvestre y un impuesto a favor de las municipalidades.

El monto reconocido por concepto de seguro obligatorio automotor proviene de las revisiones y actualizaciones que realice el Instituto Nacional de Seguros (INS), más los impuestos aplicables.

### Impuesto a la propiedad de vehículos

Se tomará el monto anual correspondiente al impuesto a la propiedad de vehículos, vigente para autobús, de acuerdo con la fijación que al efecto realice el Ministerio de Hacienda.

### Seguro voluntario

De acuerdo con la normativa vigente (artículo 19 de la Ley número 3503) los prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas deben adquirir una póliza para cada vehículo que cubra la responsabilidad pecuniaria por lesión o muerte a terceros y por daños a la propiedad ajena. Estas coberturas son las de responsabilidad civil, donde la cobertura A es de responsabilidad civil por lesión o muerte de personas y la cobertura C es de responsabilidad civil por daños a la propiedad de terceros.

El monto reconocido por concepto de seguro voluntario proviene de las revisiones y actualizaciones que realice el Instituto Nacional de Seguros (INS), más los impuestos aplicables.

La presente metodología de ajuste extraordinario toma en cuenta las variaciones en las primas ("precios" de los seguros) para las coberturas indicadas según se detalla a continuación:

a. Para la cobertura A se utilizará la mediana de las primas contratadas con el INS, obtenidas de esta institución, para los vehículos que brindan servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. En caso de no disponer de este dato, se utilizará la prima representativa de acuerdo con las tablas y categorías establecidas por el INS, correspondientes a un autobús en buenas condiciones, con más de 30 pasajeros de capacidad sentados, que atiende una ruta entre ciudades, correspondiente a la mediana de cada cobertura, tanto de pasajeros como accidentes. b. Para la cobertura C se utilizará la mediana de las primas contratadas con el INS, obtenidas de esta institución, para los vehículos que brindan servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. En caso de no disponer de este dato, se utilizará la prima representativa de acuerdo con las tablas y categorías establecidas por el INS, correspondientes al servicio público que atiende una ruta entre ciudades, correspondiente a la mediana de la cobertura por evento.

### Revisión técnica vehicular

Se tomará el monto anual vigente para autobús correspondiente a la suma de las dos revisiones técnicas vehiculares semestrales de acuerdo con la Ley número 9078 y sus reformas, de acuerdo con los valores aprobados por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.

### Canon de regulación

Se tomará el monto anual correspondiente al canon de regulación vigente para autobús, de acuerdo con la información de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.

### Canon del CTP

Se tomará el monto anual correspondiente al canon del Consejo de Transporte Público, vigente para autobús, de acuerdo con los valores aprobados por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.

### 2.6. Pesos ponderadores

Los valores de los pesos ponderadores de las Ecuaciones 2 y 3 y los elementos de costo de la metodología ordinaria que representan son los indicados en el Cuadro 3.

La Intendencia de Transporte actualizará los valores de los pesos ponderadores del Cuadro 3 como mínimo una vez cada cinco años desde su última actualización. La actualización deberá someterse previamente al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la Ley General de Administración Pública. La actualización deberá estar vigente, como máximo, de previo a la apertura del expediente de la segunda fijación extraordinaria inmediata posterior a la finalización del plazo indicado. Por la vía de esta actualización no podrán modificarse los elementos de costo de la metodología ordinaria correspondientes a cada peso ponderador. Para la modificación de los elementos de costo correspondientes a cada peso ponderador deberá aplicarse

el procedimiento de revisión de instrumentos metodológicos que se encuentre vigente.

El cálculo de la actualización deberá hacerse de conformidad con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables, conforme lo dispone el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. La actualización se basará en el cálculo de las estructuras de costos de los prestadores del servicio. En caso de no disponerse de la información correspondiente a la población total, se deberá utilizar una muestra estadísticamente representativa de conjuntos de ramales con flota unificada.

Cuadro 3. Valores de los pesos ponderadores de las Ecuaciones 2 y 3.
--

Peso ponderador	Valor	Elementos de costo de la metodología ordinaria correspondientes
$P_{PC}$	0.2809	Sección 4.5.1
P <sub>SA</sub>	0.3007	Secciones 4.4.2 y 4.4.3
$P_{RE}$	0.0343	Secciones 4.5.2, 4.5.8 y 4.5.10
$P_{RR}$	0.1139	Sección 4.4.5
P <sub>SM</sub>	0.0133	Secciones 4.5.3 a 4.5.7 y 4.5.9
$P_{GA}$	0.0358	Secciones 4.4.4.a a 4.4.4.e
P <sub>EC</sub>	0.0058	Sección 4.4.8
$P_{GL}$	0.0470	Secciones 4.4.6 y 4.4.10
P <sub>TE</sub>	1.80	Sección 4.4.2.a
P <sub>TN</sub>	0.30	Sección 4.4.2.b
P <sub>TC</sub>	0.21	Sección 4.4.2.c

### 2.7. Procedimiento general de aplicación

La Intendencia de Transporte procederá anualmente a la apertura del expediente de la fijación extraordinaria a más tardar el 10 de febrero y el 10 de agosto. En caso de que los valores del IPi-TRP no se encuentren disponibles de previo a la fecha límite de apertura del expediente correspondiente, dicha fecha se postergará hasta tres días naturales luego de que los datos sean publicados por el BCCR. Cuando cualquiera de las fechas anteriores fuera día no hábil, aplicará la fecha del día hábil siguiente.

Se establece la consulta pública como el mecanismo de participación ciudadana al que se deben someter las aplicaciones de la presente metodología. Para ello, se aplicará el procedimiento que se encuentre vigente para consultas públicas de la Autoridad Reguladora. Para efectos del plazo de 15 días naturales

establecido en el artículo 43 del Decreto Ejecutivo 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593) o la norma que lo sustituya, se tomará como fecha de iniciación del trámite la fecha de la publicación de la consulta pública en La Gaceta.

En el informe preliminar que se someta a consulta pública, deberán publicarse tanto las tarifas y porcentajes de ajuste que se aplicarán de conformidad con las secciones 2.2 y 2.8, así como las tarifas y porcentajes de ajuste que se aplicarían en caso de que los prestadores correspondientes se pongan al día en el cumplimiento de obligaciones legales durante el plazo de 30 días hábiles establecido en la sección 2.8.

## 2.8. Verificación de obligaciones legales

En apego a las atribuciones y obligaciones que impone la ley a la Autoridad Reguladora, esta ejecutará un proceso de revisión del cumplimiento de obligaciones legales por parte de los prestadores del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Las obligaciones legales que se verificarán son las siguientes:

- a. <u>Obligaciones en materia tributaria:</u> se verificará el cumplimiento del pago del impuesto sobre la renta y el pago del impuesto a las personas jurídicas.
- b. <u>Obligaciones en materia laboral:</u> se verificará el cumplimiento de los pagos a la Caja Costarricense de Seguro Social y al Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, así como la tenencia del seguro contra riesgos del trabajo.
- c. <u>Canon de regulación:</u> se verificará el cumplimiento del pago del canon de regulación.
- d. <u>Información operativa:</u> se verificará que los prestadores hayan remitido la información operativa de los últimos doce meses naturales de acuerdo con las disposiciones que haya establecido la Autoridad Reguladora.
- e. <u>Información financiera-contable:</u> se verificará que los prestadores hayan remitido la información financiera-contable correspondiente al último período fiscal de acuerdo con las disposiciones que haya establecido la Autoridad Reguladora.

La verificación se ejecutará dos veces al año, por medio de solicitudes escritas a las dependencias correspondientes o por consulta de medios electrónicos si se encuentran disponibles. La Intendencia de Transporte realizará todas las gestiones pertinentes para que, a más tardar el 10 de enero y el 10 de julio, se publique en la página de internet de la Autoridad Reguladora el listado de todos los prestadores con título habilitante vigente con sus respectivas rutas y su situación con respecto al cumplimiento de cada obligación legal. La Intendencia de Transporte deberá realizar la verificación de obligaciones durante los meses de diciembre y junio, respectivamente.

Si no fuera posible determinar el estado de cumplimiento en cualquiera de las obligaciones del listado anterior para todos los prestadores o algunos de ellos, ante la falta de respuesta de la institución correspondiente, se asumirá que los prestadores respectivos se encuentran al día.

Los prestadores podrán demostrar que su estado de cumplimiento de obligaciones debe corregirse únicamente mediante la presentación de documentos originales expedidos por las entidades oficiales respectivas que indiquen expresamente que el prestador se encuentra al día de forma posterior a la fecha de revisión de sus obligaciones ejecutada por la Intendencia.

El ajuste resultante de la metodología extraordinaria, en caso de ser un incremento, será aplicado únicamente a las rutas cuyos prestadores hayan cumplido con todas las obligaciones legales de acuerdo con el último listado de cumplimiento publicado, considerando además las correcciones con respecto de su situación que se hayan verificado hasta el último día hábil de enero y julio, respectivamente.

Una vez publicada la resolución del ajuste resultante en La Gaceta, en caso de incremento, los prestadores contarán con un plazo de treinta días hábiles a partir del día de la publicación para corregir incumplimientos. Vencido este plazo, la Intendencia de Transporte hará las verificaciones necesarias y publicará una única resolución adicional donde se les aplique el aumento aprobado a los prestadores que hayan corregido su situación.

En caso de que el ajuste resultante corresponda a una disminución, este se aplicará independientemente del resultado de la verificación de obligaciones.

En caso de que el ajuste aplicable se derive de un período de variación de los rubros o factores de cálculo mayor a un semestre, la tarifa resultante se obtendrá aplicando consecutivamente el ajuste y proceso de redondeo vigente correspondiente al caso particular de cada uno de los semestres comprendidos en ese período.

### 2.9. Aplicación por primera vez

Una vez aprobada la presente metodología, si su publicación sucede entre los meses de mayo y setiembre inclusive, la primera aplicación corresponderá con el proceso que incluye la apertura de expediente en el mes de febrero siguiente. Adicionalmente, deberá completarse tanto el proceso de fijación normado por la resolución RJD-120-2012 y su reforma, que inicia el primer día hábil de julio, como su encuesta de insumos.

Si la publicación se da entre los meses de octubre y abril inclusive, la primera aplicación corresponderá con el proceso que incluye la apertura de expediente en el mes de agosto siguiente. Adicionalmente, deberá completarse tanto el proceso de fijación normado por la resolución RJD-120-2012 y su reforma, que inicia el primer día hábil de enero, como su encuesta de insumos.

Por una única vez, los valores que se utilizarán para las variables RE<sub>0</sub>, RR<sub>0</sub>, SM<sub>0</sub> EC<sub>0</sub> y GL<sub>0</sub> de la Ecuación 2 contenida en la sección 2.3 de la presente metodología, serán los correspondientes al semestre inmediatamente anterior a la fecha de la resolución de la última fijación extraordinaria. El valor de la variable SA<sub>0</sub> deberá calcularse introduciendo en la Ecuación 3 los salarios mínimos utilizados en la última fijación extraordinaria y conservando los valores de los pesos ponderadores indicados en el Cuadro 3. Adicionalmente, se tomarán en consideración los efectos de las fijaciones ordinarias resueltas desde la fecha de la última fijación ejecutada con base en la resolución RJD-120-2012, aplicando lo indicado en la sección 2.3 de la presente metodología.

(...)

#### DEROGATORIA DE LA METODOLOGÍA EXTRAORDINARIA VIGENTE

Se propone derogar la resolución RJD-120-2012, publicada en el Alcance número 174 a La Gaceta número 214 del 6 de noviembre de 2012 y la resolución RJD-141-2012, publicada en La Gaceta 227 del 23 de noviembre de 2012. Ambas derogatorias serían efectivas al día siguiente de la publicación de la última adición a la resolución que resuelva la última fijación extraordinaria ejecutada de acuerdo con el procedimiento normado en la resolución RJD-120-2012, según la calendarización establecida en el procedimiento de aplicación por primera vez de la metodología extraordinaria propuesta".

- II. Responder a la posición planteada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes en la audiencia pública celebrada el 26 de noviembre de 2020, lo señalado en el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020, que avaló y remitió el informe de respuesta a la posición planteada, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020 y agradecer la valiosa participación en este proceso.
- III. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a notificar a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, la respuesta a la posición planteada, así como la presente resolución.
- IV. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a realizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial La Gaceta.
- V. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda con la divulgación de la presente resolución en la página web institucional.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada Ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de Aresep, órgano colegiado al que corresponde resolverlos.

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

# PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Roberto Jiménez Gómez, Presidente de la Junta Directiva.—Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.—1 vez.—Solicitud N° 258673.—(IN2021538741).

## RESOLUCIÓN RE-0061-JD-2021 ESCAZÚ, A LAS DIEZ HORAS Y TREINTA MINUTOS DEL DIECINUEVE DE MARZO DE DOS MIL VEINTIUNO

MODIFICACIÓN PARCIAL A LA "METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN ORDINARIA DE TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS", DICTADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RJD-035-2016 DEL 25 DE FEBRERO DE 2016 Y SUS REFORMAS.

#### **EXPEDIENTE IRM-007-2020**

#### **RESULTANDO:**

- I. Que el 25 de febrero de 2016, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), mediante la resolución RJD-035-2016, aprobó la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", publicada en el Alcance 35 a La Gaceta 46, del 7 de marzo del 2016. (Folios 370 al 500 y 656 del expediente OT-230-2015).
- II. Que el 26 de octubre de 2017, el Regulador General, mediante el oficio 879-RG-2017, instruyó la conformación de una versión ampliada de la Fuerza de Tarea de la metodología ordinaria para revisar la metodología extraordinaria y proponer lo ajustes respectivos a dichas metodologías, conformación que fue ajustada mediante los oficios 079-RG-2018 del 31 de enero de 2018, 72-RGA-2018 del 26 de abril de 2018, OF-0891-RG-2018 del 3 de octubre de 2018 y OF-796-RG-2019 del 24 de setiembre de 2019.
- III. Que el 13 de abril de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RJD-060-2018, aprobó la modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016. Dicha modificación fue publicada en el Alcance N° 88 a La Gaceta del 3 de mayo del 2018 y el Alcance N°90 a La Gaceta del 4 de mayo del 2018. (Folios 2367 al 2450 del expediente OT-289-2018).
- IV. Que el 11 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RE-0215-JD-2018, dictó la modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016. Dicha modificación fue publicada en el Alcance N° 214 del diario oficial La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018. (Folios 488 a 650 del expediente OT-586-2018).

- V. Que el 13 de noviembre de 2019, la Junta Directiva de Aresep, mediante la resolución RE-0139-JD-2019 dictó la modificación a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado "4.10 procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes", en cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones RE-0123-JD-2019 y RE-0124-JD-2019 del 24 de setiembre de 2019. Dicha modificación fue publicada en el diario oficial La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019.
- VI. Que el 10 de marzo de 2020, la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), mediante el memorando ME-005-CDR-2020, trasladó a la Fuerza de Tarea, los oficios OF-0459-RG-2019, GER-0106-2019 y PRE-0006-2020, para que fueran analizados y valorados y de ser pertinente se incorporaran las actualizaciones técnicas necesarias en razón de lo indicado por el Banco Central de Costa Rica, respecto de la emisión de las monedas (folios 305 al 308 y del 380 al 385, expediente IRM-007-2020).
- VII. Que el 16 de abril de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0161-CDR-2020, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea de fecha 14 de abril de 2020, que contiene el informe técnico que motiva y justifica la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas. En dicho oficio el CDR, avaló y recomendó que se someta la propuesta al procedimiento de audiencia pública, previsto en el artículo 36 de la Ley 7593 (folios 104 al 191, expediente IRM-007-2020).
- VIII. Que el 16 de abril de 2020, el Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, remitió a la Secretaría de la Junta Directiva (SJD), el oficio OF-0161-CDR-2020, respecto de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas (folio 96, expediente IRM-007-2020).
- IX. Que el 28 de abril de 2020, la Junta Directiva de Aresep, mediante el acuerdo 09-34-2020 de la sesión ordinaria 34-2020, dispuso "Someter al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-

- 2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas; para que se sustituyan las secciones 4.11.1, 4.13.1 inciso f) y se derogue la sección 4.11.4 (...)" (folios 76 al 95, expediente IRM-007-2020).
- X. Que el 2 de noviembre de 2020, mediante el Alcance 290 a La Gaceta 262 y en los diarios de circulación nacional La Teja y la Extra, se publicó la convocatoria a la audiencia pública virtual para conocer la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, a realizarse el 26 de noviembre de 2020 (folio 403, expediente IRM-007-2020).
- **XI.** Que el 26 de noviembre de 2020, de conformidad con el acta AC-0583-DGAU-2020, se realizó la audiencia pública virtual (folio 407).
- XII. Que el 27 de noviembre de 2020, la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU), mediante el oficio IN-1002-DGAU-2020, emitió el "Informe de oposiciones y coadyuvancias" (folio 408, expediente IRM-007-2020).
- XIII. Que el 10 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0694-CDR-2020, solicitó a la Fuerza de Tarea, elaborar el informe de análisis de la posición presentada en la audiencia pública de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, así como la propuesta final de la modificación a la citada metodología (folios 412 al 413, expediente IRM-007-2020).
- XIV. Que el 16 de diciembre de 2020, la Fuerza de Tarea, en atención al oficio OF-0694-CDR-2020, remitió al CDR, el informe de respuesta a la posición planteada en la audiencia pública así como la propuesta técnica final de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, para su trámite respectivo ante la Junta Directiva de Aresep.
- XV. Que el 17 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0707-CDR-2020, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, el informe de respuesta a la posición presentada en la audiencia pública de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, así como el informe técnico final de dicha propuesta, elaborados por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020, documentos avalados por esa Dirección General; para continuar con el procedimiento interno post audiencia pública.

- XVI. Que el 4 de enero de 2021, el Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, mediante el oficio OF-0002-RG-2021, remitió a SJD, el oficio OF-0707-CDR-2020, el cual remitió el informe de respuesta a la posición presentada en la audiencia pública de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, así como el informe técnico final de dicha propuesta, elaborados por la Fuerza de Tarea y avalados por el CDR, para continuar con el procedimiento interno post audiencia pública.
- XVII. Que el 4 de enero de 2021, la SJD, mediante el memorando ME-0001-SJD-2021, remitió a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), el informe final de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, para su análisis respectivo conforme al procedimiento interno post audiencia pública.
- XVIII. Que el 22 de enero de 2021, la DGAJR, mediante el oficio OF-0050-DGAJR-2021, emitió el criterio sobre el informe final de la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, conforme al procedimiento interno post audiencia pública.
- **XIX.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

#### **CONSIDERANDO:**

- I. Que la Ley 7593, en su artículo 5 dispone que la Aresep es el ente competente para fijar los precios y tarifas de los servicios públicos, de conformidad con las metodologías que ella misma determine y debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de tales servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra en su inciso f), el transporte público remunerado de personas modalidad autobús.
- II. Que de acuerdo con los artículos 45 de la Ley 7593 y 6 inciso 16) del "Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado" (RIOF), corresponde a la Junta Directiva de Aresep, dictar y modificar las metodologías regulatorias que se aplican en los diversos sectores regulados bajo su competencia; cumpliendo el procedimiento de audiencia pública, establecido en el artículo 36 de la Ley 7593.

- **III.** Que el desarrollo de los instrumentos regulatorios para el ejercicio de la potestad tarifaria, se encuentra condicionado por el desarrollo de los conocimientos científicos y tecnológicos, los cambios en las políticas públicas regulatorias y distributivas, la eficiencia económica, entre otros aspectos.
- **IV.** Que la Aresep tiene dentro de sus tareas, una revisión de los instrumentos regulatorios, para adaptarlos, en primer lugar, a las cambiantes valoraciones, fines e intereses de la sociedad, generalmente expresados en políticas al amparo de la Ley.
- V. Que desde el punto de vista de la regulación, los conocimientos, modelos e información disponible sufren constantes cambios, lo que obliga a adaptar los instrumentos regulatorios a esos nuevos conocimientos, a las experiencias de otras latitudes y los cambios al ordenamiento jurídico.
- **VI.** Que la mejora continua regulatoria demanda la investigación, desarrollo e innovación en la regulación y el perfeccionamiento de los instrumentos regulatorios y de la reglamentación vigente.
- VII. Que el 17 de diciembre de 2020, el CDR, mediante el oficio OF-0707-CDR-2020, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep, la documentación elaborada por la Fuerza de Tarea de fecha 16 de diciembre de 2020, que contiene el informe técnico que motiva y justifica la propuesta de modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas.
- VIII. Que la modificación parcial a la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", se justifica y se fundamenta en la necesidad de sustituir las secciones 4.11.1, 4.11.3, 4.13.1 inciso f) y derogar la sección 4.11.4, con el objetivo de eliminar el uso de la encuesta para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento, sustituyendo dicha encuesta de insumos por el Índice de Precios de Insumos para el Transporte Público del BCCR (IPi-TRP), así como de tomar en consideración la decisión adoptada por el Banco Central de Costa Rica respecto de la futura eliminación del valor como medio de pago de las monedas de cinco y diez colones, por lo que es necesario en este aspecto realizar modificaciones al proceso de redondeo de tarifas, para ajustar la metodología a las nuevas disposiciones emitidas por el órgano competente de emitir billetes y monedas en el país según las necesidades de la economía nacional.

Dicha justificación literalmente es la siguiente:

"(...)

## 3 Análisis de las propuestas de modificación

## 3.1 Uso del Índice de Precios de Insumos para el Transporte Público

En esta sección se desarrolla el análisis de los primeros dos aspectos indicados al final de la sección anterior, a saber, el uso del Índice de Precios de Insumos para el Transporte Público del BCCR (IPi-TRP) y la valoración de los pesos ponderados de los elementos de costo de la metodología extraordinaria.

La metodología extraordinaria tiene como objetivo reconocer en las tarifas los cambios en los precios de aquellos componentes de costo fijados por actores externos a la administración del servicio. Desde el enfoque estadístico, la medición de estos cambios en los precios se realiza mediante los índices de precios. Un índice de precios mide el cambio porcentual en el costo de adquirir un conjunto dado de cantidades, generalmente denominado "canasta", entre los períodos comparados. Estos índices han llegado a ser una estadística clave y de amplio alcance para los gobiernos, empresas y la sociedad en general. Comúnmente, este tipo de estadísticas oficiales son producidas por oficinas nacionales de estadística o bancos centrales y son publicadas periódicamente para su uso.

En el caso de nuestro país, la División Económica del BCCR tiene como uno de sus objetivos producir información estadística e investigación económica del país. Para estos efectos, el Área de Números Índices ha estado encargada de construir un conjunto de índices de precios, con el fin de contribuir con el proceso de toma de decisiones por parte de distintos agentes económicos del país. Actualmente, el Área de Números Índices publica periódicamente en su página web el índice de precios al consumidor, el índice de precios al productor de la manufactura, índice de precios al productor de servicios, índice de precios de insumos para la construcción y, tal y como se detalló con anterioridad, a partir del año 2018 está disponible el IPi-TRP.

El IPi-TRP mide la evolución de los precios de un conjunto representativo de bienes y servicios insumidos por las empresas que brindan el servicio de transporte público en autobús. Las técnicas para el tratamiento de datos, conceptos, criterios y sistemas de clasificación para la elaboración de este índice se realizan acorde con las recomendaciones de organismos reconocidos internacionalmente en materia estadística, tales como el Fondo Monetario Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas, las Naciones Unidas y el Banco Mundial, así como el Código de buenas prácticas de las estadísticas europeas de Eurostat.

Con la construcción del IPi-TRP, el BCCR contribuye con las decisiones que deben tomar los distintos agentes económicos del país, pudiendo ser utilizado como indicador económico del sector transporte de autobuses y permitiendo seguir su inflación de corto plazo. El BCCR señala dentro de las funciones de este índice el de construir modelos que permitan determinar la presión de los precios en el sector transporte; así como el de indexar y ajustar magnitudes monetarias de variables económicas como precios regulados, valores de activos, contratos privados, entre otros. La canasta de insumos que es utilizada por el BCCR para este índice incluye siete categorías, 32 insumos genéricos y 858 bienes y servicios en las categorías Repuestos y Servicios de Mantenimiento. En el Anexo 1 al presente informe se incluye la metodología de cálculo del IPi-TRP publicada por el BCCR.

En vista de que existe una asociación directa entre ambas canastas, a continuación, se analiza cada uno de los cuatro componentes de costo de la fórmula principal de la metodología extraordinaria vigente a la luz del nuevo índice:

- Factor PC: Precio del combustible.
- Factor SMT: Valor ponderado de salarios mínimos decretados por el Ministerio de Trabajo.
- Factor CIM: Costo total ponderado de la canasta de insumos de mantenimiento.
- Factor CGA: Valor total de los costos por gastos administrativos.

Además, se propone adicionar dos componentes más a la fórmula principal, partiendo del objetivo de que la metodología extraordinaria reconozca las variaciones en todos los costos exógenos al operador incorporados en la metodología ordinaria y que son aplicables a cualquier ruta a nivel nacional.

*(…)* 

#### 3.1.3 Factor CIM

Como puede observarse de la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP (en particular del listado de costos proporcionado en el Anexo 1), existe asociación entre la estructura de la categoría de Costos Variables del modelo extraordinario (excepto combustible) y los insumos del índice en las subcategorías semestrales de "Repuestos" y "Servicios de mantenimiento", según el detalle proporcionado en el Cuadro 3. Para efectos de claridad, el análisis realizado en la presente sección se refiere a las subcategorías del índice que contienen únicamente los elementos de costo que se detallan en el Cuadro 3, no así a las categorías que también publica el BCCR con canastas más amplias de insumos y que se detallan en su documento metodológico.

Asimismo, existe correlación entre el elemento de costo de "Repuestos y accesorios" de la metodología ordinaria y los insumos del índice en la subcategoría semestral de "Resto repuestos". Se ha determinado que este componente se encuentra incorporado dentro de los pesos de ponderación utilizados en el modelo extraordinario vigente, por lo que se recomienda su incorporación dentro del listado de elementos que componen el factor de repuestos.

El 23 de octubre de 2018 se llevó a cabo una reunión con personal del Área Números Índices del BCCR (encargada de la elaboración del IPi-TRP) y miembros de esta fuerza de tarea, para valorar la manera óptima de aplicar las subcategorías "Repuestos" y "Servicios de mantenimiento" a los elementos de costo propios de la metodología ordinaria. De la reunión se concluyó que dicho uso de las subcategorías es adecuado, dado que reflejan precisamente el comportamiento de canastas de precios que contienen los elementos de costo en cuestión.

Cuadro 3. Asociaciones entre los costos de la metodología ordinaria y el IPi-TRP.

Metodología ordinaria		IPi-TRP	
Sección	Elemento de costo	CCP 2.1	Subcategoría
Costos variables	Llantas	36111	
	Filtros de combustible	43915	Repuestos
	Baterías	46420	
	Aceite de motor		
	Aceite de caja de cambios		
	Aceite para diferencial	33380	Servicios de
	Líquido de frenos	35430	mantenimiento
	Grasa		
	Aceite hidráulico		
Costos fijos		37114	
	Repuestos y accesorios	46910	Resto repuestos
		49129	

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Los códigos CCP 2.1 se refieren a la "Clasificación Central de Productos" que utiliza el BCCR en la metodología del IPi-TRP para hacer referencia estandarizada a los elementos de costo.

El procedimiento vigente de cálculo del factor CIM implica el uso de coeficientes que no corresponden con la estructura vigente de la metodología ordinaria. El Cuadro 2 de la metodología extraordinaria muestra una serie de coeficientes de uso distintos a los valores actualmente reconocidos en las diversas partes de la sección 4.5 de la metodología ordinaria, donde se han implementado valores estratificados dependiendo de las características de cada ruta. Por ende, es preferible en este caso que los efectos producidos por los coeficientes que se encuentran actualmente vigentes (en su conjunto respecto de la totalidad de los costos) estén considerados dentro del cálculo del ponderador correspondiente.

Por lo tanto, se recomienda la implementación del IPi-TRP, de tal forma que los elementos de costo se agrupen reflejando la asociación mostrada en el Cuadro 3. Es decir, que el valor combinado de los elementos de costo de llantas, filtros de combustible y baterías se ajuste mediante la aplicación de la variación de la subcategoría de "Repuestos", el valor combinado de los demás elementos de costo actualmente considerados en el factor CIM se ajuste mediante la aplicación de la variación de la subcategoría de "Servicios de mantenimiento", y el valor del elemento de "Repuestos y accesorios" se ajuste mediante la aplicación de la variación de la subcategoría de "Resto repuestos".

La metodología ordinaria está estructurada de forma tal que los precios de los insumos de mantenimiento que se utilizan para la determinación del valor del costo absoluto mensual de los prestadores se obtienen semestralmente de la encuesta de insumos que se encuentra actualmente normada en la sección 2.9 de la metodología extraordinaria. La implementación de las modificaciones recomendadas en los párrafos anteriores provoca que dicha encuesta ya no resulte necesaria para esa metodología, con lo cual se permite además un ahorro considerable de tiempo y otros recursos de la Autoridad Reguladora. Por lo tanto, resulta también necesario identificar una forma de mantener la actualización de los valores de los insumos para su uso en la metodología ordinaria, de forma independiente de la ejecución de la metodología extraordinaria.

La dependencia de la metodología ordinaria de la encuesta de insumos se encuentra establecida actualmente en las secciones 4.11.1, que se refiere a la actualización de los precios de los insumos originalmente considerados en el modelo adoptado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como en la sección 4.11.3, que se refiere a los insumos incorporados desde entonces, sean estos los filtros de combustible, el aceite hidráulico y las baterías.

Por lo tanto, se propone que la actualización de los precios se haga también por aplicación de las variaciones de las subcategorías de "Repuestos" y "Servicios de mantenimiento" a los insumos correspondientes, según lo indicado en el Cuadro 3. No ocurre lo mismo en el caso del elemento de "Repuestos y accesorios", dado que en la metodología ordinaria su valor se calcula como una función del valor de la flota autorizada al operador.

La metodología extraordinaria ya reconoce la posibilidad de que la evolución de la tecnología y el mercado provoquen cambios en los coeficientes de uso de los diversos insumos. La sección 2.6 actualmente indica lo siguiente:

"Los valores de los coeficientes de consumo de la canasta de insumos de mantenimiento estarán sujetos a variación de acuerdo con los estudios técnicos ejecutados, contratados o avalados por la ARESEP. Los valores de estos coeficientes se actualizarán al menos cada cinco años, a partir de la entrada en vigencia de este modelo."

Esta posibilidad también es reconocida por la metodología ordinaria respecto de todos los coeficientes de aplicación. Las mismas causas pueden provocar variaciones también en las presentaciones y las especificaciones técnicas de los insumos. De la reunión realizada con el BCCR para analizar estas temáticas, se acordó que el BCCR analizará la posibilidad de proporcionar la información necesaria para actualizar estos datos con base en el proceso permanente de investigación de mercado que conducen con el objetivo de generar el IPi-TRP. Dicho análisis fue solicitado formalmente por vía del oficio OF-0506-CDR-2018 del 25 de octubre de 2018.

Por lo tanto, se recomienda que se implemente en la metodología ordinaria el requerimiento de que (con la misma regularidad máxima de cinco años con que se requiere el ajuste de los demás coeficientes en dicha metodología) se determinen las potenciales modificaciones en los coeficientes, las presentaciones y las especificaciones, y de forma complementaria se actualicen los precios con base en un estudio de mercado. Se propone que la redacción de la metodología refleje explícitamente la preferencia de que la información correspondiente sea obtenida del BCCR, si esta se encuentra disponible.

*(...)* 

#### 3.1.5 Otros elementos de costo no considerados actualmente

Analizando la estructura de costos reconocida por la metodología ordinaria, se observa que los elementos de costo correspondientes a los estudios de calidad del servicio, "Otros gastos" y "Limpieza y lavado de vehículo y motor" (secciones 4.4.8, 4.4.6 y 4.4.10, respectivamente) corresponden a costos exógenos al control del operador y aplicables a todas las rutas. En el caso de los estudios de calidad, su obligatoriedad para el prestador fue establecida en el Decreto Ejecutivo 28833-MOPT, denominado "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas". Estas condiciones hacen pertinente la incorporación de estos costos dentro de las variables a ajustarse por medio de la metodología extraordinaria.

De acuerdo con la metodología publicada por el BCCR para la elaboración del IPi-TRP, el elemento de estudios de calidad estaría contenido dentro de la categoría "Gastos administrativos" del índice. Por lo tanto, se propone adicionar el rubro "Estudios de calidad" a la fórmula principal de la metodología extraordinaria, que sea ajustado por las variaciones en la categoría del índice antes mencionada. Por su parte, los elementos de "Otros gastos" y "Limpieza y lavado de vehículo y motor" están contenidos dentro de la categoría "Otros gastos" del IPi-TRP. Por lo tanto, se propone adicionar un rubro denominado "Otros gastos y limpieza" a la fórmula principal del modelo extraordinario, que sea ajustado por las variaciones en la categoría del índice antes mencionada.

*(…)* 

## 3.5 Modificaciones al proceso de redondeo de tarifas

Como se detalló en la sección 1.6, el BCCR ha tomado la decisión de dejar de emitir monedas de cinco y diez colones, con lo cual se prevé que dichas monedas dejen de formar parte del circulante nacional en el futuro próximo. Por medio del oficio GER-0106-2019 del 7 de mayo de 2019, el BCCR expresó preocupación por el ajuste tarifario nacional ejecutado en el primer semestre del año 2019, dado que las tarifas fueron redondeadas a los cinco colones más cercanos. Por ende, hizo la siguiente solicitud:

"De conformidad con lo expuesto, tal y como lo dispone el artículo 31 de la ley 7593, Ley de la ARESEP, para la eficiencia de los sistemas de pago minoristas y de los esquemas operativos que enfrentan sectores como el de transporte público, es de vital importancia que cualquier ajuste tarifario que en adelante esa entidad realice, tome en consideración las decisiones que sobre la baja denominación de monedas adoptó el Banco Central, según fue comentado al principio."

El Despacho del Regulador General, por medio del oficio OF-0459-RG-2019 del 11 de junio de 2019, le indicó al BCCR lo siguiente:

"La Autoridad Reguladora tiene la obligación legal de considerar para las fijaciones tarifarias el principio de servicio al costo, que, según la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley No 7593), se define como el "principio que determina la forma de fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, de manera que se contemplen únicamente los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad". Así las cosas, la Autoridad no tiene libertad para modificar los montos de fijación de forma arbitraria más allá de lo que resulta de los modelos de fijación tarifaria debidamente sometidos al proceso de participación ciudadana (audiencia o consulta pública) que requiere el artículo 36 de la misma ley.

En el caso del servicio de autobús las tarifas se definen por cada uso del servicio hecho por cada usuario (en atención a lo dispuesto en el artículo 33

de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, número 3503). En particular en las rutas urbanas de corta distancia, las tarifas rara vez superan los 500 colones y en todos los casos la transacción, se hace en efectivo. Por lo tanto, para este servicio la Aresep ha redondeado la tarifa a la moneda en circulación de menor denominación, dado que, en caso contrario, se presentarían problemas con el medio de pago. Esta práctica está debidamente formalizada en la metodología tarifaria vigente.

Por la magnitud de las tarifas, el redondeo a los cinco colones más cercanos ya tiene un efecto económico muy importante sobre los usuarios y los operadores. La práctica actual en la Autoridad Reguladora consiste en redondear hacia arriba cualquier tarifa cuyo cálculo exacto quede en la mitad superior del rango de cinco colones correspondiente, y redondear hacia abajo en los demás casos. De esa forma, dado que la disponibilidad de moneda obliga a la Autoridad a fijar tarifas distintas a las resultantes de la aplicación pura de los correspondientes cálculos de estructuras de costo, los dos actores relevantes de este servicio (prestadores y usuarios) se ven afectados ante esta circunstancia.

Para efecto de ilustración, la mediana de las cantidades de pasajeros transportados mensualmente por cada una de las empresas que operan dentro del área de sectorización de San José es de aproximadamente 400.000 pasajeros y la mediana de las tarifas vigentes es de aproximadamente 300 colones. Estos datos generan un caso típico hipotético de un operador que recibe ingresos del orden de 120 millones de colones al mes. En caso de que la tarifa hubiera sido redondeada hacia arriba sobre la base de un cálculo de estructura de costos que hubiera resultado en 297.50 colones, el operador estaría recibiendo ingresos por encima de su estructura de costos de un millón de colones mensuales en el caso extremo. Si el redondeo hubiera sido a los 25 colones más cercanos, es decir, desde una cifra base de 287.50 colones, el ingreso en exceso sería cinco veces mayor, correspondiente a más de un 4% de la estructura de costos. El efecto, como se indicó, puede ser hasta de la misma magnitud en la dirección contraria.

Como podrá comprender, estas diferencias son relevantes tanto para los prestadores de servicios como para los usuarios. Por lo tanto, mientras existan en circulación monedas de cinco y diez colones, la ARESEP no puede tomar la decisión de fijar tarifas redondeadas a montos distintos que beneficien o perjudiquen a usuarios u operadores."

En respuesta, el BCCR remitió el oficio PRE-0006-2020 ya citado en la sección de antecedentes, con el cual indicó las principales consideraciones que constituyeron el fundamento para la decisión reflejada en el Transitorio II del Reglamento del Sistema de Pagos.

Esta fuerza de tarea concuerda con el análisis realizado en el oficio del Regulador General, en el sentido de que el cumplimiento del principio legal del servicio al costo en el servicio de transporte remunerado de personas se ve limitado en la práctica por la circunstancia del numerario en circulación y la particularidad de que la tarifa que se fija se paga en cada ocasión que se recibe el servicio, a diferencia de otros servicios en los cuales el monto que se paga resulta de la multiplicación de la tarifa fijada por una cantidad de unidades base (como kilovatios-hora o metros cúbicos de agua). También resulta relevante la prevalencia del pago en efectivo en este servicio actualmente, y la ausencia de mecanismos de liquidación. Por ende, una cuidadosa consideración del proceso de redondeo resulta de la mayor importancia para procurar acercar el proceso de fijación tarifaria al imperativo legal del servicio al costo.

El BCCR tiene la obligación de promover la eficiencia en el funcionamiento del sistema nacional de pagos, y la ejecución de dicha competencia lo ha conducido a realizar las valoraciones resumidas en los incisos anteriores y tomar la decisión de dejar de emitir progresivamente las monedas de cinco y diez colones. No obstante, debe tomarse en consideración que el BCCR no ha eliminado aún el valor como medio de pago de dichas monedas, como se refleja al final del Transitorio II citado: "La Administración establecerá e informará con la debida anticipación, las fechas a partir de la (sic) cuales, ambas denominaciones perderán su valor como medio de pago".

El BCCR deberá vigilar en el futuro cercano, la disminución en la disponibilidad efectiva de ambas denominaciones. En el caso de la moneda de cinco colones, la disminución desde las más de 700 millones de piezas de cinco colones en circulación a finales del 2019, a niveles que podrían causar dificultades reales para que los comercios y el público en general (y los prestadores del servicio de autobús y sus usuarios en particular) tengan acceso a dichas monedas para efectuar transacciones. En ese momento, tomando en cuenta consideraciones relacionadas con el funcionamiento de la economía nacional en el sentido amplio, el BCCR deberá tomar la decisión de retirarles su valor como medio de pago, con lo cual dejarían de ser parte del numerario en los términos del artículo 266 del Reglamento del Sistema de Pagos. A partir de ese momento, la Autoridad Reguladora se vería imposibilitada para fijar y mantener fijadas tarifas para el pago en efectivo que requieran el uso de dichas monedas.

Actualmente, las metodologías ordinaria y extraordinaria del servicio de autobús incorporan textualmente la obligación de la Intendencia de Transporte de proceder al

redondeo de las tarifas a los cinco colones más cercanos. En virtud del análisis anterior, esta fuerza de tarea considera conveniente que se modifiquen ambas metodologías (por razones de consistencia interna) para que el redondeo que ejecute la Intendencia sea al múltiplo inmediato inferior o superior más cercano del monto correspondiente a la moneda de menor denominación que tenga valor como medio de pago de acuerdo con las disposiciones del BCCR vigentes al momento de la emisión de la resolución tarifaria.

Debe tomarse en consideración también la futura circunstancia en que deba realizarse un cambio masivo en el redondeo de las tarifas en el momento de que el BCCR determine la eliminación de la menor denominación del numerario. No puede asumirse que la fecha de salida de circulación de una moneda coincidirá con la fecha de ejecución de una fijación extraordinaria. Por lo tanto, esta fuerza de tarea recomienda que se instruya a la Intendencia de Transporte a redondear las tarifas a la nueva moneda de menor denominación una vez que tenga comunicación formal del BCCR al respecto del cambio, haciéndolas entrar en vigencia a partir de la misma fecha en que la anterior moneda de menor denominación pierda su valor. La Intendencia tendría que usar, como base para este proceso, las tarifas sin redondear que hayan servido como sustento para la última fijación, extraordinaria u ordinaria, que se haya realizado a cada prestador.

(...)"

- IX. Que la respuesta a la posición presentada en la audiencia pública, celebrada el 26 de noviembre de 2020, se fundamenta en el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020, que avaló y remitió el informe de respuesta a la posición planteada, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020.
- X. Que con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden, lo procedente es: 1- Aprobar la modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas; para que se sustituyan las secciones 4.11.1, 4.11.3, 4.13.1 inciso f) y se derogue la sección 4.11.4, con fundamento en el informe final de fecha 16 de diciembre de 2020 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020 de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0050-DGAJR-2021 del 22 de enero de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria. 2- Responder a la posición planteada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes en la audiencia pública celebrada el 26 de noviembre de 2020, lo señalado en el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020, que avaló y remitió el informe de respuesta a la posición planteada, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020 y agradecer la valiosa participación en el este

proceso. **3-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a notificar a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, la respuesta a la posición planteada, así como la presente resolución. **4-** Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a realizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial La Gaceta. **5-** Instruir a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, para que proceda con la consolidación de la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, la cual deberá remitirla a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, para que proceda con la divulgación en la página web institucional.

XI. Que en la sesión extraordinaria 21-2021, celebrada el 19 de marzo de 2021, la Junta Directiva de Aresep, con fundamento en el informe final de fecha 16 de diciembre de 2020 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020 de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0050-DGAJR-2021 del 22 de enero de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, acuerda con carácter de firme dictar la presente resolución.

#### **POR TANTO:**

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP "Reglamento a la Ley 7593" y en el "Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado" (RIOF); se dispone lo siguiente:

# LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

#### **RESUELVE:**

I. Aprobar la modificación parcial a la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús", establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas; con fundamento en el informe final de fecha 16 de diciembre de 2020 de la Fuerza de Tarea, el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020 de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación y el oficio OF-0050-DGAJR-2021 del 22 de enero de 2021 de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, para que se sustituyan las secciones 4.11.1, 4.11.3, 4.13.1 inciso f) y se deroque la sección 4.11.4 y se lean de la siguiente manera:

Modificación parcial a la "Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús"

#### 4.11.1. Precios de insumos de mantenimiento

Los insumos de mantenimiento son los elementos de costo incluidos en la categoría de costos variables en la sección 4.5, con la excepción del combustible. Los precios para cada uno de estos insumos se actualizarán mediante indexación con subcategorías del Índice de Precios de Insumos para el Servicio de Transporte Público (IPi-TRP) en Autobús calculado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR). Para este fin, se ajustarán los valores de los precios con el último índice semestral que esté disponible a la fecha de audiencia pública del estudio ordinario, según el siguiente detalle:

- 1. Los precios PLL, PF y PB se ajustarán con la subcategoría de "Repuestos".
- 2. Los precios PAM, PAC, PAD, PLF, PG y PAH se ajustarán con la subcategoría de "Servicios de mantenimiento".

Los precios que serán indexados según el procedimiento anterior son aquellos derivados de la última aplicación de la encuesta de insumos ejecutada por la Autoridad Reguladora. Luego, se actualizarán como mínimo una vez cada cinco años con base en información proporcionada por el BCCR y derivada del proceso de cálculo y actualización del IPi-TRP. En caso de que dicha información no se encuentre disponible, la actualización se hará mediante la aplicación de un estudio técnico y una encuesta de precios. El desarrollo de cualquiera de estas alternativas estará a cargo de la IT, bajo la responsabilidad y dirección de un profesional en estadística. Este profesional tendrá a su cargo el planeamiento, coordinación, ejecución y validación de los resultados, de conformidad con las reglas unívocas de la ciencia y la técnica aplicables, según lo establecido en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. La actualización de los precios deberá someterse previamente al trámite de consulta pública establecido en el artículo 361 de la citada Ley General de Administración Pública.

#### **Transitorio**

Por una única vez se aplicará la encuesta para la determinación de los precios de los insumos de mantenimiento, prevista en la sección 2.9 de la RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, en caso de que por alguna razón la entrada en vigencia de la resolución que sustituye la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, no coincide con la entrada en vigencia de la resolución que modifica parcialmente RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas.

# 4.11.3. Determinación de los precios de limpieza y lavado de vehículos y motor

Los precios base para cada ítem de este rubro, serán los valores adoptados del estudio técnico ejecutado, contratado o avalado por la Aresep actualizados mediante indexación por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) calculado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Para este fin se ajustarán los valores con el IPC del último mes del semestre calendario inmediato anterior a la entrada en vigencia de esta modificación. Posteriormente, se actualizarán aplicándoles la variación porcentual de la categoría semestral "Otros gastos" del IPi-TRP, hasta el semestre calendario en que se haya realizado la audiencia pública del estudio ordinario.

### 4.13.1 Aplicación general

#### f. Tarifas finales

Las tarifas finales por pasajero serán redondeadas al múltiplo inmediato inferior o superior más cercano del monto correspondiente a la moneda de menor denominación que tenga valor como medio de pago de acuerdo con las disposiciones del Banco Central de Costa Rica vigentes al momento de la emisión de la resolución tarifaria.

Cuando al momento de la resolución tarifaria la Intendencia de Transporte haya recibido comunicación formal del Banco Central de Costa Rica que indique la fecha a partir de la cual vaya a perder valor como medio de pago la moneda de menor denominación del numerario, deberá incluir en la resolución las tarifas resultantes de aplicar el criterio anterior con base tanto en la moneda de menor denominación actual como en la denominación que la vaya a sustituir. Las tarifas basadas en la nueva denominación deberán entrar a regir a partir de la misma fecha decretada por el BCCR en que pierda valor como medio de pago la moneda de menor denominación".

II. Responder a la posición planteada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes en la audiencia pública celebrada el 26 de noviembre de 2020, lo señalado en el oficio OF-0707-CDR-2020 del 17 de diciembre de 2020, que avaló y remitió el informe de respuesta a la posición planteada, elaborado por la Fuerza de Tarea en fecha 16 de diciembre de 2020 y agradecer la valiosa participación en este proceso.

- III. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a notificar a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, la respuesta a la posición planteada, así como la presente resolución.
- IV. Instruir a la Secretaría de Junta Directiva de Aresep, para que proceda a realizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial La Gaceta.
- V. Instruir a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, para que proceda con la consolidación de la "Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús" dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, la cual deberá remitirla a la Secretaría de la Junta Directiva de Aresep, para que proceda con la divulgación en la página web institucional.

En cumplimiento de lo que ordena el artículo 245 de la Ley General de la Administración Pública, contra la presente resolución cabe el recurso ordinario de reposición o reconsideración, el cual deberá interponerse en el plazo de tres días contados a partir del día siguiente a la notificación, y el recurso extraordinario de revisión, el cual deberá interponerse dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de la citada Ley. Ambos recursos deberán interponerse ante la Junta Directiva de Aresep, órgano colegiado al que corresponde resolverlos.

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

## PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE.

Roberto Jiménez Gómez, Presidente de la Junta Directiva.—Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.—1 vez.—Solicitud N° 258679.—(IN2021538740).