



Diario Oficial

LA GACETA

Costa Rica

145 años



ALCANCE N°2 A LA GACETA N°3

Año CXLV

San José, Costa Rica, miércoles 11 de enero del 2023

184 páginas

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

ACUERDOS

RESOLUCIONES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

BANCO CENTRAL DE COSTA RICA

**AUTORIDAD REGULADORA
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

TEXTO SUSTITIVO

EXPEDIENTE: 23114

FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

CAPÍTULO I

DE LA DIVISIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

ARTÍCULO 1.- Se reforma el título de la Ley n.º 7798, Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), de 30 de abril de 1998 y sus reformas para que, en adelante, se lea: “Ley de Creación de la División Nacional de Vialidad (DINAV)”.

ARTÍCULO 2.- Se modifican los siguientes conceptos contenidos en el artículo 1 de la ley n.º7798, Creación del Consejo Nacional de Vialidad, de 30 de abril de 1998: “red vial nacional”, "conservación vial" y “rehabilitación. El texto es el siguiente:

“Artículo 1.- La presente ley regula la conservación y construcción de las carreteras, las calles de travesía y los puentes de la red vial nacional. Para los efectos de esta ley se definen los siguientes conceptos:

Red vial nacional: conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con sustento en los estudios técnicos respectivos.

[...]

Conservación vial: conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías y los puentes, incluyendo sistema de drenajes, obras de canalización y obras de retención de taludes, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende todo lo que no alcanza a ser construcción de obras nuevas o variación sustancial de estándar de las existentes. Tampoco comprende las obras de restauración que se requieren a causa de emergencias, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción. Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo, rehabilitación y mejoramientos puntuales.

[...]

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso.

Para el caso de los puentes, donde la rehabilitación se refiere a la intervención de elementos que garanticen la integridad estructural, esta se considerará un mejoramiento que escapa a la simple conservación, por la necesidad de desarrollar ingeniería y especificaciones de diseño para tales trabajos.”

ARTÍCULO 3.- Se reforman los artículos 3, 4, 6, 7, 13, 15, 16, 17, 20; 21, 22, 23, 24, el inciso b) y párrafo final del artículo 24 bis, 26, 27, 29, 30 y 31 y, adiciónense un artículo 22 bis. Se adiciona un capítulo VI antes del artículo 20, cuyo título será “Capítulo VI EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA” y se corre la numeración de los siguientes capítulos. Todo lo anterior en la ley n.º7798, Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), de 30 de abril de 1998, y sus reformas, cuyos textos dirán:

“Artículo 3.-

Se crea la División Nacional de Vialidad (DINAV) como un órgano con desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, contará con personalidad jurídica instrumental para realizar las competencias previstas en esta ley. En su calidad de órgano técnico, gozará de independencia de criterio en el desempeño de sus atribuciones de ley.

El Director de la DINAV será el responsable directo ante el ministro y el viceministro de Obras Públicas y Transportes, en los asuntos que le competen; esta relación jerárquica directa no podrá ser debilitada ni limitada por ninguna disposición organizativa ni administrativa.

Serán funciones del Director la dirección, coordinación, implementación, supervisión y evaluación de las actividades técnicas, científicas y administrativas que se ejecuten en el cumplimiento de esta ley, y que se desarrollarán vía Reglamento.

La Dirección tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 4.- Serán competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la División Nacional de Vialidad, las siguientes:

- a. Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación de la Red Vial Nacional, incluyendo la infraestructura necesaria para la operación eficiente de los servicios de transporte remunerado de personas en carretera, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación Sectorial (DPS).
- b. Ejecutar, mediante contratos o convenios las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación de la totalidad de la Red Vial Nacional.
- c. Desarrollar infraestructuras resilientes al cambio climático a través de la incorporación de esta variable en cada una de las etapas del ciclo de vida de los proyectos que desarrolle.
- d. Desarrollar infraestructura que considere el impacto funcional del crecimiento urbano.
- e. Desarrollar infraestructura que considere los trabajos remediales para contrarrestar deficiencias en seguridad vial.
- f. Procurar el uso racional y conservación de los recursos naturales, para lo cual deberá atender estándares ambientales en materia de gestión, protección, conservación, así como la mitigación y compensación del impacto en la flora y la fauna en el desarrollo de obras.
- g. Promover procesos de información y consulta a los involucrados en la gestión de la infraestructura a su cargo, así como dar pronta consideración y respuesta a los resultados de dichos procesos, implementando aquellos aspectos pertinentes en el diseño de sus proyectos.

- h. Implementar los principios de administración de activos definidos en la presente ley, promoviendo para ello la coordinación permanente con la Dirección de Planificación Sectorial y la transparencia con los usuarios y contribuyentes.
- i. Asegurar la adecuada gestión de la infraestructura a su cargo, acorde con las normas técnicas, las buenas prácticas más actualizadas, la razonabilidad y proporcionalidad de los costos.
- j. Las demás competencias que señalen las leyes.”

“Artículo 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, el ministro de obras públicas y transportes está expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En casos donde se persiga obtener el máximo beneficio del modelo de gestión contractual elegido, se podrá contratar por periodos de hasta ocho años. En ambos casos, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario según la planificación plurianual y sus ajustes. El Ministerio de Hacienda, antes de aprobarlo, velará porque se reserven los recursos financieros en cada período presupuestal.

Artículo 7.- El ministro de obras públicas y transportes podrá conformar un órgano consultivo técnico y asesor, ad honórem, en materia de construcción y conservación de la red vial nacional, cuyo criterio no será vinculante. La organización y funcionamiento serán definidos vía reglamento.

El Ministro o su representante será quien coordine dicho órgano consultivo y estará además integrado al menos, por los siguientes miembros:

1. Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía designado por el Ministro o Ministra de esa cartera.
2. Un representante del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME UCR)
3. Un representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.
4. Un representante del sector privado.

Para ser miembro del consejo consultivo se requiere:

- a) Ser profesional con título académico, debidamente incorporado al colegio respectivo, de preferencia con experiencia en sistemas de

gestión de carreteras o en ingeniería de transportes, gestión de proyectos, desarrollo de infraestructura, geotécnica, diseño de vías o puentes, contratación administrativa o áreas afines.

- b) No tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la construcción o conservación de carreteras, puentes o con el transporte de personas o bienes.
- c) Cualquier otra condición que señale el reglamento.”

“Artículo 13.- Las atribuciones de la División serán ejercidas por un Director o Directora, quien tendrá las siguientes funciones:

- a) Proponer ante el jerarca, los planes y presupuestos de la División, de conformidad con los planes estratégicos y políticas generales.
- b) Desarrollar estudios tendientes a establecer las condiciones aceptables en que convenga mantener la red vial nacional.
- c) Proponer al jerarca la integración de vías a la red vial nacional, de conformidad con lo que establece el ordenamiento jurídico.
- d) Proponer ante el ministro, las tarifas de las vías que operan mediante el sistema de peaje, para la posterior aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).
- e) Establecer las normas relativas a pesos y dimensiones máximos que deben tener los vehículos que circulen en la red vial nacional.
- f) Fiscalizar la ejecución correcta de los contratos y convenios suscritos con terceros.
- g) Promover la suscripción de contratos y empréstitos con entidades de crédito nacionales o internacionales orientados al cumplimiento de los objetivos indicados en la presente ley, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.
- h) Suscribir los contratos de obra, suministros y servicios.
- i) Ejercer la fiscalización que proceda sobre aquellos asuntos que le sean delegados por el Ministro.
- j) Propiciar la capacitación del personal.
- k) Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la conservación y construcción vial con instituciones y organizaciones nacionales o internacionales.
- l) Establecer mecanismos de comunicación con las personas usuarias.

- m) Emitir criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial en coordinación con la Dirección de Planificación Sectorial.
- n) Contratar una auditoría externa para que audite en forma periódica el Fondo Nacional de Infraestructura, cuyo informe final se remitirá al jerarca y a la Contraloría General de la República para lo que corresponda.
- o) Ejecutar cualquier otra gestión expresamente encomendada por el Ministro.
- p) Las demás que establezca el ordenamiento jurídico.”

“Artículo 15.- La persona directora tendrá a su cargo la DINAV, será nombrada por el Ministro o Ministra, responderá personalmente por su gestión y será la máxima autoridad administrativa del órgano; lo representará judicial y extrajudicialmente, con poder generalísimo sin límite de suma y será el superior inmediato del personal del órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Poseer un título profesional a nivel universitario afín a los objetivos de la División.
- b) Estar incorporado en el colegio profesional respectivo.
- c) Poseer experiencia comprobada en materia de infraestructura, por un período no menor de diez años.
- d) No tener lazos de consanguinidad ni afinidad con los jefes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios afines a la división; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas. Para acreditar lo anterior se emitirá declaración jurada.

El puesto del Director es de confianza, será de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y estará sujeto al régimen de prohibición para el ejercicio liberal de la profesión conforme a lo establecido en la ley n.º5867, Ley de compensación por pago de Prohibición de 15 de diciembre de 1975.

Dentro de la estructura de la DINAV podrá existir una persona Sub Directora, quien será designada por el Ministro y deberá cumplir los mismos requisitos que la persona Directora. Ejercerá las atribuciones que le asigne la Dirección de la División y le sustituirá en sus ausencias temporales.

Artículo 16.- Para cumplir lo establecido en esta Ley, la DINAV contará con los funcionarios necesarios para el cumplimiento de sus funciones. La estructura técnica y administrativa del DINAV será definida vía reglamento, de acuerdo con la legislación vigente.

Artículo 17.- La auditoría del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá sus funciones sobre la DINAV de conformidad con lo estipulado en las normas vigentes y las disposiciones que para el efecto dicte la Contraloría General de la República.

La DINAV implementará un sistema de gestión de calidad alineado con las buenas prácticas y estándares internacionales para procesar los hallazgos de las auditorías tanto internas como externas, de forma que se minimice la ocurrencia de las debilidades evidenciadas en las diferentes áreas de su gestión.

Cada año y adicionalmente a su labor normal de auditoría técnica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes contratará estudios independientes para valorar el grado de mejoría de la red, la situación prevaleciente y otros logros alcanzados mediante los programas de construcción y conservación, realizados durante los dos años recién transcurridos.”

“CAPÍTULO VI

EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 20.- Se crea el Fondo Nacional de Infraestructura Vial (en adelante el Fondo), que estará constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes:

- a) El monto correspondiente a los ingresos recaudados por el impuesto único a los combustibles, previsto en el artículo 5 de la n.º8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y sus reformas del 04 de julio del 2001.
- b) El monto correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la ley n.º7088, Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero CA y sus reformas del 30 de noviembre de 1987.

- c) Las multas por infracciones confeccionadas por los inspectores de pesos y dimensiones, de acuerdo con lo dispuesto en la ley n.º9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial y sus reformas, del 04 de octubre de 2012.
- d) El producto de los peajes, cánones, tarifas y otros equivalentes obtenidos por la prestación de servicios en la infraestructura a cargo de la División.
- e) En el caso de los peajes, estos deberán ser utilizados prioritariamente en la carretera que generó el monto respectivo hasta alcanzar las condiciones mínimas aceptables, pudiéndose utilizar en otras rutas de la región al cumplirse estas. Serán actualizados una vez al año, considerando el índice de precios a la construcción del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) se encargará de la aprobación de las tarifas correspondientes a los peajes.

- f) Las transferencias y donaciones que realicen instituciones públicas o privadas.
- g) El monto análogo a las tasas del impuesto único a los combustibles indicado en el inciso a) que lleguen a aplicar en la carga de los vehículos eléctricos que utilicen la Red Vial Nacional y Cantonal, posterior a la vigencia de los incentivos aprobados mediante la ley n.º10.209, Ley de Incentivos al Transporte Verde del 5 de mayo de 2022.

Artículo 21.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes queda facultado para constituir fideicomisos con los bancos comerciales del Estado para el cumplimiento de los fines de esta ley. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias.

Artículo 22.- Los montos incorporados al Fondo de las fuentes definidas en los incisos a), b), c) y e) del artículo 20 sólo podrán ser destinados a las siguientes actividades:

- a) Planificación y medición de desempeño.
- b) Estudios básicos, anteproyectos, diseños, estructuración técnico-financiera de proyectos, expropiación y reubicación de servicios públicos, incluyendo para actividades de construcción.
- c) Conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura vial.
- d) Construcción de obras menores.
- e) Operación de la División.
- f) Investigación y transferencia de conocimiento.
- g) Elaboración de propuestas de normalización técnica.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la DINAV, deberá conformar una cuenta de pre inversión en la cual depositará anualmente el monto equivalente a al menos un 2%, como mínimo, de los ingresos de las fuentes definidas en los incisos a), b) y c) del artículo 20, que podrá utilizar únicamente para las actividades indicadas en los incisos a) y b) del presente artículo, y en concordancia con los planes institucionales (estratégicos, quinquenales y operativos), cuyo contenido mínimo será definido por el MOPT.

Para el fortalecimiento de las competencias del MOPT en materia de estudios preliminares y control de calidad de los materiales utilizados en la obra pública, se reservará al menos un 0,2% del Fondo Nacional de Vialidad para reforzar la operación del Laboratorio de Materiales del MOPT.

Para la implementación y funcionamiento del Sistema de Gestión de Activos Viales al que refiere el artículo 23 la División, destinará al menos un 0.5% de los ingresos de las fuentes definidas en los incisos a), b) y c) del artículo 20.

Artículo 22 bis. - La DINAV está autorizada para utilizar sus recursos presupuestarios y gestionar la creación de plazas temporales para el apoyo de su gestión en los ámbitos de su competencia, previa autorización de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda. Esta autorización tiene el objetivo de promover la eficiencia en la gestión de la infraestructura a su cargo y la transferencia de

conocimiento a la Administración. Los contratos de estas plazas podrán tener un plazo máximo de cinco años.

Artículo 23.- El MOPT deberá elaborar planes estratégicos de largo plazo (20 años) mediante un Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV), que incorpore su conservación, rehabilitación y reconstrucción, cuando así se requiera.

A partir de ellos, deberá generar planes quinquenales y anuales de inversión con indicadores técnicos de desempeño. Para ello, deberá acatar los lineamientos y políticas del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en materia de pre-inversión. En estos planes se definirán al menos, los progresos durante estos períodos mediante indicadores de condición superficial y capacidad estructural de los pavimentos, así como los respectivos indicadores de condición para los puentes.

La gestión de infraestructura deberá enfocarse prioritariamente hacia la preservación en buen estado de los activos que no se encuentran en estado avanzado de deterioro, para favorecer el uso más eficiente de los recursos.

Además, se deberán gestionar bajo los principios de competitividad y transparencia en los procesos de contratación y promoviendo la disponibilidad de información resumida, clara, concisa, gratuita y gráfica para toda la población, para lo cual se deberá utilizar las herramientas tecnológicas disponibles que permitan una adecuada aplicación de dichos principios. Dicha información deberá cubrir todas las actividades de gestión, y será proporcionada de forma tanto proactiva como reactiva y en un formato estandarizado.

Estos planes deberán estar disponibles y actualizados en el sitio web del MOPT.

Cuando por motivos imprevisibles la red vial nacional haya sido afectada por fenómenos naturales, la DINAV podrá actuar bajo excepción de los planes del Sistema de Gestión de Activos Viales en procura de la satisfacción del interés público, con el fin de retomar la red a su estado funcional, evitar cierres parciales o totales de vías o reducción de carga en puentes.

Artículo 24.-

En todas las labores de planificación, diseño, conservación, mantenimiento rutinario y manteniendo periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional o cantonal, que realicen el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las municipalidades, de acuerdo con sus respectivas competencias, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial en el diseño y verificar su debida implementación durante su construcción, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria y en forma coordinada entre órganos y entes.

Como parte de la seguridad vial deberán incorporarse prevenciones para el paso seguro de peatones, incluidos aquellos a nivel y a desnivel, la protección para el tránsito seguro de peatones longitudinal a la vía, las bahías para las paradas de transporte público, las ciclorutas, en los casos que corresponda, y la adecuada visibilidad de las vías, incluida la eliminación de obstáculos en ellas y en el derecho de vía de estas y cualquier otro que se disponga vía reglamento.

Para salvaguardar la seguridad vial, deberá tomarse en consideración el entorno urbano que atraviesen las vías, los planes reguladores, las directrices del Ministerio de la Vivienda, del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y la Ley N.º 7600, las condiciones para vías con accesos restringidos o no restringidos, así como todos los otros elementos, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos que garanticen la mejor seguridad vial de los peatones y conductores.

Asimismo, es obligación del Estado mantener la infraestructura vial nacional en buen estado; para tal fin, deberá invertir anualmente los recursos necesarios y deberá realizar las gestiones necesarias para reestablecer el funcionamiento de la red ferroviaria nacional, procurando en esta forma, detener el deterioro que sobre la red vial nacional ocasiona el flujo de vehículos de carga pesada.

Artículo 24 bis. - La DINAV está autorizada a intervenir rutas cantonales únicamente en los siguientes casos:

[...]

b) Cuando, producto de la ejecución de un proyecto en una ruta nacional se vean afectadas las condiciones operativas de las rutas cantonales circundantes. En estos casos, el Ministerio de Obras

Públicas y Transportes (MOPT) deberá realizar los trabajos preparatorios en la ruta cantonal tendientes a mejorar su capacidad estructural y operativa que garanticen una mejor integración entre las redes a partir de la planificación y diseño; una vez finalizada la ejecución de las obras, se deberá evaluar el estado en que queda la ruta cantonal y se deberá definir si se requiere una intervención adicional para efectos de restituir la ruta cantonal a las condiciones iniciales previas a la ejecución del proyecto en la red vial nacional o mejorarlas.

Las anteriores intervenciones en la red vial cantonal podrán ser autorizadas por el Ministro, previa notificación y coordinación con la municipalidad respectiva y, para este tipo de intervenciones, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá elaborar un procedimiento que garantice la eficiencia y eficacia de esta intervención.”

“Artículo 26.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes incluirá en sus presupuestos las partidas necesarias para financiar programas de divulgación, promoción y comunicación con los usuarios de vías y puentes, así como para formar y capacitar personal, tanto del sector público como privado, con miras a fortalecer los programas de desarrollo en el campo de la conservación vial, la gestión de carreteras y la transferencia de tecnología.

Artículo 27.- Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes hará del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva.

Asimismo, cada seis meses dará a conocer los programas de trabajo, el monto de las inversiones propuestas, los logros alcanzados y otros índices de interés público, tales como costos de mantenimiento por kilómetro, el estado actual de la red o el costo de las nuevas obras, entre otros.”

“Artículo 29.- Las personas funcionarias de la DINAV estarán dentro del Régimen del Estatuto del Servicio Civil, serán funcionarios del

MOPT y les aplicará la ley n.º10.159, Ley Marco de Empleo Público de 08 de marzo de 2022 y normativa conexas.

Artículo 30.- La aplicación de las sanciones administrativas será ejercida por el superior jerárquico del Ministerio de Obras Públicas y Transportes sin distinciones de ninguna naturaleza, de oficio o a solicitud de parte. La resolución correspondiente deberá notificarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que los hechos llegaron a su conocimiento.

Artículo 31.- El funcionario público deberá denunciar la comisión de los hechos tipificados en el Código Penal en un plazo máximo de treinta días hábiles desde que la conoció; caso contrario, incurrirá en el delito de incumplimiento de deberes, previsto en el Código Penal.”

ARTÍCULO 4.- Se derogan los artículos 5, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 25 y 28 de la ley n.º7798, Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) de 30 de abril de 1998.

ARTÍCULO 5.- Se reforman el inciso a) del artículo 5 y el párrafo primero del artículo 6, ambos de la ley n.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias del 4 de julio del 2001, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 5º-Destino de los recursos

Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

- a. Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la atención de la red vial nacional.

[...]

Artículo 6.- Fiscalización para garantizar la calidad de la red vial nacional. Para lograr la eficiencia de la inversión pública, la Universidad de Costa Rica podrá celebrar convenios con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por intermedio de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME UCR), las siguientes tareas:

[...]"

ARTÍCULO 6.- Se reforman los artículos 49, 213 y el inciso d) del artículo 234 de la ley n.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial de 4 de octubre de 2012, y sus reformas para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 49.- Servicio de transporte público en servicios especiales

Los vehículos que presten servicio de transportes especiales deberán estar rotulados con la leyenda que indique la modalidad de servicio especial que se brinda. Las dimensiones y la ubicación de la rotulación se harán de conformidad con lo establecido en las disposiciones reglamentarias. No podrán realizar otras actividades diferentes de las autorizadas. El permiso para transporte público en servicios especiales en todos los casos se extenderá de forma temporal, por un plazo hasta de dos años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige; mediante acto administrativo motivado del Director de la División de Transporte Público Terrestre, debidamente fundamentado en los reglamentos que se dicten en la materia.”

“ARTÍCULO 213.- Inspectores institucionales de tránsito

La Dirección General de la Policía de Tránsito, a solicitud de instituciones públicas y privadas, podrán investir inspectores de tránsito para velar por el cumplimiento de las señales de tránsito, particularmente, las zonas de paso o de seguridad, circundantes a la respectiva institución.

Estos deben portar, en el ejercicio de sus funciones, la respectiva identificación que para tal efecto determinará la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Quienes así sean investidos están autorizados únicamente para hacer partes o boletas de citación, para efectos del inciso d) del artículo 144, el inciso s) del artículo 145 y los incisos b) y c) del artículo 146 de esta ley.

En el caso de las universidades públicas podrán contar con un cuerpo especial de inspectores de tránsito que tendrá las atribuciones y competencias que esta ley otorga para ejercer el control y la vigilancia vehicular dentro de sus instalaciones. Fuera de las instalaciones, estas competencias se establecerán mediante convenio de cada universidad pública con la División General de la Policía de Tránsito.

Sin perjuicio de las labores ordinarias de la Policía de Tránsito, la Dirección de Policía de Tránsito podrá investir a funcionarios de la División de Nacional de vialidad como inspectores de pesos y dimensiones, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por dicha Dirección para la designación.

Los inspectores de pesos y dimensiones deberán cumplir las disposiciones, las obligaciones y los protocolos definidos por la Dirección de Policía de Tránsito, así como con la reglamentación respectiva. Podrán ejercer sus funciones en instalaciones de controles permanentes o temporales. El avituallamiento de este cuerpo policial corresponderá al DINAV.

Los inspectores de pesos y dimensiones podrán confeccionar boletas por las infracciones contempladas en los siguientes incisos a), b) y c) del artículo 145 de esta ley.”

“ARTÍCULO 234.- Destinos específicos de las multas

(...)

d) Un setenta por ciento (70%) del monto de las multas que hubieran sido confeccionadas por los inspectores municipales de tránsito, producto de las infracciones definidas en esta ley, será transferido a la municipalidad donde se confeccionó la boleta. Estos montos se destinarán a inversión de capital en el fortalecimiento de la seguridad vial y el financiamiento del programa de los inspectores de tránsito municipal.

En el caso de las multas que hubiesen sido confeccionadas por los inspectores de pesos y dimensiones, el cuarenta por ciento (40%) será transferido a la División Nacional de Vialidad para el financiamiento de los procesos de control de pesos y dimensiones.”

ARTÍCULO 7.- Se reforma el inciso a) del artículo 2 de la Ley n.º3155 Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, del 05 de agosto de 1963, como se indica:

“Artículo 2º.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

- a. Planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar, con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional.

[...]"

ARTÍCULO 8.- Se reforma el párrafo primero del artículo único de la ley n.º 9983 Ley de Exoneración de pago para dar publicidad en el diario oficial La Gaceta a documentos relacionados con expropiaciones para la ejecución de proyectos de obra pública a realizar por parte del Ministerio y Obras Públicas y Transportes y sus Consejos, del 19 de mayo de 2021, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“ARTÍCULO ÚNICO- Exoneración.

Se exonera al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y al Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) del pago en las publicaciones requeridas en el diario oficial La Gaceta, para el trámite de expropiación, específicamente en lo que respecta a la declaratoria de interés público, fe de erratas, resoluciones de pago por indemnizaciones y cualquier modificación posterior a la declaratoria de interés público de las siguientes obras:

[...]"

ARTÍCULO 9.- Se reforma el artículo 7 de la Ley n.º 9899 Aprueba Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del Programa de infraestructura vial y movilidad urbana y del contrato de préstamo N°4864/OC-CR que financia Programa de Infraestructura vial de Asociaciones Público Privadas de 10 de setiembre de 2020, para que en adelante se lea:

“ARTÍCULO 7- Autorización para cobro de peajes.

Se autoriza de manera facultativa al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para que establezcan en las rutas nacionales el cobro de un peaje en los proyectos a realizar con esta ley, que permita garantizar un adecuado mantenimiento de la vía en todos sus componentes, dentro de los principios de racionalidad, proporcionalidad, oportunidad y conveniencia local y nacional.

Para lo anterior, deberá existir un estudio previo de viabilidad técnica que analice todos los aspectos relacionados con la medida de colocar un peaje. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) se encargará de la aprobación de las tarifas correspondientes.”

ARTÍCULO 10.- Se reforma el párrafo primero del artículo 1 y el artículo 3 de la ley n.º8505, Ampliación y Mejoramiento de la Ruta de Acceso Terrestre a la Ciudad de Puntarenas, de 28 de abril de 2006, y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 1- Se autoriza al Estado, por medio de la División Nacional de División Nacional de Vialidad (DINAV) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para que construya, mejore y conserve, a través de proyectos de infraestructura vial, aquellas obras necesarias que complementen el acceso terrestre a la ciudad de Puntarenas, en los terrenos del tramo del ferrocarril al Pacífico, comprendidos entre el Liceo de Chacarita y la antigua Capitanía de Puerto de la ciudad de Puntarenas, incluyendo los terrenos correspondientes al actual derecho de vía a favor del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), que se extiende por siete metros con sesenta y dos centímetros (7,62 m), a partir del centro de la actual vía férrea a ambos lados en terreno plano, y a cinco metros (5 m) en los terrenos con corte o relleno a ambos lados de la vía, a partir de la cima de los cortes o del pie del talud correspondiente, así como los demás terrenos de dominio público adyacentes.

[...]

“Artículo 3- El Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la División Nacional de Vialidad (DINAV) y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), establecerá los mecanismos de coordinación, señalización y determinación de los horarios correspondientes para la utilización de forma conjunta de la nueva carretera panorámica de acceso a Puntarenas y del ferrocarril, a efectos de garantizar la seguridad vial de los usuarios.”

ARTÍCULO 11.- Se reforma el párrafo final del artículo 76 de la Ley n.º6043, Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre, de 02 de marzo de 1977, cuyo texto dirá:

“Artículo 76.-

[...]

Igualmente, reservará una zona no menor de cincuenta metros de ancho (50 m) a partir de la pleamar ordinaria, que dedicará a la construcción de la sección de la carretera panorámica comprendida entre "La Vuelta", ubicada en el distrito doce, Chacarita, y las inmediaciones del "Yacht Club", en el distrito primero, Puntarenas; la cual, por tratarse de una ruta de la red vial nacional estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y su conservación vial a cargo de la División Nacional de Vialidad (DINAV)."

CAPÍTULO II DE LA DIVISIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 12.- Se reforman los artículos 3, 4, 5, 8, 9, el párrafo primero del artículo 10, 11, el inciso g) del artículo 14, 15, 16, 17, 20, 22 y 23 de la ley n.º6324, Ley de Administración Vial de 24 de mayo de 1979, para que, en adelante, se lean de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 3.- La Administración Vial estará constituida por:

- 1) La División de Movilidad y Seguridad Vial.
- 2) La Dirección General de Educación Vial.
- 3) La Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- 4) La Dirección General de la Policía de Tránsito.

ARTÍCULO 4.- Se crea la División de Movilidad y Seguridad Vial (DIMOSEVI) como un órgano con desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, contará con personalidad jurídica instrumental para realizar las competencias previstas en esta ley. En su calidad de órgano técnico, gozará de independencia de criterio en el desempeño de sus atribuciones de ley.

El Director de la DIMOSEVI será el responsable directo ante el ministro y el viceministro de Obras Públicas y Transportes, en los asuntos que le competen; esta relación jerárquica directa no podrá ser debilitada ni limitada por ninguna disposición organizativa ni administrativa.

Serán funciones del Director, la dirección, coordinación, implementación, supervisión y evaluación de las actividades técnicas,

científicas y administrativas que se ejecuten en el cumplimiento de esta ley y que se desarrollarán vía reglamento.

La Dirección tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.”

“Artículo 5.- El ministro de obras públicas y transportes podrá conformar un órgano consultivo técnico y asesor, ad honórem, en materia de seguridad y administración vial nacional, cuyo criterio no será vinculante. La organización y funcionamiento serán definidos en vía reglamento.

El Ministro o su representante será quien coordine dicho órgano consultivo y estará además integrado, al menos, por los siguientes miembros:

1. Un representante del Ministerio de Educación Pública, designado por el Ministro o Ministra de esa cartera.
2. Un representante del Ministerio de Salud, designado por el Ministro o Ministra de esa cartera.
3. Un representante del Instituto Nacional de Seguros, designado por la Junta Directiva.
4. Un representante de los Gobiernos Locales que será elegido mediante los mecanismos que establezca el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM).

Para ser miembro del consejo consultivo se requiere:

- a) Ser profesional con título académico, debidamente incorporado al colegio respectivo, de preferencia con experiencia en seguridad vial y/o transportes o áreas afines.
- b) No tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la División.
- c) Cualquier otra condición que señale el reglamento.”

“Artículo 8.- El Director de la División de Movilidad y Seguridad Vial conocerá y resolverá los asuntos de su competencia, de conformidad con la ley, previo estudio e informe de los directores de sus áreas técnicas.

Artículo 9.- Serán competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la División de Movilidad y Seguridad Vial, las siguientes:

- a) Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, incluyendo las evaluaciones del nivel de protección que las carreteras y caminos ofrecen a peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos, así como los datos de accidentabilidad históricos para identificar problemas de movilidad, seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.
- b) Conocer y aprobar orientaciones y prioridades, recomendar proyectos para programas de movilidad multimodal, funcional de tránsito y promoción proactiva de la seguridad vial.
- c) Proponer ante el Ministro de Obras Públicas y Transportes la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos, bienes y carga en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.
- d) Recomendar al Ministro de Obras Públicas y Transportes, los montos de los resarcimientos, cobros, permisos, certificaciones, daños en señales viales, escoltas especiales, cursos, materiales de estudio, traslados originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito.
- e) Administrar el Fondo de Movilidad y Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la movilidad y seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, y la Policía de Tránsito.
- f) Promover y regular los estudios de movilidad multimodal, estudios funcionales de tránsito y seguridad vial de acuerdo con

el ordenamiento jurídico vigente en la red vial nacional y cantonal.

- g) Promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, además de los principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras, todo de conformidad con la ley n.º9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística de 24 de febrero de 2019.”
- h) Desarrollar, avalar e implementar planes, programas, proyectos, estudios técnicos, auditorías integrales, evaluaciones, asesorías, capacitaciones e investigaciones en movilidad y seguridad vial; así como generar intervenciones de prevención y promoción en la materia, que permitan mejorar el desplazamiento seguro de los diferentes usuarios motorizados y no motorizados en el sistema de movilidad y transporte.
- i) Atender las siguientes funciones establecidas en la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial:
 - i. Anotación de la boleta de citación confeccionada por el oficial de tránsito (artículo 162),
 - ii. Trámite de la impugnación a las boletas de citación (artículo 163 y siguientes)
 - iii. Pago y cobro de multas (artículos 192 y siguientes).
 - iv. Custodia de los vehículos detenidos (artículo 150),
 - v. La devolución de placas y vehículos detenidos (artículos 151 y 152)
 - vi. La disposición de vehículos no reclamados (artículo 155).

- vii. Todo lo relacionado al Capítulo IV denominado Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, (artículo 223)

“Artículo 10.- Para el cumplimiento de las funciones de la División, el MOPT contará con los siguientes recursos que formarán el Fondo de Movilidad y Seguridad Vial:

[...]

“Artículo 11.- La División de Movilidad y Seguridad Vial, contará con una Dirección de Ingeniería de Tránsito como parte de su estructura organizacional y subordinada a ella, tendrá a su cargo el estudio de los problemas de tránsito y de sus consecuencias ambientales y sociales, así como el diseño y la ejecución de medidas y propuestas de normas técnicas para controlarlas. Para tales fines tendrá a su cargo el señalamiento vial.”

“Artículo 14.-La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá las siguientes funciones:

[...]

- g. Preparar y presentar al Director de la DIMOSEVI los presupuestos de ingresos y egresos relativos al Fondo contemplado en el artículo 10 de la presente ley; y

[...]

Artículo 15.- La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá una Oficina Coordinadora y de Asistencia Técnica para asesorar a las municipalidades sobre estudios funcionales y de seguridad vial, estudios de ingeniería, planificación y regulación del tránsito. Los programas, planes y diseños para proyectos relacionados con el tránsito en los cantones deberán ser revisados y aprobados en un plazo hasta de treinta días hábiles por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, antes de ser ejecutados por la respectiva

municipalidad; vencido este plazo sin haberse emitido un criterio, se tendrán por aprobados.

Artículo 16.- La División de Movilidad y Seguridad Vial, contará con una Dirección de la Policía de Tránsito que tendrá plena responsabilidad sobre el control y vigilancia de las operaciones de tránsito en todo el país. Para el cumplimiento de sus funciones deberá acatar las disposiciones formuladas por las División de Transporte Público Terrestre y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, en cuanto a los aspectos técnicos, operacionales y legales del tránsito.

Artículo 17.- La Dirección de la Policía de Tránsito contará con las dependencias que indique el respectivo reglamento. Su personal administrativo estará sujeto al Régimen de Servicio Civil y su personal operativo al Régimen Policía, quien tendrá investidura de autoridad para todos los efectos legales correspondientes y les aplicará la ley n.º10.159, Ley Marco de Empleo Público de 08 de marzo de 2022 y normativa conexas.”

“Artículo 20.- La División de Movilidad y Seguridad Vial, contará con una Dirección General de Educación Vial, la cual será la responsable de todo el Sistema Nacional de Acreditación de Conductores, que incluye el proceso de formación de conductores y la expedición de las licencias de conducir.”

“Artículo 22- La persona directora tendrá a su cargo la DIMOSEVI, será nombrada por el Ministro o Ministra, responderá personalmente por su gestión y será la máxima autoridad administrativa del órgano; lo representará judicial y extrajudicialmente, con poder generalísimo sin límite de suma y será el superior inmediato del personal del órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Poseer un título profesional a nivel universitario afín a los objetivos de la División.
- b) Estar incorporado en el colegio profesional respectivo.
- c) Poseer experiencia comprobada en materia de seguridad vial y/o transportes, por un período no menor de diez años.
- d) No tener lazos de consanguinidad ni afinidad con los jefes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la

prestación de servicios afines a la división; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas. Para acreditar lo anterior se emitirá declaración jurada.

El puesto del Director es de confianza, será de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y estará sujeto al régimen de prohibición para el ejercicio liberal de la profesión conforme a lo establecido en la ley n.º5867, Ley de compensación por pago de Prohibición de 15 de diciembre de 1975.

Dentro de la estructura de la DIMOSEVI podrá existir una persona Sub Directora, quien será designada por el Ministro y deberá cumplir los mismos requisitos que la persona Directora. Ejercerá las atribuciones que le asigne la Dirección de la División y le sustituirá en sus ausencias temporales.

Artículo 23- El director de división tendrá las siguientes funciones:

- a) Ejecutar las resoluciones que tome en el ejercicio de sus funciones.
- b) Organizar lo administrativo y fungir como superior jerárquico en materia laboral de los funcionarios y funcionarias del órgano, conforme a esta ley, sus reglamentos y las normas conexas.
- c) Definir los programas de trabajo internos.
- d) Presentar ante el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes los informes que le sean requeridos.
- e) Ejecutar cualquier gestión encomendada por el Ministro y Ministra de Obras Públicas y Transportes, afín con los objetivos, competencias y grado de desconcentración de la División.
- f) Suministrar, en caso de impugnaciones en sede administrativa, toda la información que se requiera en alzada, so pena de que su incumplimiento se considere falta grave.
- g) Las demás que establezca el ordenamiento jurídico.”

ARTÍCULO 13.- Se derogan los artículos 6 y 7; los incisos f) y ch) del artículo 14 y los artículos 24, 25 y 26 de la Ley n.º6324, Ley de Administración Vial, del 24 de mayo de 1979.

ARTÍCULO 14.- A partir de la publicación de esta ley, toda referencia al “Consejo”, “Consejo de Seguridad Vial” o “COSEVI”, en la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre del 2012, léase en su lugar: “División de Movilidad y Seguridad Vial”.

ARTÍCULO 15.- Se deroga el inciso 37 del artículo 2 y el artículo 248 de la ley n.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre del 2012.

ARTÍCULO 16.- Se reforma el artículo 1, el inciso b) del artículo 2 y los artículos 3, 15 y 17 de la ley N° 9976 Movilidad peatonal del 09 de abril de 2021, para que, en adelante, se lean de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 1- Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).”

ARTÍCULO 2- Fines. Son fines de esta ley:

[...]

b) Atribuir como competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional.

[...]

ARTÍCULO 3- Declaratoria de interés público. Se declara de interés público la movilidad peatonal integral, incluyendo sus traslapes con otros tipos de movilidad. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria, como de la presente ley, estarán a cargo de las municipalidades y contarán con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA), del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), de la Asociación de Alcaldes e Intendentes (ANAI), del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), prestadores de servicios de electricidad, suministro de agua potable, telecomunicaciones e infraestructura de redes, del Instituto de Desarrollo Rural (INDER), de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), del Ministerio de Salud, del Ministerio de

Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y de las Asociaciones de Desarrollo Integral.”

“ARTÍCULO 15- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y las corporaciones municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios establecidos en esta ley, en busca del bien común.”

“ARTÍCULO 17- Las corporaciones municipales y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) podrán eliminar cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal.”

CAPÍTULO III

DE LA DIVISIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE

ARTÍCULO 17.- Refórmense el artículos 1, 2 y 3, el párrafo primero del artículo 4, los artículos 5, 6, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 18, 22, los incisos a), c) y d) del artículo 25, los artículos 26, 27, 28, los incisos a) y b) del punto 1, así como el inciso c) del punto 2 y, el párrafo final del artículo 29, el artículo 30, los incisos b), c) y sus sub incisos del 1 al 5, así como los incisos d), e), f) y g), todos del artículo 32, el artículo 33, el párrafo penúltimo del artículo 35, el párrafo primero del artículo 36, el artículo 36 bis, 39, el párrafo primero y el inciso c) del artículo 40, 41, 42, el párrafo primero del artículo 42 bis, el artículo 47, el encabezado del primer párrafo del artículo 49, los artículos 50, 51, 54, 55, el título y párrafo primero del artículo 56, el artículo 57, el título y párrafo primero del artículo 59 y el artículo 61, todos de la ley n.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, y sus reformas, del 22 de diciembre de 1999, para que, en adelante, se lean de la siguiente manera:

“Artículo 1.- Definiciones

Para efectos de la aplicación y hermenéutica de la presente ley, se definen los siguientes términos:

- a) Autoridad: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- b) Base de operación: Zona o área geográfica del territorio costarricense donde el MOPT autoriza la operación del servicio de un taxi autorizado.

El MOPT, por reglamento, garantizará que exista al menos una base de operación en cada distrito territorial del país.

- c) Base de operación especial: Zona o área geográfica en los puertos, aeropuertos y otros sitios con fines de interés turístico, donde el MOPT autoriza la operación de taxis sujetos a reglamentación especial.
- d) Concesión administrativa: Derecho de explotación que se formaliza mediante un contrato por plazo determinado que se otorga a un particular para prestar el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.
- e) División: División de Transporte Público Terrestre.
- f) Ministerio: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- g) Servicio: Servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi.
- h) Tarifa: Retribución económica fijada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- i) Tribunal: Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- j) Tecnologías limpias: Cualquier proceso, producto o servicio que en su transcurso no posee o aminora un impacto negativo continuo sobre el medio ambiente, a través de mejoras significativas en la eficiencia energética, el uso sostenible de los recursos naturales o actividades de protección ambiental.
- k) Combustibles limpios: Son combustibles alternativos con una huella de carbono neta cero, que da cuenta tanto de su producción como de su combustión.
- l) Servicio especial estable de taxi: servicio público de transporte remunerado de personas, dirigido a un grupo cerrado de personas usuarias y que satisface una demanda limitada, residual, exclusiva y estable.

Los permisos para el transporte remunerado de personas mediante microbuses, busetas y autobuses se regirán por lo dispuesto en la ley n.º3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y sus reformas, de 10 de mayo de 1965, o cualquier otra que la sustituya en el futuro.

Artículo 2.- Naturaleza de la prestación del servicio.

Para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión

administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento, o del permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi, de conformidad con lo establecido en el inciso a) del artículo 7 de esta ley.

El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado. Lo anterior independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización.

Será necesaria concesión:

Para explorar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi, en las bases de operación debidamente autorizadas, de conformidad con lo establecido en los incisos b) y c) del artículo 1 de esta ley. Esta modalidad también incluye la prestación del servicio al domicilio o lugar donde se encuentre la persona usuaria, en respuesta a la solicitud expresa de este al prestador del servicio regular de taxi, por alguno de los medios con que éste cuenta para tales efectos.

Se requerirá permiso:

Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad servicio especial estable de taxi, en los casos en que el servicio se brinde de puerta a puerta, para satisfacer una necesidad de servicio limitado, residual y dirigido a un grupo cerrado de personas diferente del que se presta, de conformidad con el párrafo anterior.

Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en la modalidad servicio especial estable de taxi, serán expedidos por el División de Transporte Público Terrestre del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previa presentación de la copia certificada del contrato o los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio. A cada persona física solo se le otorgará un permiso; estas personas podrán agruparse en una persona jurídica, adquiriendo responsabilidad solidaria. El vehículo amparado al permiso deberá ser propio o arrendado mediante leasing financiero. De incumplirse las condiciones en que originariamente se

otorgó el permiso, este se podrá revocar por disposición justificada de la División.

Sin perjuicio de otras sanciones previstas por el ordenamiento jurídico, se cancelará el permiso, previo debido proceso y derecho a la defensa, por las siguientes causas:

a) Cuando se incumplan las obligaciones, los deberes y las prohibiciones fijados en la ley.

b) Cuando se compruebe la falsedad e inexactitud en la documentación presentada ante el MOPT.

c) En caso de traspaso o cesión del permiso a favor de un tercero, sin autorización previa del MOPT.

d) Por prestación ilegal del servicio fuera del área que autorizó el permiso, salvo en los casos en que el origen del servicio sea el área autorizada y el destino fuera de ella.

e) Cuando por acto o resolución firme se cancele o revoque la patente autorizada del área geográfica correspondiente a la persona permisionaria, en vía administrativa o judicial. Asimismo, será razón para cancelar el permiso cuando la persona permisionaria renuncie a la patente otorgada.

f) Cuando el vehículo con que se preste el servicio especial estable de taxi tenga las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión, violando lo establecido al respecto en el artículo 29 de la presente ley.

g) Cuando la persona permisionaria no cuente con las pólizas al día, tal y como lo establece el artículo 29 de la presente ley.

h) Se cancelará el permiso al vehículo autorizado para la prestación del servicio especial estable de taxi, cuando el vehículo autorizado circule por las vías públicas en demanda de pasajeros.

Los permisos no conceden derechos subjetivos al titular y se prolongarán por un plazo hasta de tres años, si se ajustan a los requisitos que se establezcan al efecto.

El MOPT deberá publicar, una vez al año, en el diario oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional, las listas de las personas físicas

o jurídicas que se encuentren debidamente acreditadas para la prestación del servicio especial estable de taxi.

“Artículo 3.- Ámbito De Aplicación

a. El MOPT, regula y controla en todo el territorio nacional el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.

b. Para la prestación del servicio de taxi, se requerirá obtener del MOPT, el otorgamiento de una concesión o permiso administrativa, la cual se adjudicará por medio del procedimiento especial abreviado dispuesto en la presente ley.

No obstante, lo anterior, se respetarán en todos los casos, los principios generales que informan la contratación administrativa.

Artículo 4.- Principios generales de operación

Principios generales de operación: La organización y el funcionamiento del sistema de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, la Administración Pública, en general, el MOPT, en particular y los permisionarios o concesionarios se regirán por los principios generales del servicio público, así como por los siguientes:

[...]

Artículo 5.- Se crea la División de Transporte Público Terrestre (DITRANS) como un órgano con desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, contará con personalidad jurídica instrumental para realizar las competencias previstas en esta ley. En su calidad de órgano técnico, gozará de independencia de criterio en el desempeño de sus atribuciones de ley.

El Director de la DITRANS será el responsable directo ante el ministro y el viceministro de Obras Públicas y Transportes, en los asuntos que le competen; esta relación jerárquica directa no podrá ser debilitada ni limitada por ninguna disposición organizativa ni administrativa.

Serán funciones del Director, la dirección, coordinación, implementación, supervisión y evaluación de las actividades técnicas, científicas y administrativas que se ejecuten en el cumplimiento de esta ley y que se desarrollarán vía reglamento.

La Dirección tendrá las dependencias técnicas necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 6.-

En materia de transporte público, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se encargará de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia; para tal efecto, deberá coordinar sus actividades con las instituciones y los organismos públicos con atribuciones concurrentes o conexas.

El MOPT establecerá en los principales centros de población del país, las oficinas que considere necesarias para facilitar los trámites administrativos referentes a la aplicación de esta ley. Para cumplir sus fines, podrá celebrar toda clase de actos, contratos y convenios con entidades y personas tanto públicas como privadas.”

Artículo 7.- Serán competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de División de Transporte Público Terrestre, las siguientes:

- a) Asesorar al Ministro o Ministra en la rectoría del transporte público y en la formulación de las políticas de transporte público a ser incluidas en la planificación estratégica del transporte.
- b) Ejecutar y coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones o permisos.
- c) Conocer, tramitar y resolver en primera instancia, los asuntos relativos al otorgamiento, prórrogas, suspensiones, caducidad, revocatoria, modificación o cancelación de las concesiones o permisos de servicios público de transportes por autobuses o taxis. Asimismo, la regulación de otros permisos que legalmente procedan.
- d) Tramitar, estudiar y adjudicar las licitaciones sobre concesiones de servicio público en materia de transporte.

- e) Implementar la modernización del transporte remunerado de personas mediante planes y proyectos que sean eficientes para la satisfacción de las necesidades de movilidad de los usuarios y la racionalización del sistema de transporte.
- f) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, inspección técnica vehicular en el transporte remunerado de personas, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.
- g) Facilitar la coordinación interinstitucional entre las organizaciones del sector de transporte público, el sector empresarial, los usuarios de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas cuya gestión se relacione con los servicios de transporte público.
- h) Implementar en coordinación con los órganos correspondientes, las acciones que contribuyan a la reducción de la congestión en las redes viales para transportes público, dentro de sus competencias.
- i) Estudiar y recomendar al Ministro o Ministra normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.
- j) Requerir que la actividad del transporte público, su planeamiento, la inspección técnica vehicular en el transporte remunerado de personas, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos para mejorar la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional e internacional, procurando que este componente esté incorporado a la planificación estratégica.

- k) Conocer, tramitar y resolver en primera instancia, de oficio o a petición de parte, las denuncias referentes a las acciones u omisiones que infrinjan la normativa del transporte público o amenacen con infringirla.
- l) Promover el desarrollo y la capacitación del recurso humano involucrado en las actividades reguladas en esta ley, en concordancia con los requerimientos de un sistema moderno de transporte público.
- m) Autorizar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios de transporte público remunerado de personas, incluyendo las ferroviarias en coordinación con el INCOFER, para asegurar su concordancia con la planificación estratégica del transporte y la consideración de los requerimientos del sistema. Para los servicios de transporte público que se pretendan establecer en vías de administración municipal, la División deberá consultar previamente a la municipalidad respectiva la ubicación de las paradas y terminales. Si el pronunciamiento municipal fuese acompañado de un criterio técnico especializado, será vinculante, siempre y cuando sea emitido dentro del plazo de diez días hábiles a partir de recibida la consulta.
- n) Implementar el Sistema Integrado de Transporte Público con base en la intermodalidad, donde las paradas y terminales se establezcan en función de garantizar el intercambio eficiente y seguro de pasajeros entre los diversos modos y medios de transporte, así como recomendar las obras de infraestructura física necesarias para ello.
- o) Otorgar permisos por un plazo hasta de 2 años para la prestación del servicio público en la modalidad de taxi, ante una necesidad no satisfecha y debidamente probada mediante un estudio técnico.
- p) Solicitar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos los reajustes de tarifas de los servicios de transporte público remunerado de personas modalidad taxi, autobús en ruta regular y servicios especiales.

- q) Aplicar las sanciones que defina la normativa y los contratos de concesión a los operadores de los servicios regulados por la División por incumplimientos originados en la deficiencia en la prestación del servicio público.
- r) Elaborar el plan operativo anual y ejecutarlo previa aprobación del Ministro o Ministra.
- s) Colaborar en la formulación del Plan Estratégico del Ministerio.
- t) Cumplir con las órdenes, instrucciones y circulares emitidas por el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes en el marco de sus competencias.
- u) Proponer al Ministerio de Obras Públicas y Transportes sus presupuestos anuales.
- v) Mantener actualizado el expediente digital completo y unificado, que comprenda los términos en los que fue otorgada la concesión o permiso y su respectivas modificaciones o adiciones. Dicho expediente será de acceso público y se pondrá a disposición a través de las plataformas digitales que corresponda.
- w) Convocar a audiencia pública los asuntos relativos a la renovación de concesiones del servicio de transporte público de autobuses. El procedimiento aplicable será definido mediante reglamento.”

Artículo 8.- El ministro de obras públicas y transportes podrá conformar un órgano consultivo técnico y asesor, ad honórem, en materia de el planteamiento estratégico y modernización del transporte público, cuyo criterio no será vinculante. Su integración y atribuciones serán definidos vía reglamento.

La organización y funcionamiento serán definidos vía reglamento.

El Ministro o su representante será quien coordine dicho órgano consultivo y estará además integrado, al menos, por los siguientes miembros:

1. El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, o su representante.

2. El Director o Directora de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.
3. Un representante del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal designado por el Presidente o Presidenta Ejecutiva.
4. Un representante de los usuarios, cuyas calidades serán definidas vía reglamento.

Para ser miembro del consejo consultivo se requiere:

- a) Ser profesional con título académico, debidamente incorporado al colegio respectivo, de preferencia con experiencia en áreas afines al quehacer de la División.
- b) No tener ningún vínculo con personas físicas o jurídicas que tengan contratos vigentes con el Estado en temas relacionados con la construcción o conservación de carreteras, puentes o con el transporte de personas o bienes.
- c) Cualquier otra condición que se señale vía reglamento.”

“Artículo 12.- Las atribuciones de la Dirección serán ejercidas por el Director o directora de Transporte Público Terrestre, quien tendrá además las siguientes funciones:

- a) Proponer ante el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes los contratos de concesión o permisos para su aprobación y refrendo.
- b) Ejecutar las resoluciones que tome en el ejercicio de sus funciones.
- c) Definir los programas de trabajo internos de la División.
- d) Presentar ante el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes los informes que le sean requeridos.
- e) Ejecutar cualquier gestión encomendada por el Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes, afín con los objetivos, competencias y grado de desconcentración de la División.
- f) Suministrar, en caso de impugnaciones, en sede administrativa, toda la información que se requiera en alzada, so pena de que su incumplimiento se considere falta grave.
- g) Las demás que establezca el ordenamiento jurídico.”

Artículo 13.- La persona directora tendrá a su cargo la DITRANS, será nombrada por el Ministro o Ministra, responderá personalmente por su gestión y será la máxima autoridad administrativa del órgano; lo representará, judicial y extrajudicialmente, con poder generalísimo

sin límite de suma y será el superior inmediato del personal del órgano. Deberá contar con los siguientes requisitos:

- a) Poseer un título profesional a nivel universitario afín a los objetivos de la División.
- b) Estar incorporado en el colegio profesional respectivo.
- c) Poseer experiencia comprobada en materia de transportes por un período no menor de diez años.
- d) No tener lazos de consanguinidad ni afinidad con los jefes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Durante los últimos tres años, no haber sido socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas concesionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios afines a la división; o tener lazos de consanguinidad o afinidad, hasta el tercer grado inclusive, con socios, apoderados o directivos de éstas. Para acreditar lo anterior se emitirá declaración jurada.

El puesto del Director es de confianza, será de libre nombramiento y remoción por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y estará sujeto al régimen de prohibición para el ejercicio liberal de la profesión conforme a lo establecido en la ley n.º5867, Ley de compensación por pago de Prohibición de 15 de diciembre de 1975.

Dentro de la estructura de la DITRANS podrá existir una persona Sub Directora, quien será designada por el Ministro y deberá cumplir los mismos requisitos que la persona Directora. Ejercerá las atribuciones que le asigne la Dirección de la División y le sustituirá en sus ausencias temporales.”

“ARTÍCULO 16.- Creación del Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Créase el Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con sede en San José y competencia en todo el territorio nacional, como órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Sus atribuciones serán exclusivas y contará con independencia funcional, administrativa y financiera. Sus fallos agotarán la vía administrativa y sus resoluciones serán de acatamiento estricto y obligatorio.

El tribunal y las instancias técnicas necesarias para resolver, serán financiados con dineros provenientes del canon de regulación de transporte público y el fondo de administración vial. El Ministerio, hará la distribución calculará el presupuesto según el principio de servicio al costo y con base en un sistema de costeo apropiado para esta actividad.

Artículo 17.- Integración del Tribunal

El Tribunal estará integrado por tres miembros propietarios y tres suplentes, designados por el Poder Ejecutivo, por un período de seis años.

Podrán ser reelegidos, previo concurso de antecedentes que promoverá el Ministro o Ministra y deberán ser juramentados por el Presidente de la República. Las formalidades y disposiciones sustantivas fijadas en el ordenamiento se observarán igualmente para removerlos.

La retribución de los integrantes del Tribunal deberá ser equivalente al sueldo de los miembros de los tribunales superiores del Poder Judicial; la del resto del personal deberá equipararse, según el caso, a la de los cargos afines del personal de esos tribunales o de otros órganos del Poder Judicial donde se desempeñen cargos iguales o similares.

Artículo 18.- Requisitos de los miembros

Para ser miembro del Tribunal, se requiere ser profesional con experiencia en materia de transporte público, seguridad vial u obra pública. Los miembros propietarios y sus suplentes deberán ser abogados. Los propietarios deben trabajar tiempo completo y ser personas que, por sus antecedentes, títulos profesionales y reconocida competencia en la materia, sean garantía de imparcialidad y acierto en el desempeño de sus funciones.

Anualmente, este Tribunal elegirá de su seno a un presidente, un vicepresidente y un secretario. Un reglamento interno regulará los elementos necesarios para el desempeño adecuado y eficiente de sus labores.”

“Artículo 22.- Competencia del Tribunal

El Tribunal será competente para lo siguiente:

- a) Conocer y resolver en sede administrativa, los recursos de apelación que interpongan contra los actos administrativos emitidos por las Divisiones que conforman el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según se establezca vía reglamento.
- b) Las resoluciones del Tribunal no tendrán más recursos y darán por agotada la vía administrativa.”

“Artículo 25.- Cálculos del canon

Por cada actividad regulada, el MOPT cobrará un canon consistente en un cobro anual que se dispondrá de la siguiente manera:

a) El MOPT calculará el canon de cada actividad según el principio de servicio al costo y deberá establecer un sistema de costeo apropiado para cada actividad regulada.

[...]

c) En el mes de junio de cada año, el MOPT presentará ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, para su aprobación, el proyecto de cánones para el año siguiente, con su justificación técnica. Recibido el proyecto, la Autoridad Reguladora dará audiencia, por un plazo de diez días hábiles, a las empresas reguladas para que expongan sus observaciones al proyecto de cánones. Transcurrido el plazo, se aplicará el silencio positivo.

d) El proyecto de cánones deberá aprobarse a más tardar el último día hábil de agosto del mismo año. Vencido este término sin el pronunciamiento de la Autoridad Reguladora, el proyecto se incluirá dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se tendrá por aprobado. El MOPT determinará los medios y los procedimientos adecuados para recaudar los cánones referidos en esta Ley.

Artículo 26.- Inembargabilidad de recursos

El patrimonio del Tribunal será inembargable y de ningún modo podrá ser traspasado al Gobierno central ni a sus instituciones; tampoco podrá ser usado por ellos.

Artículo 27.- Administración de recursos

Todos los recursos financieros a que hace mención esta ley ingresarán a la Tesorería Nacional. Por medio del Presupuesto de la República el Ministerio de Hacienda destinará la totalidad de los ingresos provenientes de esta ley en favor del MOPT y del Tribunal, para cubrir los gastos correspondientes a la ejecución de las funciones que les han sido asignadas.

Artículo 28.- Fiscalización

La administración de los recursos estará sometida a la fiscalización de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno dispuestos vía reglamento o acordados por el MOPT y el Tribunal.

Artículo 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi

1- Para la prestación del servicio de taxi se requiere obtener de previo una concesión administrativa otorgada por el MOPT, sujeta a las siguientes condiciones:

a) Las concesiones administrativas de servicio remunerado de personas en la modalidad de taxi estarán subordinadas a los estudios técnicos de oferta y demanda aprobados por el MOPT.

b) Las concesiones se otorgarán por base de operación, según los criterios técnicos correspondientes, por plazos prorrogables de diez años a solicitud de la persona concesionaria, previo cumplimiento de la licencia C-1 al día. El MOPT podrá autorizar la existencia de bases de operación especiales con fines turísticos, dependiendo de las características de la zona o del área geográfica, las cuales se determinarán mediante un reglamento especial, de acuerdo con los principios fundamentales de esta ley.

[...]

2- Para la prestación del servicio especial estable de taxi, a que se refiere el artículo 2 de esta ley, se requiere obtener un permiso otorgado por el MOPT, sujeto a las siguientes condiciones:

[...]

c) Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio público modalidad especial estable de taxi, no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión para prestar el servicio en una determinada base de operación autorizada por el MOPT, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, tal como lo defina el reglamento

de rigor, así como cualquier otro distintivo que pueda inducir a error a las personas usuarias del servicio de taxi. Además, deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas. Estos automotores no podrán tener una antigüedad superior a los diez años, contados desde su año de fabricación.

[...]

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley n.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Ministerio de Obras Públicas pueda cancelar el permiso.”

Artículo 30.- Convocatoria a concurso

Aprobados los estudios de oferta y demanda que determinen el número de concesiones que se otorgarán por base de operación en el territorio nacional, el MOPT publicará en La Gaceta y los diarios de mayor circulación nacional, un concurso público para calificar a los futuros concesionarios del servicio de taxi.”

“Artículo 32.- Requisitos de las ofertas

Las ofertas deberán cumplir los siguientes requisitos:

[...]

b) Presentar la oferta en sobre cerrado dirigido al MOPT y especificar el objeto del concurso y la base de operación donde se pretende prestar el servicio.

c) Adjuntar la declaración jurada rendida ante notario público, en la cual conste:

1- Que no lo alcanza ninguna de las prohibiciones contenidas en esta ley, ni en la ley n.º9986, Ley General de Contratación Pública de 27 de mayo de 2021 y su reglamento.

2- Que se compromete a respetar la base de operación que se le asigne.

3- Que se compromete a mantener vigente, durante todo el período de la concesión, el seguro del vehículo que utilizará para prestar el servicio de taxi.

4- Que se compromete a cobrar solo las tarifas autorizadas oficialmente.

5- Que no es miembro de una persona jurídica concesionaria de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.

d) Demostrar que está al día en el pago de los impuestos nacionales.

e) Aportar copia de la cédula de identidad.

f) Aportar certificación del MOPT que acredite haber cancelado las obligaciones citadas en la Ley de tránsito por vías públicas y terrestres, No. 7331, de 13 de abril de 1993.

g) Rendir garantía de participación equivalente a un salario base establecido en el artículo 2 de la Ley No. 7337, de 5 de mayo de 1993, a favor del MOPT, en la forma mencionada en el Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. El propósito es garantizar la seriedad de la oferta mediante la cual concursa.

Artículo 33.- Tabla de evaluación de ofertas

Todo concurso que se publique deberá contener una tabla de evaluación en la que se califiquen los siguientes puntos:

a) Experiencia en la prestación del servicio público: Se acreditará hasta el cuarenta por ciento (40%) del total de puntos por evaluar en la siguiente forma: cuatro puntos por cada año de poseer la licencia tipo C-1, para conducir taxi.

b) Habitualidad en la prestación del servicio público: Se acreditará hasta un cuarenta por ciento (40%) del total de puntos por evaluar, de la siguiente manera: cuatro puntos por cada año que aparezca registrado en la Caja Costarricense de Seguro Social, en calidad de empleador o de empleado en el servicio público en la modalidad de taxi, o de cotizante del seguro voluntario. Para lo anterior, se tomarán en cuenta únicamente los últimos diez años.

c) Experiencia en la administración de una unidad de servicio público en la modalidad de taxi: Se acreditarán hasta diez puntos del total de

puntos por evaluar, un punto por cada año, a quienes presenten una certificación en la que se indique su inscripción como empresario, de taxis (concesionarios) debidamente inscritos en las oficinas respectivas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Para lo anterior, se tomarán en cuenta únicamente los últimos diez años.

d) Profesionalismo en la prestación del servicio: Se acreditarán diez puntos del total de puntos por evaluar, a quienes demuestren, mediante una certificación del MOPT y otra de la instancia que reciba denuncias de los usuarios, que no han incurrido en faltas mientras prestaban el servicio público de taxi. Para lo anterior, se tomarán en cuenta únicamente los últimos cinco años. Los incisos anteriores se aplicarán sin detrimento de los requisitos que la presente ley u otras establezcan como obligatorios para la operación de un servicio público en la modalidad de taxi.”

“Artículo 35.- Forma de adjudicación

[...]

El MOPT resolverá la asignación dentro de los tres días hábiles siguientes a la calificación.

[...]

Artículo 36.- Procedimiento aleatorio

La adjudicación por sorteo se celebrará en audiencia pública del MOPT, con la participación de la Notaría del Estado. La fecha, la hora y el lugar de esta audiencia serán notificados a los oferentes de cada base de operación y se publicarán en uno de los medios escritos de comunicación colectiva de mayor circulación, al menos con cinco días de anticipación.

[...]

Artículo 36 bis. - Realizada la adjudicación de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 35 y 36 de esta Ley, si no ha sido posible asignar la totalidad de las concesiones administrativas dispuestas en el concurso, el MOPT, por medio de acto motivado, podrá adjudicar, mediante concesión, las declaradas desiertas, entre los oferentes que califiquen como elegibles, cumplan los requisitos de ley para la prestación de servicio público y no hayan resultado adjudicatarios.

El MOPT, mediante estudio de oferta y demanda, redistribuirá las concesiones declaradas desiertas por falta de oferentes, en las bases de operación donde se determine una mayor necesidad de oferta del

servicio público; el proceso de adjudicación señalado en el párrafo anterior lo realizará entre los oferentes de esas bases de operación, siempre y cuando se encuentren dentro de la misma provincia.”

“Artículo 39.- Registro de contratos de concesión

Una vez firmado el contrato de concesión entre el MOPT y el concesionario, el contrato se inscribirá en el Registro de Concesiones de la División. Este Registro contendrá el número y nombre exactos de los concesionarios de taxis según la base de operación asignada, así como las cesiones, las modificaciones y la terminación que ocurran en las concesiones.

“Artículo 40.- Extinción de la concesión

El MOPT podrá cancelar la concesión administrativamente, de conformidad con las siguientes causales:

[...]

c) Ceder el permiso a favor de un tercero, sin autorización del Ministerio.

[...]

Artículo 41.- Modificación del contrato de concesión

En cualquier momento, el MOPT podrá modificar el contenido del contrato de concesión, en resguardo del interés público o por una situación de carácter imprevisible.

Artículo 42.- Cesión del contrato de concesión

Previa autorización de la División, la concesión para prestar el servicio podrá cederse mediante escritura pública y se inscribirá en el Registro de Concesiones correspondiente.

Los procedimientos, las regulaciones y los requisitos para ceder el contrato serán fijados vía reglamento.

En ningún caso, la División, autorizará la cesión si no han transcurrido tres años desde el inicio del contrato de concesión”

Artículo 42 bis. - Traspaso de beneficio de la concesión en el servicio público de taxi por muerte de la persona concesionaria.

Todo concesionario o concesionaria del servicio público del transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi podrá designar libremente e incluirse en el Registro de Concesiones del MOPT una persona beneficiaria titular y una suplente, para el caso de muerte.
[...]"

“Artículo 47.- Requisitos

Los vehículos dedicados al servicio de taxi deberán cumplir con los requisitos fijados respecto del color, los distintivos internos y externos, las características de seguridad y el equipo necesario para asegurar la aplicación del régimen tarifario, que el MOPT determine mediante reglamento.”

“Artículo 49.- Excepciones a requisitos subjetivos

Por medio de acto administrativo motivado, el MOPT podrá exonerar a los concesionarios del cumplimiento de las condiciones referidas en el inciso e) del artículo anterior, o de algunos de los requisitos mencionados en ese artículo, a las personas enumeradas a continuación:

[...]

“Artículo 50.- Capacitación

Para conducir los vehículos del transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, se requerirá estar capacitado y cumplir los requisitos fijados en la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial de 04 de octubre de 2012 y sus reformas. Un reglamento definirá los contenidos de la capacitación que se requiere en este artículo.

ARTÍCULO 51.- Características. Los vehículos destinados a prestar el servicio de taxi deberán poseer las características y condiciones que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes determine mediante reglamento. Por ese medio, regulará al menos el color y los demás distintivos externos o internos, así como las características técnicas de

funcionamiento, el modelo y la modalidad de equipo que asegure al usuario la aplicación debida del régimen tarifario vigente.”

“Artículo 54- Participación de los usuarios

Los usuarios tendrán a su disposición, de manera permanente, mecanismos para presentar quejas, denuncias o propuestas, los cuales incluirán medios tecnológicos. Vía reglamento se determinará el procedimiento para su presentación, que deberá ser fácil, simple y accesible.

Adicionalmente, la División de Transporte Público Terrestre deberá contar con una plataforma electrónica que permita a los usuarios de los servicios de transporte remunerado de personas evaluar la calidad del servicio brindado. El promedio de la calificación otorgada por los usuarios deberá ser considerado para efectos de una eventual renovación de la concesión.

El Poder Ejecutivo establecerá mediante reglamento el porcentaje de calificación que se le dará a las evaluaciones de los usuarios realizadas por plataformas electrónicas, lo cual, será uno de los aspectos que deberá considerarse para la eventual renovación de los permisos o concesiones.

Artículo 55.- Promoción de asociaciones de usuarios

El MOPT fomentará la constitución y el desarrollo de asociaciones de usuarios, para que participen, en la planificación y gestión del sistema de transporte.

Artículo 56.- Obligaciones del ministerio

El MOPT mantendrá informados a los usuarios del servicio de taxi respecto de lo siguiente:

[...]

Artículo 57.- Fijación y aprobación de tarifas

Corresponderá al MOPT solicitar la fijación de las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará, respaldando sus

actuaciones en los estudios técnicos, jurídicos, administrativos, económicos y financieros que determine y estime conveniente realizar o solicitar.”

“Artículo 59.- Control de tarifas para permisionarios de servicio público de taxi

Sin excepción, todo concesionario del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, deberá proveer el vehículo con el que presta tal servicio de un sistema de medición en perfecto estado de funcionamiento, que le permita al usuario saber con exactitud la suma por pagar según la distancia reconocida. Este sistema deberá ser autorizado por la División de Transporte Público Terrestre y revisado periódicamente por él para verificar que se acaten las tarifas fijadas por la Autoridad.

[...]

“Artículo 61- Las personas funcionarias de la DITRANS estarán dentro del Régimen del Estatuto del Servicio Civil, serán funcionarios del MOPT y les aplicará la ley n.º10.159, Ley Marco de Empleo Público de 08 de marzo de 2022 y normativa conexas.

El Tribunal queda autorizado para contratar directamente tanto al personal como los servicios que requieran.”

ARTÍCULO 18.- Se adiciona un inciso e) al artículo 24 de la ley n.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi del 22 de diciembre de 1999, y sus reformas, cuyos textos dirán:

“Artículo 24.- Fuentes de financiamiento

El MOPT y el Tribunal tendrán el siguiente financiamiento:

[...]

e) El Fondo de Administración Vial.”

ARTÍCULO 19.- Se derogan los artículos 9, 10, 11, 14, 15 de la ley n.º7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

ARTÍCULO 20.- Se adiciona, al final del artículo 1 de la ley N° 3503 Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965, y sus reformas, la siguiente definición:

“Artículo 1.-

[...]

Ministerio: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.”

ARTÍCULO 21.- Se modifican todas las referencias al “Departamento de Transporte Automotor”, a la “Dirección General de Transporte Automotor”, al “Consejo de Transporte Público”, al “órgano competente” o al “Ministerio de Transportes” en la ley n.º3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965, y sus reformas, para que se refieran, en adelante, a “la División de Transporte Público Terrestre”.

ARTÍCULO 22.- Se reforma el párrafo segundo del artículo 3, los artículos 9, 12, 15, el inciso a) del artículo 17 y el artículo 24 de la ley n.º3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, del 10 de mayo de 1965 para aplicar las siguientes modificaciones en la forma que se indica:

“Artículo 3º-

[...]

La referida autorización podrá consistir en una concesión o en un permiso, el otorgamiento de los cuales estará sujeto a las necesidades de planeamiento del tránsito y de los transportes en el territorio de la República, de acuerdo con los estudios que al efecto lleve a cabo la División de Transporte Público Terrestre o que presenten los interesados de acuerdo con los parámetros y condiciones que se fijen mediante resolución administrativa motivada.

[...]”

“Artículo 9º. - Declárase de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades o del Ministerio en coordinación con éstas, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Estas terminales podrán ser construidas en alianza con el sector privado.”

“Artículo 12.- La concesión se formalizará mediante contrato que suscriba el Director o Directora de la División de Transporte Público Terrestre. El Ministro o Ministra de Obras Públicas y Transportes refrendará dicho contrato y ordenará al Director o Directora de la División de Transporte Público Terrestre la inscripción de los contratos en el Registro de Concesiones y Permisos, dicho registro deberá mantenerse actualizado y disponible al público en forma física y digital.

La Contraloría General de la República fiscalizará cualquier aspecto vinculado con el ejercicio del refrendo que realice el Ministro o Ministra, incluidos los esquemas de control interno que se apliquen. Para esos efectos, la Contraloría General de la República requerirá toda la información necesaria al Ministro o Ministra, quien tendrá la obligación de proporcionarla en el plazo que se indique. Para los efectos de la fiscalización en esta materia, la Contraloría General de la República deberá emitir lineamientos que regulen los aspectos mínimos del refrendo, tales como categorías contractuales, montos, modalidades, objetos, el alcance del análisis de legalidad de los contratos, entre otros”.

“Artículo 15.- El escrito inicial en las gestiones de solicitud de ruta, extensión, ampliación, cancelación, horarios de servicio y autorización de otros servicios de transporte bajo concesión, deberá presentarse debidamente autenticado por abogado cuando no lo presenta directamente el interesado. Asimismo, el interesado deberá cancelar el valor del estudio con base en el cálculo que la División haga sobre el costo, lo cual se determinará vía reglamento.”

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

a. No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas.

[...]

“Artículo 24.- El Director o Directora de la División de Transporte Público Terrestre podrá cancelar cualquier concesión, por deficiencias graves y debidamente comprobadas en el servicio, o por incumplimiento de las condiciones que sustentaron la operación del servicio. Salvo que se acrediten causas eximentes de responsabilidad administrativa, la cancelación será declarada administrativamente, de

conformidad con el procedimiento ordinario establecido en la ley n.º6227, Ley General de la Administración Pública.”

ARTÍCULO 23.- Se derogan los artículos 22, 23, 26, 28, 29, 30 y 39 de la ley n.º3503 Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores del 10 de mayo de 1965 y sus reformas.

ARTÍCULO 24.- Se deroga la definición contenida en el inciso 36 del artículo 2 de la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial del 4 de octubre de 2012 y sus reformas.

ARTÍCULO 25.- Se reforma la ley n.º9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres y Seguridad Vial del 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que todas las referencias al “CTP” y al “Consejo de Transporte Público”, se sustituyan por “la División de Transporte Público Terrestre”.

ARTÍCULO 26.- Se reforman las leyes n.º3284, Código de Comercio de 30 de abril de 1964 y, n.º 7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi de 22 de diciembre de 1999, para que toda referencia al “Consejo de Transporte Público” o “CTP”, en adelante se refieran a “la División de Transporte Público Terrestre”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.- Todos los derechos y las obligaciones contraídos por el Consejo Nacional de Vialidad, Consejo de Seguridad Vial y Consejo de Transporte Público, derivados de contratos de obra, suministros y servicios y cualquier otro, vinculados con los objetivos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pasarán a ser parte de su patrimonio. Para este fin, prepararán y entregarán un informe de derechos y obligaciones al MOPT y al Ministerio de Hacienda con el fin de garantizar el contenido presupuestario que corresponda en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de la vigencia de esta ley.

TRANSITORIO II.- Los activos, pasivos y contratos que tuviesen los órganos desconcentrados contemplados en esta ley antes de la entrada en vigor, deberán ser trasladados al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

TRANSITORIO III.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá adecuar, dentro de su estructura, las unidades administrativas contempladas en esta ley, para lo cual, coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, en un plazo máximo de dieciocho meses contados a partir de la publicación de esta ley.

El personal de las instituciones cubiertas por esta ley deberá ser trasladado a aquellos que asuman las competencias y funciones que ejecutaban con anterioridad. Todo lo anterior sin perjuicio alguno de los derechos laborales adquiridos por los trabajadores.

TRANSITORIO IV.- Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por un plazo de hasta un año a partir de la vigencia de esta ley a trasladar funcionarios de la cartera a otras instituciones del sector público, donde se requiera suplir necesidades de personal. Todo lo anterior sin perjuicio alguno de los derechos laborales adquiridos por los trabajadores.

TRANSITORIO V.- El Tribunal Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes asume los fondos, bienes, activos y pasivos del Tribunal Administrativo de Transporte, así como las competencias y prerrogativas que le hayan sido asignadas a este, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

TRANSITORIO VI. - El Poder Ejecutivo dictará los reglamentos a los que refiere esta ley, en un plazo de doce meses a partir de su publicación.

Rige a partir de su publicación.

Eliécer Feinzaig Mintz
Presidente
Comisión Especial de Reforma del Estado

PODER EJECUTIVO

ACUERDOS

MINISTERIO DE JUSTICIA Y PAZ

ACUERDO EJECUTIVO N° AMJP-0201-11-2022

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE JUSTICIA Y PAZ

En uso de las facultades conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18), 146 de la Constitución Política, el artículo 11 de la Ley N° 5338 del veintiocho de agosto de mil novecientos setenta y tres y el Decreto Ejecutivo N° 36363-JP del cinco de noviembre del dos mil diez.

CONSIDERANDO

ÚNICO: De conformidad con el acuerdo N° 116-P de fecha 07 de octubre del 2022, publicado en el Alcance N° 218 a La Gaceta N° 194 de fecha 12 de octubre del 2022, se delegó la firma del señor Rodrigo Chaves Robles, Presidente de la República, en el señor Jorge Rodríguez Bogle, Viceministro de la Presidencia en Asuntos Administrativos y de Enlace Institucional del Ministerio de la Presidencia, en aquellas resoluciones y acuerdos bajo la competencia del Poder Ejecutivo, señalados en el considerando V) del acuerdo de cita.

ACUERDAN:

Artículo 1°- Nombrar al señor Sergio Rivera Morua, cédula de identidad número 1-0715-0547, como representante del Poder Ejecutivo en la **FUNDACIÓN MARGARITA AZUL, cédula jurídica N° 3-006-858134**, inscrita en la Sección de Personas de la Dirección de Personas Jurídicas del Registro Nacional.

Artículo 2°- Una vez publicado este acuerdo los interesados deberán protocolizar y presentar el respectivo testimonio ante la Sección de Personas Jurídicas del Registro Nacional, para su inscripción.

Artículo 3°- Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. San José, el catorce de noviembre del dos mil veintidós.

JORGE RODRÍGUEZ BOGLE POR/ RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Justicia y Paz, Gerald Campos Valverde.—1 vez.—O.C.N° 6600532163.—Solicitud N° 098-2022.—(IN2022702805).

RESOLUCIONES

MINISTERIO DE SALUD

MS-DM-MF-6974-2022.-MINISTERIO DE SALUD. San José, a las nueve horas del día diecinueve de diciembre de dos mil veintidós.

RESOLUCIÓN DE AUTORIZACIÓN PARA LA APERTURA COMERCIAL DE LA IMPORTACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ESTUPEFACIENTES EN EL MERCADO PRIVADO, A LAS PERSONAS JURÍDICAS Y NATURALES REGISTRADAS COMO IMPORTADORES.

RESULTANDO:

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 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. 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 garantizar la salud de la población.

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 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.

V. Que la Ley No. 5395 del 30 de octubre de 1992 y sus reformas “Ley General de Salud”, prohíben a las personas en general, la importación de cualquier droga estupefaciente y de los medicamentos que por su uso puedan producir dependencia física o psíquica en las personas, recayendo su importación exclusivamente en el Ministerio de Salud.

VI. Que de forma particular, el ordinal 129 de la Ley General de Salud, dispone que *“No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las personas jurídicas y naturales registradas como importadores y especialmente autorizadas por el Ministerio, podrán importar medicamentos de*

nombre registrado que contengan drogas estupefacientes sujetos a las restricciones legales y reglamentarias.” Es así como se establece una excepción a la prohibición previamente señalada, permitiendo la importación de estupefacientes por parte de importadores autorizados por el Ministerio de Salud.

VII. 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.

CONSIDERANDO

I. Que de conformidad con el oficio N° MS-DRPIS-1125-06-2022 suscrito por la Dra. Priscilla Herrera García, Directora de la Dirección de Regulación de Productos de Interés Sanitario del Ministerio de Salud, es criterio de esa dirección que la apertura en la importación y distribución de estupefacientes en el mercado privado, beneficiaría directamente a los pacientes usuarios, al existir una mayor disponibilidad de medicamentos y precios, aumentando el abastecimiento, la oferta y por ende el acceso a los mismos por parte de la población.

II. Que el ingreso de productos de interés sanitario al territorio nacional debe ser regulado por el Ministerio de Salud en la medida que su importación está destinada al consumo de la población, por lo que debe verificarse que reúnen condiciones de calidad, seguridad y eficacia.

III. Que es función del Estado velar por la protección de la salud de la población y garantizar el bienestar de los ciudadanos, no obstante, ello no debe ser obstáculo para el establecimiento de condiciones de oportunidad y eficiencia en la atención de la salud pública, así como elementos de competitividad que contribuyan en el desarrollo de la actividad del país.

IV. Que en el marco de sus competencias, corresponde al Ministerio de Salud autorizar las importaciones de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas capaces de producir dependencia física o psíquica en las personas y limitar sus cantidades de acuerdo con las necesidades del país y los convenios internacionales ratificados o suscritos por el Gobierno.

V. Que conforme al numeral 41 del Reglamento para el Control de Drogas Estupefacientes y Psicotrópicas N° 37111-S, *“La importación de los estupefacientes y psicotrópicos se regirá por lo establecido en los Convenios Internacionales, la Ley General de Salud, la Ley sobre Estupefacientes Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso no Autorizado, Actividades Conexas, Legitimación de Capitales y Financiamiento al Terrorismo, este Reglamento y otras normas que en esta materia”*, en consecuencia todo importador autorizado está en la obligación de acatar lo dispuesto por la norma vigente.

VI. Que por lo aquí indicado se considera oportuno y necesario que el Ministerio de Salud emita la presente resolución para establecer la apertura comercial en la importación y distribución de estupefacientes en el mercado privado, permitiendo con esto mayor accesibilidad a la población usuaria y una atención más eficiente de la salud pública.

POR TANTO,

EL MINISTRO a.i DE SALUD

RESUELVE:

PRIMERO: De conformidad con lo expuesto, y con fundamento en las atribuciones y en ejercicio de las potestades que le confieren los artículos 21, 50, 140 incisos 6) y 20) de la Constitución Política, 23 inciso k), 25 inciso 2) 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, 337, 338, 338 bis, 339, 340, 341, 342, 345 de la Ley No. 5395 del 30 de octubre de 1973 “Ley General de Salud”; 1, 2, 6 y 18 de la Ley No. 5412 del 08 de noviembre de 1973 “Ley Orgánica del Ministerio de Salud”; se autoriza la apertura comercial de la importación y distribución de estupefacientes en el mercado privado, a las personas jurídicas y naturales registradas como importadores, que cumpla con la normativa correspondiente y estén debidamente autorizados por la Dirección de Regulación de Productos de Interés Sanitario para estos fines.

SEGUNDO: La presente resolución rige a partir del 15 de enero de 2023.

PUBLIQUESE.

Dr. Alexei Carrillo Villegas, Ministro de Salud a.i.—1 vez.—O.C.Nº 043202200010.—
Solicitud Nº 401976.—(IN2023706790).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

BANCO CENTRAL DE COSTA RICA

SUPERINTENDENCIA GENERAL DE ENTIDADES FINANCIERAS

Resolución

08 de diciembre de 2022

SGF-2540-2022

SGF-PUBLICO

Dirigida a:

1) Supervisados por Sugef:

- Bancos comerciales del estado.
- Bancos creados por ley especial.
- Bancos privados.
- Empresas financieras no bancarias.
- Organizaciones cooperativas de ahorro y crédito.
- Asociaciones mutualistas de ahorro y préstamo.
- Otras entidades financieras.
- Casas de cambio.

2) Supervisados por Sugeval:

- Puestos de bolsa y Sociedades administradoras de fondos de inversión; Sociedades titularizadoras y Sociedades fiduciarias.
- Sociedades de compensación y liquidación.
- Sociedades calificadoras de riesgo.
- Proveedores de precio.
- Emisores no financieros, excepto los vehículos de administración de recursos de terceros que sean emisores de valores.
- Centrales de anotación en cuenta.

3) Supervisados por Sugese:

- Entidades aseguradoras y reaseguradoras.
- Sociedades corredoras de seguros.

4) Supervisados por Supen:

- Operadoras de pensiones.

5) Controladoras de grupos y conglomerados financieros supervisados.

Asunto: Modificación a la Resolución SGF-0241-2021 del 27 de enero de 2021: *Lineamientos operativos para el funcionamiento, acceso y uso del Centro de Información Conozca a su Cliente, Acuerdo CONASSIF 11-21.*

La Superintendente General de Entidades Financieras,

Considerando que:

Considerandos legales

- 1) El Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (CONASSIF) mediante Artículos 7 y 6 de las actas de las sesiones 1637-2021 y 1638-2021, celebradas el 18 de enero del 2021 aprobó el *Reglamento del centro de información conozca a su cliente*, Acuerdo SUGEF 35-21, por medio del cual se establecen las disposiciones de funcionamiento, acceso y uso de la información que se encuentre en el Centro de información conozca a su cliente. Este Reglamento entró a regir a partir del 1° de enero de 2022 y fue publicado en el Alcance 17 a La Gaceta 19 del jueves 28 de enero de 2021.
- 2) Asimismo, el CONASSIF en los artículos 8 y 9 de las actas de las sesiones 1725-2022 y 1726-2022, celebradas el 18 de abril del 2022, dispuso en firme cambiar la codificación del Acuerdo SUGEF 35-21 por Acuerdo CONASSIF 11-21. Publicado en el Alcance 83 a La Gaceta 78 del viernes 29 de abril de 2022.
- 3) El artículo 1) del Acuerdo CONASSIF 11-21 señala que la SUGEF dictará los lineamientos operativos de funcionamiento, acceso y uso del CICAC, los cuales complementan este acuerdo, lineamientos que pueden ser modificados por el Superintendente de la Sugef cuando lo considere conveniente.
- 4) De conformidad con el artículo 131, inciso b) de la *Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica*, Ley 7558 corresponde al Superintendente tomar las medidas necesarias para ejecutar los acuerdos del CONASSIF.
- 5) Mediante Resolución SGF-0241-2021 del 27 de enero de 2021, publicada en el Alcance 75 a La Gaceta 73 del viernes 16 de abril del 2021, la Superintendente General de Entidades Financieras, dispuso emitir los *Lineamientos operativos para el funcionamiento, acceso y uso del Centro de Información Conozca a su Cliente (Lineamientos operativos de funcionamiento, acceso y uso del CICAC)*.

Sobre la modificación a los lineamientos operativos del CICAC:

- 6) Desde la aprobación del Acuerdo CONASSIF 11-21 y producto de la capacitación certificada del CICAC impartida a los sujetos obligados, estos han realizado propuestas de mejoras respecto a los orígenes de fondos y los documentos de evidencia, las cuales fueron valoradas e incorporadas al sistema CICAC, por lo que se deben realizar las modificaciones correspondientes en los *Lineamientos operativos de funcionamiento, acceso y uso del CICAC*.
- 7) Adicionalmente, se han incorporado nuevas funcionalidades al sistema, y como consecuencia también se han creado nuevos perfiles de usuario, por lo que se debe ajustar lo correspondiente en los *Lineamientos operativos de funcionamiento, acceso y uso del CICAC*.
- 8) Mediante resoluciones SGF 1462-2022 del 5 de julio de 2022 y SGF 2041-2022 del 7 de octubre de 2022, se remitieron en consulta al sistema financiero nacional las propuestas de modificaciones a la Resolución SGF-0241-2021 Lineamientos

operativos para el funcionamiento, acceso y uso del Centro de información conozca a su cliente (Lineamientos del CICAC), Acuerdo CONASSIF 11-21. Las observaciones recibidas fueron valoradas y en lo que correspondía, se modificó el texto.

- 9) De conformidad con lo que se establece en el artículo 12 del Decreto Ejecutivo 374045-MP-MEIC del 22 de febrero de 2012 y sus reformas, *Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos*, se aclara, que estos Lineamientos no contienen trámites, requisitos ni procedimientos nuevos, toda vez que su fin es operativizar las modificaciones al CICAC y las mejoras al Acuerdo Conassif 11-21.

dispone:

modificar los *Lineamientos operativos para el funcionamiento, acceso y uso del Centro de Información Conozca a su Cliente (Lineamientos operativos de funcionamiento, acceso y uso del CICAC)*, de conformidad con lo establecido a continuación:

- 1) Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado A) Información para persona física, el inciso 1) y el párrafo final del literal a) Información de identidad.**

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

A) Información para persona física

[...]

a) Información de identidad

[...]

- 1) Persona expuesta políticamente (PEP): Sí/No Registra en la fuente oficial.

[...]

Cuando se trate de una persona física extranjera no residente en Costa Rica y su identificación no pueda validarse con una fuente oficial de información, es responsabilidad del sujeto obligado realizar la diligencia debida del cliente, para esto debe verificar, documentar y mantener en custodia y a disposición de la superintendencia respectiva la información y/o documentación correspondiente. En estos casos para registrar la información del cliente en el CICAC, el sujeto obligado debe solicitar la inclusión de la persona física extranjera en el Padrón de no residentes que administra la SUGEF, para lo cual deberá suministrar una copia del documento de identidad y una certificación emitida por un notario público indicando que la copia es fiel del original.”

- 2) Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado A) Información para persona física, literal f) Origen de Fondos, inciso i) Origen de fondos en Costa Rica, los orígenes 3), 4), 5) 6), eliminar el origen de fondos 7), modificar la numeración del origen de fondos 8), incluir un párrafo al final del inciso i) Origen de fondos en Costa Rica y eliminar el párrafo final del inciso ii) Recursos del exterior, de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

A) Información para persona física

[...]

f) Origen de fondos

[...]

i) Origen de fondos en Costa Rica

[...]

3) Ingresos de negocio propio con razón social: ingresos percibidos por una persona física a través de una persona jurídica. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por dividendos, honorarios, comisiones, dietas, excedentes o utilidades.

4) Actividad lucrativa desarrollada a título personal: ingresos generados por el ejercicio de profesiones u oficios y actividades económicas en forma independiente. Para esto en el sistema CICAC se dispone de la lista oficial de actividades económicas denominada “Clasificación Industrial Uniforme de todas las actividades económicas” en adelante CIU.

5) Ingresos aportados por terceras personas: ingresos percibidos por una persona física provenientes de un tercero que le brinda sustento económico. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por ayuda económica, beca, ayuda social, pensión alimenticia, mesada, dietas, dividendos, excedentes o utilidades.

6) Ingresos extraordinarios: ingresos originados por un evento ocasional y que no corresponden a un ingreso periódico de la actividad declarada por el cliente. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por vender un bien inmueble o mueble, una herencia recibida, un premio de lotería recibido, una donación, una indemnización o liquidación laboral.

7) Otras pensiones: ingresos periódicos provenientes de pensiones pagadas por otros regímenes especiales que no corresponde a la pensión del Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM) administrado por la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS).

La información de origen de los fondos puede provenir de fuentes oficiales, para esto se deben establecer los convenios con las instituciones correspondientes.

ii) Recursos en el exterior

Solicita información de los países con los que el cliente mantiene una relación comercial donde envía o recibe recursos del exterior y es suministrada por el titular de la información.”

- 3) Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado A) Información para persona física, literal f) Origen de Fondos, inciso iii) Origen de fondos en el extranjero, los orígenes de fondos 3), 4), 5) y 6) y eliminar el origen de fondos 7), de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

A) Información para persona física

[...]

f) Origen de fondos

[...]

iii) Origen de fondos en el extranjero

[...]

- 3) Ingresos de negocio propio: ingresos percibidos por una persona física a través de una persona jurídica. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por dividendos, honorarios, comisiones, dietas, excedentes o utilidades.
- 4) Actividad lucrativa desarrollada a título personal: ingresos generados por el ejercicio de profesiones u oficios y actividades económicas en forma independiente. Para esto en el sistema CICAC se dispone de la lista oficial de actividades económicas denominada “Clasificación Industrial Uniforme de todas las actividades económicas” en adelante CIU.
- 5) Ingresos aportados por terceras personas: ingresos percibidos por una persona física provenientes de un tercero que le brinda sustento económico. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por ayuda económica, beca, ayuda social, pensión alimenticia, mesada, dietas, dividendos, excedentes o utilidades.
- 6) Ingresos extraordinarios: que sean originados por un evento ocasional y no corresponde a un ingreso periódico de la actividad declarada por el cliente. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por vender un bien inmueble o mueble, una herencia recibida, un premio de lotería recibido, una donación, una indemnización o liquidación laboral.”

4) Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado A) Información para persona física, literal g) Capacidad de inversión, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

A) Información para persona física

[...]

g) Capacidad de inversión

En este módulo se debe indicar la capacidad de inversión referida como el portafolio de inversiones en instrumentos financieros de un cliente, en forma individual o mediante vehículos de inversión colectiva, que incluye la aportación inicial y las posibles aportaciones o inversiones futuras, extraordinarias o periódicas, de las que el cliente manifieste tener capacidad, respaldada en la información que suministre como origen de los fondos o justificada con documentos idóneos custodiados por la entidad y su completitud aplica únicamente para intermediarios de valores supervisados por SUGEVAL.

[...]”

5) Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado B) Información para persona jurídica, los últimos dos párrafos del literal a) Información de identidad, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

[...]

B) Información para persona jurídica

[...]

a) Información de identidad

[...]

Cuando se trate de una persona jurídica extranjera no domiciliada en Costa Rica y su identificación no puede ser validada por una fuente oficial de información, es responsabilidad del sujeto obligado realizar la diligencia debida del cliente, para esto debe verificar, documentar y mantener en custodia y a disposición de la superintendencia respectiva la información y/o documentación correspondiente. En estos casos para registrar la información en el CICAC, la persona jurídica extranjera debe estar inscrita en el Registro Nacional.

Cuando se trate de una persona física extranjera no residente en Costa Rica relacionada con una persona jurídica y su identificación no se pueda validar con una fuente oficial de información, es responsabilidad del sujeto obligado realizar la diligencia debida del cliente, para esto debe verificar, documentar y mantener en custodia y a disposición de la superintendencia respectiva la información y/o documentación correspondiente. En estos casos para registrar la información en el CICAC, el sujeto obligado debe solicitar la inclusión de la persona física extranjera en el *Padrón de no residentes* que administra la SUGEF, para lo cual deberá suministrar una copia del documento de identidad y una certificación emitida por un notario público indicando que la copia es fiel del original.”

completitud aplica únicamente para intermediarios de valores supervisados por SUGEVAL.

- [...]"
- 6) **Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado B) Información para persona jurídica, el literal e), inciso i), los orígenes de fondos 1) y 2) y eliminar el origen de fondos 3):**

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

[...]

B) Información para persona jurídica

[...]

e) Origen de fondos

i) Este módulo solicita información del origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero por:

1) Actividad económica: ingresos provenientes de la actividad que realiza la persona jurídica. En caso de poseer más de una actividad económica debe registrar cada una de manera independiente. Para esto en el sistema CICAC se dispone de la lista oficial de actividades económicas denominada “Clasificación Industrial Uniforme de todas las actividades económicas” en adelante CIU.

2) Ingresos extraordinarios: ingresos originados por un evento ocasional y no corresponde a un ingreso periódico de la actividad económica declarada por el cliente. Estos ingresos se pueden generar por ejemplo por vender un bien inmueble o mueble, una donación, una indemnización, o venta de acciones.”

- 7) **Modificar en la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, apartado B) Información para persona jurídica, el literal f) Capacidad de inversión, de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

[...]

B) Información para persona jurídica

[...]

f) Capacidad de inversión

En este módulo se debe indicar la capacidad de inversión referida como el portafolio de inversiones en instrumentos financieros de un cliente, en forma individual o mediante vehículos de inversión colectiva, que incluye la aportación inicial y las posibles aportaciones o inversiones futuras, extraordinarias o periódicas, de las que el cliente manifieste tener capacidad, respaldada en la información que suministre como origen de los fondos o justificada con documentos idóneos custodiados por la entidad y su completitud aplica únicamente para intermediarios de valores supervisados por SUGEVAL.

[...]"

8) Agregar a la Sección I: Información del expediente conozca a su cliente, el apartado C) Expediente conozca a su cliente agregado o modificado por el titular de la información, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE CONOZCA A SU CLIENTE

[...]

C) Expediente conozca a su cliente agregado o modificado por el titular de la información.

Cuando el titular de la información (persona física o persona jurídica) sea quien agregue o modifique en el CICAC el expediente conozca a su cliente, el expediente quedará en versión borrador hasta que un sujeto obligado lo oficialice. El expediente conozca a su cliente puede registrar los siguientes estados:

a) Por validar: cuando la información del expediente conozca a su cliente es agregada o modificada en el CICAC por el titular de la información.

b) Oficializado: cuando la información del expediente conozca a su cliente haya sido verificada y validada en el CICAC por el usuario del sujeto obligado.

Transcurrido un plazo de 4 meses desde el momento en que el titular de la información agregó o modificó en el CICAC la información en el expediente conozca a su cliente, sin que esta información haya sido oficializada por algún sujeto obligado, el sistema automáticamente descartará la información registrada en la versión borrador del expediente.”

9) Agregar un párrafo final en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, al apartado A) Agregar respaldo de origen de fondos, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

A) Agregar respaldo de origen de fondos

[...]

El sujeto obligado debe establecer en sus políticas y procedimientos cuáles son los aspectos que debe considerar para garantizar que la documentación que acepte sobre la fuente u origen de los fondos pueda calificarse como documentación fehaciente. Para ello debe considerar la normativa técnica que afecte el documento que corresponda. Ello no implica que juzgue la validez o no de los documentos, sino su idoneidad para ser aceptados.”

10) Modificar en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado B) Tipo de evidencias y su validez, los literales a), d), e), f), g), h), i), j), k), l), n) y ñ), de manera que se lean como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

B) Tipo de evidencias y su validez

[...]

- a) Estados financieros completos con corte al último periodo fiscal; entiéndase como el conjunto del estado de situación financiera, el estado de cambios en el patrimonio, el estado de resultados integral, el estado de flujos de efectivo y las notas a los estados financieros, este conjunto debe ser comparativo con al menos un periodo y emitidos por el contador de la empresa, o por un Contador Privado Incorporado (CPI).

[...]

- d) Constancias de ingresos emitidas por un CPI: para clientes clasificados en riesgo moderado y alto se les debe requerir un periodo de al menos los últimos 12 meses. Para clientes de bajo riesgo la información se debe requerir según las políticas de cada sujeto obligado.

Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses desde la fecha de emisión.

- e) Orden patronal, certificación o constancia de salario, reporte de estudio de salario emitido por SICERE o equivalente.

Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 3 meses desde la fecha de emisión.

Cuando el sujeto obligado brinde el servicio de depósito a cuenta del cliente por pago de planilla de salarios, en el que media un contrato de servicio con el patrono, o bien si tienen clientes a los que el patrono les deposita el salario en la cuenta que mantiene en la entidad y en ambos casos pueda validar fehacientemente que los ingresos provienen del pago de salario, puede con fundamento en una adecuada gestión con base en riesgos, prescindir de solicitar los documentos mencionados anteriormente. Es responsabilidad de la entidad respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la evidencia de la validación realizada.

Para otras entidades financieras que no son las que participan directamente en el depósito de salarios o que no reciban en las cuentas de sus clientes el salario, según lo indicado en el párrafo anterior, deberán requerir documentación probatoria de los ingresos del cliente.

Cuando los datos del salario provengan de la fuente oficial de información y se muestren en el CICAC, en todos los casos se puede prescindir de los documentos.

- f) Constancia o certificación de pensionado o documento equivalente emitido por la entidad pagadora de la pensión, según los plazos dispuestos en las políticas de riesgo de cada sujeto obligado.

Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 3 meses desde la fecha de emisión.

Cuando el sujeto obligado brinde el servicio de depósito a cuenta del cliente por pago de pensiones, en el que media un contrato de servicio con el patrono, o bien si tienen clientes a los que la entidad pagadora deposita la pensión en la cuenta del cliente en la entidad y en ambos casos pueda validar fehacientemente que los ingresos provienen del pago de pensión, puede con fundamento en una adecuada gestión con base en riesgos, prescindir de solicitar los documentos mencionados anteriormente. Es responsabilidad de la entidad respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la evidencia de la validación realizada.

Para otras entidades financieras que no son las que participan directamente en el depósito de pensiones o que no reciban en las cuentas de sus clientes la pensión, según lo indicado en el párrafo anterior, deberán requerir documentación probatoria de los ingresos del cliente.

Cuando los datos de la pensión provengan de la fuente oficial de información y se muestren en el CICAC, en todos los casos se puede prescindir de los documentos.

- g) Documento notarial, por ejemplo, herencia, escritura de bienes muebles o inmuebles.

Cuando el documento notarial supere una antigüedad de 6 meses de emitido, el sujeto obligado debe verificar por medios fehacientes la trazabilidad del dinero hasta la actualidad, para esto debe respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la documentación correspondiente.

- h) Flujos de caja proyectados solo para apertura de cuentas en caso de actividades comerciales nuevas, elaborados por un CPI o por un CPA, por un período de al menos 12 meses, emitidos como máximo en los últimos dos meses. De forma alternativa o complementaria el sujeto obligado podrá requerir bajo un enfoque en riesgo el “Informe examen de información financiera prospectiva emitido por un CPA”. Una vez que el cliente esté realizando la actividad comercial, el sujeto obligado debe requerir la información de acuerdo con los documentos descritos en estos lineamientos para justificar la actividad económica realizada por el cliente.

- i) Informe de atestiguamiento o aseguramiento (Encargos de aseguramiento, distintos de auditoría o revisiones de información histórica) emitido por un CPA: para clientes clasificados en riesgo moderado y alto se les debe requerir un periodo de al menos los últimos 12 meses, para clientes de bajo riesgo la información se debe requerir según las políticas de cada sujeto obligado.
Entiéndase por trabajo de atestiguamiento o aseguramiento aquel en el que un CPA expresa una conclusión diseñada para aumentar el grado de confianza de los usuarios, distintos de la parte responsable, sobre el resultado de la evaluación o medición de un hecho contra los criterios seleccionados, debido a que está dirigido para informar sobre la procedencia de los ingresos de clientes.
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses desde la fecha de emisión.
- j) Flujos de caja históricos, emitidos por un CPI o certificados por un CPA. Bajo un enfoque en riesgo el sujeto obligado puede requerir adicionalmente que los flujos de caja históricos sean certificados por un CPA.
Para clientes clasificados en riesgo moderado y alto se les debe requerir un periodo de al menos los últimos 12 meses, para clientes de bajo riesgo la información se debe requerir según las políticas de cada sujeto obligado.
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses desde la fecha de emisión.
- k) Documentos relacionados a indemnizaciones.
Cuando el documento relacionado a una indemnización supere una antigüedad de 6 meses de emitido, el sujeto obligado debe verificar por medios fehacientes la trazabilidad del dinero hasta la actualidad, para esto debe respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la documentación correspondiente.
- l) Documentos legales emitidos por juzgados.
Cuando el documento legal emitido por juzgados supere una antigüedad de 6 meses de emitido, el sujeto obligado debe verificar por medios fehacientes la trazabilidad del dinero hasta la actualidad, para esto debe respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la documentación correspondiente.
- [...]
- n) Contratos: el sujeto obligado debe contar con políticas y procedimientos con base en riesgos para verificar por medios fehacientes la existencia de las partes, el objeto del contrato, actividad económica y las condiciones dispuestas en él. Cuando el documento relacionado a un contrato supere una antigüedad de 6 meses de emitido, el sujeto obligado debe verificar por medios fehacientes que la actividad establecida en el contrato se mantenga vigente, para esto debe respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la documentación correspondiente.

ñ) Documento o medio idóneo alternativo para el respaldo del origen de los fondos: este documento o medio idóneo se puede utilizar sólo para clientes catalogados como micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes) clasificados como de bajo riesgo; los sujetos obligados podrán establecer procedimientos y/o metodologías que deben ser aprobadas por el Comité de Cumplimiento, que les permita demostrar de forma objetiva, fehaciente y suficiente el origen de los fondos y fuente de la riqueza declarada por el cliente.
[...]"

11) Agregar los incisos o), p), q), r), s), t), u) y v) en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado B) Tipo de evidencias y su validez, de manera que se lean como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

B) Tipo de evidencias y su validez

[...]

o) Documentos de liquidación laboral: corresponde al documento que emite el patrono relacionado con el cese de la relación laboral.

Cuando el documento de liquidación laboral supere una antigüedad de 6 meses de emitido, el sujeto obligado debe verificar por medios fehacientes la trazabilidad del dinero hasta la actualidad, para esto debe respaldar, custodiar y mantener a disposición de la superintendencia respectiva la documentación correspondiente.

p) Certificación de ingresos no formales emitida por un CPA: para clientes clasificados en riesgo moderado y alto se les debe requerir un periodo de al menos los últimos 12 meses, para clientes de bajo riesgo la información se debe requerir según las políticas de cada sujeto obligado.

Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses.

Entiéndase por certificación de ingresos no formales aquel documento en el que un CPA realiza una determinación de los ingresos brutos o netos del cliente, y esto lo realiza principalmente cuando el CPA se enfrenta a situaciones en las que su cliente no cuenta con documentos formales o tradicionales o una contabilidad estructurada, que constituyen actividades comerciales informales o de régimen simplificado.

q) Constancia de pago de dietas (miembros Junta Directiva o equivalente) en una entidad, emitida por el ente pagador.

Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 3 meses desde la fecha de emisión.

- r) Constancia de pago de excedentes, utilidades, dividendos, emitida por una entidad pagadora, en cuyo caso, será requerida la verificación de que la entidad pagadora exista y que tenga la capacidad económica para tales efectos.
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 3 meses desde la fecha de emisión.
 - s) Documento de cesantía emitido por asociaciones solidaristas o cooperativas de las empresas.
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses.
 - t) Documento designación de beneficiarios en caso de fallecimiento de la persona: corresponde al documento que se firma por parte del cliente donde designa a las personas beneficiarias, según el artículo 183 *Beneficiarios* de la *Ley Reguladora del Mercado de Valores, Ley 7732*.
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses.
 - u) Documento pago de derechos laborales en sede administrativa: corresponde al documento que se genera producto de resoluciones por arreglos administrativos o extrajudiciales por los extremos laborales de una persona.
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 6 meses.
 - v) Constancia de liquidación de fondos voluntario de pensiones: corresponde únicamente al pago de los fondos voluntarios de pensiones al titular o a los beneficiarios. No se incluyen los fondos provenientes del Fondo de Capitalización Laboral (FCL) y liquidaciones del Régimen Obligatorio de Pensiones (ROP).
Para cargar esta evidencia al CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 3 meses.
- [...]"

12) Modificar en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado B) Tipo de evidencias y su validez, el literal b) del párrafo final, de manera que se lean como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

B) Tipo de evidencias y su validez

[...]

- b) No puede aceptar como documentos de evidencia de respaldo de orígenes de fondos, las declaraciones juradas suscritas por el cliente, declaraciones juradas protocolizadas por un notario público; los estados de cuenta, comprobantes de transferencias, copias de cheques y copias de certificados de inversiones u otros similares emitidos por cualquier entidad financiera o documentos

diferentes a los ya dispuestos en estos Lineamientos. Los certificados de inversiones o similares únicamente pueden demostrar el origen de los intereses generados por la inversión, pero no el origen del capital invertido. El sujeto obligado puede solicitar estos documentos como complemento para el análisis de la información financiera y diligencia debida del conocimiento del cliente.

Adicionalmente, no es admisible la elaboración por parte del sujeto obligado de documentos que pretendan justificar los orígenes de fondos del cliente, dado que debe prevalecer la independencia en la gestión del cliente.”

- 13) Modificar en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, en el apartado C) Orígenes de fondos, el literal e), eliminar el literal h) Otros ingresos y asignar al origen de fondos “Otras pensiones” el literal h), de manera que se lean como se indica a continuación:**

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

C) Orígenes de fondos

[...]

e) Ingresos aportados por terceras personas

[...]

h) Otras pensiones

[...]”

- 14) Modificar en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, el último párrafo del apartado C) Orígenes de fondos, de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

C) Orígenes de fondos

[...]

Los sujetos obligados pueden considerar el umbral establecido en el artículo 28 del *Reglamento para la prevención del riesgo de legitimación de capitales, financiamiento al terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva, aplicable a los sujetos obligados por el artículo 14 de la Ley 7786*, para requerir la evidencia correspondiente.”

15) Modificar en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, el primer párrafo del apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

Los orígenes de fondos que se registren en el CICAC deben acompañarse de los documentos de evidencia que respalden los ingresos declarados por el cliente, para el caso de la persona física esta documentación debe corresponder a la actividad económica que realiza el cliente a título personal, por lo que no se puede recibir documentación que respalde actividades económicas realizadas por personas jurídicas o por terceras personas; a excepción de la evidencia para justificar el origen de fondos “ingresos aportados por terceras personas”.

16) Modificar, en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, literal a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física, el contenido de los numerales i) Asalariado y ii) Pensionado, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

[...]

a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física

i) Asalariado:

Orden patronal, certificación o constancia de salario, reporte de estudio de salario emitido por SICERE o equivalente.

ii) Pensionado:

Constancia, certificación de pensionado o documento equivalente.”

17) Modificar, en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, literal a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física, el nombre de los ítems 4), 5) y 6) y agregar los tipos de documentos 7), 8), 9) y 10) del numeral iii) Ingresos de negocio propio con razón social, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

[...]

a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física

[...]

iii) Ingresos de negocio propio con razón social:

[...]

- 4) Flujo de caja histórico emitido por un CPI o certificado por un CPA.
- 5) Contratos.
- 6) Documento o medio idóneo alternativo para el respaldo del origen de los fondos.
- 7) Informe de atestiguamiento o aseguramiento emitido por un CPA.
- 8) Constancia de pago de dietas.
- 9) Constancia de pago de excedentes, utilidades o dividendos.
- 10) Certificación de ingresos no formales emitida por un CPA.”

18) Modificar, en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, literal a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física, el nombre de los ítems 4), 5) y 6) del numeral iv) Actividad lucrativa desarrollada a título personal y agregar los tipos de documento 7), 8) y 9), de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

[...]

a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física

[...]

iv) Actividad lucrativa desarrollada a título personal:

[...]

- 4) Flujo de caja histórico emitido por un CPI o certificado por un CPA.
- 5) Contratos.
- 6) Documento o medio idóneo alternativo para el respaldo del origen de los fondos.
- 7) Informe de atestiguamiento o aseguramiento emitido por un CPA.
- 8) Flujos de caja proyectados solo para apertura de cuentas emitido por un CPI y con “Informe examen de información financiera prospectiva emitido por un CPA”, cuando corresponda.
- 9) Certificación de ingresos no formales emitida por un CPA.”

19) En la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, literal a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física, modificar el nombre del numeral v), modificar los tipos de documento 3) y 5) y agregar los tipos de documento 6), 7), 8) y 9), de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

[...]

a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física

[...]

v) Ingresos aportados por terceras personas: aplica para la persona que da el sustento económico a la cuenta.

[...]

3) Orden patronal, certificación o constancia de salario, reporte de estudio emitido por SICERE o equivalente.

[...]

5) Flujo de caja histórico emitido por un CPI o certificado por un CPA.

6) Constancia de pago de dietas.

7) Constancia de pago de excedentes, utilidades o dividendos.

8) Constancia, certificación de pensionado o documento equivalente.

9) Certificación de ingresos no formales emitida por una CPA.”

20) En la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, literal a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física, vi) Ingresos extraordinarios, modificar los tipos de documento 4) y 6) y agregar los tipos de documento 7), 8), 9), 10), 11) y 12) de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

[...]

a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física

[...]

vi) Ingresos extraordinarios.

[...]

4) Documento notarial.

[...]

6) Documentos que respalden los premios de lotería y juegos de azar nacional e internacional.

7) Informe de atestiguamiento o aseguramiento emitido por un CPA.

8) Documentos de liquidación laboral.

9) Documento de cesantía.

10) Documento designación de beneficiarios en caso de fallecimiento de la persona.

11) Documento pago de derechos laborales en sede administrativa.

12) Constancia de liquidación de fondos voluntario de pensiones.”

- 21) En la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado D) Evidencia según origen de fondos para persona física, literal a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física, eliminar el numeral vii) Otros ingresos y asignar al origen de fondos “Otras pensiones” el numeral vii) y modificar el texto del nuevo numeral vii), de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

D) Evidencia según origen de fondos para persona física

[...]

a) Origen de fondos en Costa Rica y en el extranjero, persona física

[...]

vii) Otras pensiones:

1) Constancia, certificación de pensionado o documento equivalente.”

- 22) Modificar, en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado E) Evidencia según origen de fondos para persona jurídica, literal a) Orígenes de fondos persona jurídica, del numeral i) Actividad económica, el nombre de los tipos de documento 3), 5) y 6), así como agregar los tipos de documento 7), 8), 9) y 10), de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

E) Evidencia según origen de fondos para persona jurídica

[...]

a) Orígenes de fondos persona jurídica

i) Actividad económica:

[...]

3) Flujos de caja proyectados solo para apertura de cuentas, emitidos por un CPI y con “Informe examen de información financiera prospectiva emitido por un CPA”, cuando corresponda.

[...]

5) Contratos.

6) Documento o medio idóneo alternativo para el respaldo del origen de los fondos.

7) Informe de atestiguamiento o aseguramiento emitido por un CPA.

8) Certificaciones de ingresos emitidas por un CPA.

9) Constancias de ingresos emitidas por un CPI.

10) Certificación de ingresos no formales emitida por un CPA.”

- 23) En la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado E) Evidencia según origen de fondos para persona jurídica, literal a) Orígenes de fondos persona jurídica, numeral ii) Ingresos extraordinarios, modificar los tipos de origen de fondos 4) y 6) y agregar el tipo de documento 7), de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

E) Evidencia según origen de fondos para persona jurídica

[...]

a) Orígenes de fondos persona jurídica

[...]

ii) Ingresos extraordinarios.

[...]

4) Documento notarial.

[...]

6) Documentos que respalden los premios de lotería y juegos de azar nacional e internacional.

7) Informe de atestiguamiento o aseguramiento emitido por un CPA.”

- 24) En la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado E) Evidencia según origen de fondos para persona jurídica, literal a) Orígenes de fondos persona jurídica, eliminar el inciso iii) Otros ingresos y su contenido.**

- 25) Modificar en la Sección II: Evidencias para orígenes de fondos, apartado F) Estado de las evidencias, el literal e), de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN II: EVIDENCIAS PARA ORÍGENES DE FONDOS

[...]

F) Estado de las evidencias

[...]

e) Eliminado: cuando la evidencia está en estado ‘Por validar’ podrá ser eliminado por parte de un usuario autorizado del sujeto obligado. El cliente titular de la información puede eliminar un documento cuando se encuentre en estado ‘Por validar’.”

26) Agregar la Sección III: Accionistas y Beneficiarios Finales, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN III: ACCIONISTAS Y BENEFICIARIOS FINALES

A) Agregar documento sobre las participaciones representativas en el capital social
El sujeto obligado debe agregar y aprobar el documento sobre las participaciones representativas en el capital social que el cliente presente.

En caso de ser el titular de la información quien agregue el documento sobre las participaciones representativas en el capital social, es responsabilidad del sujeto obligado validar y aprobar el documento según corresponda.

B) Tipo de documento sobre participaciones representativas en el capital social y su validez

Según lo dispuesto en el artículo 6 del *Reglamento del CICAC*, los tipos de documento sobre las participaciones representativas en el capital social, que puede presentar el titular de la información son los siguientes:

a) Declaración de la persona jurídica que se genera desde el Registro de Transparencia y Beneficiario Final (RTBF).

Para agregar este documento en el CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 30 días naturales.

b) Certificación emitida por un notario público sobre las participaciones representativas del capital social.

Para agregar este documento en el CICAC no debe tener una antigüedad superior a los 30 días naturales.

C) Estado de los documentos

Los documentos sobre las participaciones representativas en el capital social podrán registrar los siguientes estados:

a) Por validar: cuando el documento sobre las participaciones representativas en el capital social es agregado por el cliente. El usuario del sujeto obligado debe verificar y aprobar que el documento se encuentre conforme con lo establecido en el artículo 6 del *Reglamento del CICAC*.

b) Aprobado: cuando el documento sobre las participaciones representativas en el capital social ha sido verificado y validado por el usuario del sujeto obligado.

c) Rechazado: cuando el documento sobre las participaciones representativas en el capital social es analizado por el usuario del sujeto obligado y no está conforme con lo establecido en el artículo 6 del *Reglamento del CICAC*.

d) Descartado: cuando el documento sobre las participaciones representativas en el capital social es reemplazado por un documento nuevo por parte del usuario autorizado del sujeto obligado.

e) Eliminado: cuando el documento sobre las participaciones representativas en el capital social está en estado ‘Por validar’ podrá ser eliminado por parte de un usuario autorizado del sujeto obligado. El cliente titular de la información puede eliminar un documento cuando se encuentre en estado ‘Por validar’.”

27) Cambiar la numeración de la Sección III: Usuarios y perfiles y modificar en el apartado C) Definición de perfiles, los literales a), b), c), d), e), f), g), i) y j), de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN IV: USUARIOS Y PERFILES

[...]

C) Definición de perfiles

a) Digitador de conozca a su cliente

Perfil que permite al usuario autorizado crear y modificar la información contenida en el expediente conozca a su cliente.

b) Consultante de expediente del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado consultar la información contenida en el expediente conozca a su cliente.

c) Consultante de bitácora de consulta del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado consultar los registros históricos sobre las consultas realizadas a la información contenida en el CICAC.

d) Consultante de bitácora de actualización del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado consultar la información histórica sobre las actualizaciones realizadas en el expediente conozca a su cliente.

e) Encargado de solicitar autorizaciones

Perfil que permite al usuario autorizado solicitar y aprobar al cliente la autorización de consulta.

f) Consultante de autorizaciones del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado revisar las autorizaciones de consultas otorgadas por el cliente y registradas en el expediente conozca a su cliente y en la bitácora de consulta del módulo de autorizaciones.

g) Consultante de bitácora de consulta por colaborador

Perfil que permite al usuario autorizado consultar las acciones que realicen los colaboradores en el expediente de los clientes que han autorizado a la entidad.

[...]

i) Digitador de evidencias del cliente:

Perfil que permite al usuario autorizado agregar, asociar y editar en el CICAC la evidencia que respalda a los orígenes de fondos.

j) Aprobador de evidencias del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado aprobar, descartar o rechazar en el CICAC la evidencia que respalda los orígenes de fondos.”

28) Eliminar, en la nueva Sección IV: Usuarios y perfiles, apartado C) Definición de perfiles, el literal h) y sustituirlo con el texto que se describe a continuación:

“SECCIÓN IV: USUARIOS Y PERFILES

[...]

C) Definición de perfiles

[...]

h) Consultante de mi bitácora de consulta

Perfil que permite al usuario autorizado visualizar las acciones realizadas por sí mismo, en el expediente de los clientes que han autorizado a la entidad.

[...]”

29) Agregar, en la nueva Sección IV: Usuarios y perfiles, apartado C) Definición de perfiles, los literales k), l), m), n), ñ), o), p) y q) de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN IV: USUARIOS Y PERFILES

[...]

C) Definición de perfiles

[...]

k) Consultante de evidencias del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado consultar en el CICAC las evidencias que respaldan los orígenes de fondos.

l) Consultante de bitácora de evidencia del cliente

Perfil que permite al usuario autorizado consultar las acciones realizadas en las evidencias que respaldan los orígenes de fondos.

m) Encargado de revocar autorizaciones

Perfil que permite al usuario autorizado gestionar, aprobar o rechazar en el CICAC la solicitud de revocación de una autorización de consulta.

n) Consultante de documento para beneficiarios finales

Perfil que permite al usuario autorizado consultar en el CICAC los documentos con la información de los accionistas y beneficiarios finales.

ñ) Digitador de documento para beneficiarios finales

Perfil que permite al usuario autorizado agregar en el CICAC los documentos con la información de los accionistas y beneficiarios finales.

o) Aprobador de documento para beneficiarios finales

Perfil que permite al usuario autorizado aprobar, descartar, rechazar o eliminar en el CICAC los documentos con la información de los accionistas y beneficiarios finales.

p) Consultante de autorizaciones múltiples

Perfil que permite al usuario autorizado revisar las autorizaciones de consulta otorgadas por el cliente que fueron generadas de forma grupal y registradas en el expediente conozca a su cliente.

q) Encargado de solicitar autorizaciones múltiples

Perfil que permite al usuario autorizado solicitar y aprobar las autorizaciones de consulta generadas de forma grupal.”

- 30) Modificar la numeración de la Sección IV: Medidas de seguridad, confidencialidad y protocolos de actuación, modificar el nombre y el primer párrafo del apartado A) Medidas mínimas de seguridad para el sujeto obligado y modificar el primer párrafo del apartado B) Protocolo de actuación sujeto obligado, de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN V: MEDIDAS DE SEGURIDAD, CONFIDENCIALIDAD Y PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN

A) Medidas de seguridad para el sujeto obligado

Según lo establecido en el artículo 17 del *Reglamento del CICAC*, el sujeto obligado tiene la responsabilidad de implementar medidas de seguridad para garantizar el adecuado acceso y uso de la información en el CICAC, las cuales deben considerar al menos:

[...]

B) Protocolo de actuación sujeto obligado

Según lo establecido en el artículo 17 del *Reglamento del CICAC*, el sujeto obligado tiene la responsabilidad de implementar medidas de seguridad para garantizar el adecuado acceso y uso de la información del CICAC, las cuales deben considerar al menos:

[...]”

- 31) Modificar la numeración de la Sección V: Autorizaciones; modificar el inciso a) del apartado A) Autorizaciones; modificar del apartado C) Tipos de verificación de la autorización, el nombre de los tipos de verificación a), b) y d) y modificar el párrafo final y sus literales a) y b), de manera que se lea como se indica a continuación:**

“SECCIÓN VI: AUTORIZACIONES

A) Autorizaciones

[...]

- a) El usuario del sujeto obligado debe gestionar las autorizaciones de consulta en la opción de autorizaciones del CICAC. Este proceso incluye: i) solicitar la autorización, ii) agregarla al sistema, y iii) verificarla para que el sistema la asigne como activa, este proceso se debe realizar en un plazo de 20 días naturales desde el momento en que se registra una solicitud en el sistema; si no se ejecuta en este plazo, el sistema cancelará en forma automática la solicitud de autorización de consulta.

En el CICAC se dispone la opción de “Autorizaciones múltiples”, que le permite al sujeto obligado realizar el proceso de solicitud y aprobación de autorizaciones de forma grupal.

[...]

C) Tipos de verificación de la autorización

[...]

a) Documento PDF con firma manuscrita o firma digital certificada emitida por el Banco Central de Costa Rica (BCCR).

b) Firma digital certificada emitida por el BCCR.

[...]

d) Documento PDF con firma digital

[...]

Cuando se brinde la autorización al CICAC por primera vez, debe ser firmada por el titular de la información, permitiendo utilizar los siguientes tipos de verificación:

a) Documento PDF con firma manuscrita o firma digital certificada emitida por el BCCR.

b) Firma digital certificada emitida por el BCCR.”

32) En la nueva Sección VI: Autorizaciones, agregar un nuevo inciso d) y modificar la numeración de los incisos d) Vencida y e) Revocada del apartado D) Estado de la autorización, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN VI: AUTORIZACIONES

[...]

D) Estado de la autorización

[...]

d) Cancelada automáticamente: cuando no realiza la aprobación de la autorización en el plazo de 20 días naturales indicados en el inciso a) del apartado A) Autorizaciones de esta sección.

e) Vencida: cuando el cliente autorizó una consulta con un plazo definido y el tiempo caducó.

f) Revocada: cuando el cliente autorizó una consulta con un plazo determinado y requiere dar una autorización indefinida, o bien revocar una autorización con plazo indefinido por terminación de la relación comercial.”

33) Modificar, en la nueva Sección VI: Autorizaciones, el inciso c) del apartado E) Revocatoria de autorización, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN VI: AUTORIZACIONES

[...]

E) Revocatoria de la autorización

[...]

c) Por fallecimiento del cliente, se gestiona de forma automática en un plazo de 10 días naturales, a partir del momento en que se actualice en el CICAC la información proveniente del TSE.
[...]"

34) Modificar, la numeración de la Sección VI: Bitácoras, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN VII: BITÁCORAS
[...]"

35) Modificar, la numeración de la Sección VII: Servicios de consulta y notificaciones y agregar el inciso d), al apartado A) Servicio de consultas del CICAC, de manera que se lea como se indica a continuación:

“SECCIÓN VIII: SERVICIOS DE CONSULTA Y NOTIFICACIONES

A) Servicios de consultas del CICAC

[...]

d) Obtener el ‘Expediente de conozca a su cliente’ de mis clientes en forma individual: este servicio permite al sujeto obligado trasladar la información en el momento que la entidad lo requiera. Este proceso se realiza cuando se firma el expediente del cliente en el CICAC.

[...]"

Estas modificaciones rigen a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Atentamente,

Rocío Aguilar Montoya, Superintendente General.—1 vez.—(IN2022702942).

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RE-0124-IT-2022

San José, a las 15:10 horas del 20 de diciembre de 2022

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE EL ESTUDIO TARIFARIO ORDINARIO DE OFICIO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, EN LA RUTA 610 DESCRITA COMO: SAN ISIDRO DE EL GENERAL – DOMINICAL – QUEPOS – CIUDAD CORTÉS – SAN JUAN Y VICEVERSA, OPERADA POR LA EMPRESA TRANSPORTES BLANCO S.A.

EXPEDIENTE ET-085-2022

RESULTANDOS:

- I. El 6 de junio de 2007 se publicó en La Gaceta N°108, la resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo de 2007 denominada: “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presenten ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.
- II. La empresa Transportes Blanco S.A., con cédula jurídica 3-101-068536 cuenta con el respectivo título habilitante para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, como permisionario en la ruta 610, descrita como: San Isidro de El General – Dominical – Quepos – Ciudad Cortés – San Juan y viceversa, según el artículo 7.1.101 de la Sesión Ordinaria 74-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP), celebrada el 28 de setiembre de 2021 (folio 109 al 118).
- III. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- IV. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.
- V. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a la Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la

denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.

- VI.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RJD-042-2019 denominada: “Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”.
- VII.** El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019, publicada en la Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación 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, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VIII.** El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- IX.** El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021, publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad.
- X.** El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.

- XI.** El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la “Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”.
- XII.** El 9 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0212-JD-2021 publicada en La Gaceta N°229 del 26 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora suspendió temporalmente la disposición establecida en el inciso e) de la sección “4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros”, sobre la obligatoriedad de la remisión de los datos depurados del sistema automatizado de conteo de pasajeros, de la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones; mientras esté vigente el Decreto de Emergencia Nacional N° 42227-MP-S emitido por el Poder Ejecutivo el 16 de marzo de 2020 (considerando que la remisión del SCP sería voluntaria para los prestadores durante la suspensión).
- XIII.** El 11 de mayo de 2022, mediante el memorando ME-0213-IT-2022, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0057-IT-2022, relacionado con los requisitos y condiciones que se deben verificar para la realización de estudios tarifarios ordinarios de oficio (folio 234).
- XIV.** El 30 de mayo de 2022, mediante el memorando ME-0247-IT-2022, el Intendente de Transporte dio por recibido el informe final del estudio cantidad de pasajeros movilizados en la ruta 610: San Isidro de El General-Dominical-Quepos-Ciudad Cortes-San Juan y viceversa IN-0153-IT-2022 (folios 26 al 28).
- XV.** El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”.
- XVI.** El 8 de agosto de 2022, mediante el memorando ME-0379-IT-2022, el Intendente de Transporte solicitó un análisis para simplificar y completar la estructura tarifaria de la ruta 610 al Área de Regulación Económica y Área de Regulación de la Calidad de la Intendencia de Transporte (folio 29).
- XVII.** El 2 de setiembre de 2022, mediante el oficio OF-1041-IT-2022, el Intendente de Transporte aceptó el informe IN-0229-IT-2022 (folios 30 al 102) correspondiente a un informe adicional del estudio técnico de

cantidad de pasajeros movilizados de la ruta 610: San Isidro de El General-Dominical-Quepos-Ciudad Cortes-San Juan y viceversa (folio 103).

- XVIII.** El 6 de setiembre de 2022, mediante el memorando ME-0424-IT-2022, el Intendente de Transporte instruyó al Área de Regulación Económica y Área de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte para iniciar un estudio tarifario ordinario para la ruta 610 (folio 2).
- XIX.** El 6 de setiembre de 2022, mediante el oficio OF-1055-IT-2022, se solicitó al CTP la información operativa de la ruta 610 necesaria para realizar el estudio tarifario (folios 104 al 105).
- XX.** El 12 de setiembre de 2022, el CTP remitió vía correo electrónico la información operativa solicitada mediante el oficio OF-1055-IT-2022 (folio 106 al 127).
- XXI.** El 22 de setiembre de 2022, por medio del oficio OF-1127-IT-2022 la Intendencia de Transporte solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente tarifario respectivo (folio 1).
- XXII.** El 7 de noviembre de 2022, mediante el informe IN-0300-IT-2022, se emitió la propuesta preliminar de la fijación tarifaria ordinaria de oficio de la ruta 610 (folios 130 al 210).
- XXIII.** El 8 de noviembre de 2022, mediante el memorando ME-0551-IT-2022, el Intendente de Transporte acogió el informe IN-0300-IT-2022 e instruyó continuar con la solicitud de convocatoria a audiencia pública (folio 211).
- XXIV.** El 10 de noviembre de 2022, mediante el memorando ME-0559-IT-2022, se solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a audiencia pública (folios 216 al 219).
- XXV.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de la exposición explicativa y de la audiencia pública se realizó el 15 de noviembre de 2022 en La Gaceta N°218, en el diario La Teja y La Extra (folio 227).
- XXVI.** La audiencia pública se realizó el 9 de diciembre de 2022, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:

Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).

Enlace: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/et-085-2022>.

- XXVII.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, oficios IN-0923-DGAU-2022 del 16 de diciembre de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 257 al 258) y el acta de la audiencia pública AC-0633-DGAU-2022 (folios 245 al 256), se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XXVIII.** Las tarifas vigentes de la ruta 610 fueron establecidas en la resolución RE-0091-IT-2022 del 29 de agosto de 2022, publicada en el Alcance N°187 a La Gaceta N°168 del 5 de setiembre de 2022, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del segundo semestre del 2022.
- XXIX.** La revisión tarifaria de oficio fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0347-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, que corre agregado al expediente.
- XXX.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.
- XXXI.** De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N° 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0347-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, que sirve de base para el presente acto administrativo.
- XXXII.** En los procedimientos se han observado los plazos y las prescripciones de ley.

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0347-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:
- “(..)

B. SOBRE LA REALIZACIÓN DEL PRESENTE ESTUDIO DE OFICIO

En primera instancia, el artículo 30 de la Ley 7593 faculta a la Aresep para poder realizar estudios ordinarios de oficio, para lo cual deberá otorgarse la respectiva audiencia pública en cumplimiento de la participación ciudadana.

En el caso de la ruta 610, la Defensoría de los Habitantes, a partir de la denuncia que presentó un usuario ante esa institución, solicitó a esta Intendencia por medio del oficio 12840-2017-DHR-[AE] del 26 de octubre de 2017 (folios 3 al 13) que se fijara la tarifa para el fraccionamiento de Ciudad Cortés en la ruta 610, ya que dicho fraccionamiento no constaba en el pliego tarifario, aunque formaba parte del recorrido autorizado de esa ruta.

La Intendencia de Transporte en diversas oportunidades explicó a la Defensoría que, para poder proceder con lo solicitado, era necesario contar con un estudio de volumen de pasajeros movilizados de la ruta 610 y luego realizar una fijación ordinaria de tarifas (folios 14 al 25).

Considerando las limitaciones en la capacidad operativa y presupuestaria de esta Intendencia, la necesidad de realizar otros estudios técnicos y aunado a las afectaciones generadas por la pandemia por Covid-19 durante los años 2020 y 2021, es hasta que en este año se pudo realizar el estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados en la ruta 610. Dicho estudio de volumen de pasajeros consta en el informe IN-0229-IT-2022 del 31 de agosto de 2022 (folios 30 al 102), el cual fue acogido mediante el oficio OF-1041-IT-2022 del 2 de setiembre de 2022 (folio 103).

Previendo que se dispondría del estudio de cantidad de pasajeros movilizados en la ruta 610, el 6 de setiembre de 2022, mediante el memorando ME-0424-IT-2022 (folio 2), el Intendente de Transporte instruyó al Área de Regulación Económica y Área de Apoyo Legal de la Intendencia de Transporte para iniciar un estudio tarifario ordinario para la ruta 610.

Por medio del presente estudio se busca actualizar la estructura tarifaria y las tarifas de la ruta 610 que consideren los costos derivados del esquema operativo vigente y la movilización de pasajeros, de modo que se vele por el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador (art. 4 de la Ley 7593), respetando el principio de servicio al costo establecido en el artículo 3 de la Ley de la Autoridad Reguladora.

Esto además es consistente con el cuarto pilar de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021) “Regulación con propósito”, de modo que la regulación confirme su valor público para la sociedad y contribuya proactivamente a

alcanzar los objetivos sociales y económicos. Asimismo, con el sexto pilar “Regulación independiente y coordinada con su entorno”, en cuanto a que las decisiones regulatorias se basen en evidencias y sean objetivas y apegadas a criterios técnicos y legales, velando por la independencia del ente regulador en el ejercicio de sus competencias.

Adicionalmente, la propuesta se apega a los objetivos tarifarios-económicos 2 y 3 de la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte (RE-0211-JD-2021), en cuanto a garantizar a los operadores del servicio público, tarifas que le permitan contar con recursos suficientes para la prestación óptima del servicio según las estructuras productivas modelo y la metodología vigente, así como garantizar a los operadores del servicio de transporte público tarifas para cubrir únicamente los costos necesarios para prestar el servicio incluyendo, los costos eficientes de las inversiones necesarias y una retribución competitiva que garantice el desarrollo de la actividad, (cumplimiento del artículo 32 de la Ley 7593).

B.1 Sobre las competencias de Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley N°7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

Así conforme a lo establecido en el artículo 4 inciso f) de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) uno de los objetivos primordiales de la Aresep es “(...) ejercer conforme lo dispuesto en esta Ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella”.

Asimismo, dicha ley en el artículo 5 (funciones) confiere a la Autoridad Reguladora la competencia y facultades legales para ejercer dicha regulación sobre los servicios públicos definidos en dicha norma, siendo el transporte público remunerado de personas (salvo el aéreo) uno de ellos y dentro de esos ubicamos la modalidad de autobús.

Ahora bien, conforme al artículo 6 del cuerpo normativo invocado, se establecen las obligaciones de la Autoridad Reguladora, para ejercer dichas competencias, encontrándonos en el inciso d) de este artículo la obligación de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3 inciso b) (servicio al costo) 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos), acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

Es decir, la Aresep cuenta por ley con competencias exclusivas y excluyentes para fijar tarifas, siendo que, para realizar su fin, debe definir los elementos necesarios conforme a la ley para cumplir a cabalidad y bajo el principio del servicio al costo y el respeto al equilibrio financiero y el equilibrio entre los usuarios y los operadores, la tarifa adecuada vista y aplicada bajo la metodología vigente establecida por la Junta Directiva de la Aresep.

Esto anterior ya ha sido reconocido en muchos dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó:

“(...) comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas” y además señaló que “la Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y, por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

Tiene un poder normador sobre su propia competencia, que le permite imponer a los concesionarios del servicio las reglas que deben seguir para la fijación de la tarifa o, en su caso, para el ajuste tarifario.

(...)”

Igualmente, en ese mismo sentido la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007, resolvió que las atribuciones legales a la Aresep “(...) sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios (...)”.

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública.

Además, debe de cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), en cuanto que la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios, teniendo presente, por otra parte, 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 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (165 al 173) dispuso:

“(…)

II. Indicar a la Intendencia de Transporte que, con fundamento en el análisis jurídico realizado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio OF-0216-DGAJR-2021, los elementos técnicos expuestos en los considerandos de la presente resolución y la aprobación de la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), que los resultados que se deriven de la aplicación que realice el Consejo de Transporte Público de su política de fraccionamientos (artículo 5.6 de la sesión ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012) no son de acatamiento obligatorio para las fijaciones tarifarias que realiza la Intendencia, ya que la definición de la estructura del pliego tarifario de cada ruta del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de que se puedan realizar los análisis pertinentes de los insumos aportados por el CTP.

(…)”

B.2. Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

Conforme a lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF) corresponde a la Intendencia de Transporte, fijar los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, según lo disponen los artículos 16, 17 inciso 1) y 20 inciso 1), esto claro está aplicando la metodología vigente previamente aprobada y publicitada por la Junta Directiva de la Aresep.

C. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c), artículo 14, incisos a, c, d y artículo 82 de la Ley 7593, se procedió a realizar la verificación de cumplimiento de obligaciones legales por parte de la empresa Transportes Blanco S.A. Al respecto, cabe señalar de previo, que esta verificación no limitará ni impedirá en forma alguna a la Aresep determinar el ajuste tarifario que corresponda, al amparo de lo indicado en los puntos precedentes sobre los estudios tarifarios de oficio y el poder-deber de la Aresep de ejercer sus competencias regulatorias.

C.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, el 14 de diciembre de 2022 se consultó el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Transportes Blanco S.A., con respecto al cumplimiento de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, determinándose que el permisionario se encuentra al día con dichas obligaciones (Anexo 1).

Respecto a la situación tributaria del operador, se consultó el 14 de diciembre de 2022 accediendo a la dirección electrónica: www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx (Anexo 2), en la cual se indica que el operador se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

C.2 Cumplimiento de cancelación de canon

En cuanto al cumpliendo en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió la certificación CT-0268-DF-2022 del 15 de diciembre de 2022, mediante la cual certifica que la empresa se encuentra al día en cuanto al pago del canon de regulación (folio 214).

C.3 Cumplimiento de presentación de informe de quejas y denuncias

Referente a la entrega del informe semestral de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió el oficio OF-2674-DGAU-2022 del 14 de diciembre de 2022, mediante la cual indicó que la empresa sí remitió el informe de quejas y denuncias del primer semestre de 2022 (folio 243).

C.4 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) al 14 de diciembre de 2022 y se constató que el operador no se encuentra al día con la carga de estadísticas mensuales según el siguiente detalle (Anexo 3):

Descripción ramal	ene-22	feb-22	mar-22	abr-22	jul-22	ago-22	sep-22	oct-22
San Isidro de El General-San Juan	pendiente							
San Isidro de El General-Quepos	-	-	-	-	pendiente	pendiente	pendiente	pendiente
San Isidro de El General-Ciudad Cortés	-	-	-	-	pendiente	pendiente	pendiente	pendiente

b. Estadísticas operativas diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consulta el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria el 14 de diciembre de 2022 y se constata que el prestador no se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas diarias sin depurar y depuradas de la ruta 610 según el siguiente detalle (Anexo 3):

- Estadísticas sin depurar

Para el ramal San Isidro de El General-San Juan falta información para los siguientes 232 días:

1/12/2021	6/1/2022	11/2/2022	19/3/2022	26/4/2022	20/7/2022	25/8/2022	30/9/2022	5/11/2022
2/12/2021	7/1/2022	12/2/2022	22/3/2022	27/4/2022	21/7/2022	26/8/2022	1/10/2022	8/11/2022
3/12/2021	8/1/2022	15/2/2022	23/3/2022	28/4/2022	22/7/2022	27/8/2022	4/10/2022	9/11/2022
4/12/2021	11/1/2022	16/2/2022	24/3/2022	29/4/2022	23/7/2022	30/8/2022	5/10/2022	10/11/2022
7/12/2021	12/1/2022	17/2/2022	25/3/2022	30/4/2022	26/7/2022	31/8/2022	6/10/2022	11/11/2022
8/12/2021	13/1/2022	18/2/2022	26/3/2022	7/5/2022	27/7/2022	1/9/2022	7/10/2022	12/11/2022
9/12/2021	14/1/2022	19/2/2022	29/3/2022	14/5/2022	28/7/2022	2/9/2022	8/10/2022	15/11/2022
10/12/2021	15/1/2022	22/2/2022	30/3/2022	21/5/2022	29/7/2022	3/9/2022	11/10/2022	16/11/2022
11/12/2021	18/1/2022	23/2/2022	31/3/2022	28/5/2022	30/7/2022	6/9/2022	12/10/2022	17/11/2022
14/12/2021	19/1/2022	24/2/2022	1/4/2022	4/6/2022	2/8/2022	7/9/2022	13/10/2022	18/11/2022
15/12/2021	20/1/2022	25/2/2022	2/4/2022	11/6/2022	3/8/2022	8/9/2022	14/10/2022	19/11/2022
16/12/2021	21/1/2022	26/2/2022	5/4/2022	18/6/2022	4/8/2022	9/9/2022	15/10/2022	22/11/2022
17/12/2021	22/1/2022	1/3/2022	6/4/2022	25/6/2022	5/8/2022	10/9/2022	18/10/2022	23/11/2022
18/12/2021	25/1/2022	2/3/2022	7/4/2022	1/7/2022	6/8/2022	13/9/2022	19/10/2022	24/11/2022
21/12/2021	26/1/2022	3/3/2022	8/4/2022	2/7/2022	9/8/2022	14/9/2022	20/10/2022	25/11/2022
22/12/2021	27/1/2022	4/3/2022	9/4/2022	5/7/2022	10/8/2022	15/9/2022	21/10/2022	26/11/2022
23/12/2021	28/1/2022	5/3/2022	12/4/2022	6/7/2022	11/8/2022	16/9/2022	22/10/2022	29/11/2022
24/12/2021	29/1/2022	8/3/2022	13/4/2022	7/7/2022	12/8/2022	17/9/2022	25/10/2022	30/11/2022
25/12/2021	1/2/2022	9/3/2022	14/4/2022	8/7/2022	13/8/2022	20/9/2022	26/10/2022	1/12/2022
28/12/2021	2/2/2022	10/3/2022	15/4/2022	9/7/2022	16/8/2022	21/9/2022	27/10/2022	2/12/2022
29/12/2021	3/2/2022	11/3/2022	16/4/2022	12/7/2022	17/8/2022	22/9/2022	28/10/2022	3/12/2022
30/12/2021	4/2/2022	12/3/2022	19/4/2022	13/7/2022	18/8/2022	23/9/2022	29/10/2022	6/12/2022
31/12/2021	5/2/2022	15/3/2022	20/4/2022	14/7/2022	19/8/2022	24/9/2022	1/11/2022	7/12/2022
1/1/2022	8/2/2022	16/3/2022	21/4/2022	15/7/2022	20/8/2022	27/9/2022	2/11/2022	8/12/2022
4/1/2022	9/2/2022	17/3/2022	22/4/2022	16/7/2022	23/8/2022	28/9/2022	3/11/2022	
5/1/2022	10/2/2022	18/3/2022	23/4/2022	19/7/2022	24/8/2022	29/9/2022	4/11/2022	

Para los ramales San Isidro de El General-Quepos y San Isidro de El General-Ciudad Cortés falta información para los siguientes 161 días:

1/7/2022	26/7/2022	20/8/2022	14/9/2022	9/10/2022	3/11/2022	28/11/2022
2/7/2022	27/7/2022	21/8/2022	15/9/2022	10/10/2022	4/11/2022	29/11/2022
3/7/2022	28/7/2022	22/8/2022	16/9/2022	11/10/2022	5/11/2022	30/11/2022
4/7/2022	29/7/2022	23/8/2022	17/9/2022	12/10/2022	6/11/2022	1/12/2022
5/7/2022	30/7/2022	24/8/2022	18/9/2022	13/10/2022	7/11/2022	2/12/2022
6/7/2022	31/7/2022	25/8/2022	19/9/2022	14/10/2022	8/11/2022	3/12/2022
7/7/2022	1/8/2022	26/8/2022	20/9/2022	15/10/2022	9/11/2022	4/12/2022
8/7/2022	2/8/2022	27/8/2022	21/9/2022	16/10/2022	10/11/2022	5/12/2022
9/7/2022	3/8/2022	28/8/2022	22/9/2022	17/10/2022	11/11/2022	6/12/2022
10/7/2022	4/8/2022	29/8/2022	23/9/2022	18/10/2022	12/11/2022	7/12/2022
11/7/2022	5/8/2022	30/8/2022	24/9/2022	19/10/2022	13/11/2022	8/12/2022
12/7/2022	6/8/2022	31/8/2022	25/9/2022	20/10/2022	14/11/2022	
13/7/2022	7/8/2022	1/9/2022	26/9/2022	21/10/2022	15/11/2022	
14/7/2022	8/8/2022	2/9/2022	27/9/2022	22/10/2022	16/11/2022	
15/7/2022	9/8/2022	3/9/2022	28/9/2022	23/10/2022	17/11/2022	
16/7/2022	10/8/2022	4/9/2022	29/9/2022	24/10/2022	18/11/2022	
17/7/2022	11/8/2022	5/9/2022	30/9/2022	25/10/2022	19/11/2022	
18/7/2022	12/8/2022	6/9/2022	1/10/2022	26/10/2022	20/11/2022	
19/7/2022	13/8/2022	7/9/2022	2/10/2022	27/10/2022	21/11/2022	
20/7/2022	14/8/2022	8/9/2022	3/10/2022	28/10/2022	22/11/2022	
21/7/2022	15/8/2022	9/9/2022	4/10/2022	29/10/2022	23/11/2022	
22/7/2022	16/8/2022	10/9/2022	5/10/2022	30/10/2022	24/11/2022	
23/7/2022	17/8/2022	11/9/2022	6/10/2022	31/10/2022	25/11/2022	
24/7/2022	18/8/2022	12/9/2022	7/10/2022	1/11/2022	26/11/2022	
25/7/2022	19/8/2022	13/9/2022	8/10/2022	2/11/2022	27/11/2022	

- Estadísticas depuradas

Para todos los ramales se encuentran pendientes de cargar todos los datos diarios desde el 17 de agosto de 2022, cuya suspensión de remisión obligatoria finalizó el 17 de agosto de 2022 con la publicación del Decreto Ejecutivo en el Diario Oficial La Gaceta N°155.

- Inconsistencias entre datos mensuales y SCP

Además, hay inconsistencias entre las estadísticas mensuales y los datos diarios depurados del SCP, siendo que esas diferencias no debieran presentarse ya que los datos mensuales reportados siempre deben coincidir con el agregado de los datos diarios depurados del SCP, las inconsistencias se presentan para los meses noviembre 2021 y diciembre 2021, tal como se detalla a continuación:

Pasajeros Regulares		nov-21	dic-21
San Isidro de El General-San Juan	Datos mensuales	1052	1324
	Datos diarios depurados SCP	1483	0
San Isidro de El General-Quepos	Datos mensuales	5554	6991
	Datos diarios depurados SCP	7731	8866
San Isidro de El General-Ciudad Cortés	Datos mensuales	4844	6098
	Datos diarios depurados SCP	6919	7629

Pasajeros Adulto Mayor		dic-21
San Isidro de El General-San Juan	Datos mensuales	109
	Datos diarios depurados SCP	0

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado a la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) y se constató que el operador no cumple con la entrega de los estados financieros del período 2021, lo anterior, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, en el siguiente punto:

Dentro de los estados financieros auditados no presentan firmas del contador privado y del representante legal, así mismos los timbres respectivos, según lo establecido por el artículo 258 del Código de Comercio de Costa Rica, los Estados Financieros deben ser firmados tanto por el representante legal, como por el contador que los elaboró y la Ley 6614, Ley de Creación del Timbre del Colegio de Contadores Privados de Costa Rica, en su artículo 4 inciso d), señala el valor en timbres a agregarse a cada Estado Financiero.

d. Contabilidad Regulatoria

Relacionado a la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR), y se constató que el operador no se encuentra al día con el registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria del período 2021, en los siguientes puntos:

- *Plan de cuentas actividad regulada: No se presenta la metodología de asignación de cuentas comunes, en formato pdf. esto según la resolución RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre 2019, Por Tanto I, numeral 2, inciso c).*
- *Plan de cuentas actividad no regulada: No existe una asignación de gastos-pasivos-activos para ese ingreso no regulatorio esto conforme al tipo de asignación homologación 1:N para su plan de cuentas.*
- *Estado financieros regulatorios, planes de cuenta y metodología de asignación de cuentas: Presentan ingresos por actividades no reguladas dentro de sus estados financieros pero no existe una asignación de gastos-pasivos-activos para ese ingreso no regulatorio esto conforme al tipo de asignación homologación 1:N para su plan de cuentas.*

D. ANÁLISIS TARIFARIO

D.1 Variables utilizadas:

Variable	Aresep
<i>Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)</i>	31.757
<i>Distancia ponderada (km/carrera)</i>	144,39
<i>Carreras mensuales (carreras)</i>	195,67
<i>Flota autorizada (unidades)</i>	6
<i>Valor ponderado por bus (colones)</i>	97.498.994
<i>Edad promedio de la flota</i>	7,83
<i>Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)</i>	655,35
<i>Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones)</i>	588,06
<i>Precio de combustible (colones)</i>	781,46
<i>Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)</i>	13,47
<i>Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)</i>	9,36

D.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (demanda)

La metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica:

“(…)

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

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

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

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

(...)

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

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

“(...)

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

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

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

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

En caso de que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP o de las estadísticas mensuales del SIR y la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

En caso contrario, se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

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

(...)

- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SCP o SIR según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario. En caso de que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente*

- iv. En caso de que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) este apartado), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros de ese estudio.

(...)"

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

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año (últimos 12 meses).
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.
- d) Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.

Adicionalmente, en la sección 4.8.3. de la metodología vigente se indica lo siguiente:

"(...)

4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta

El procedimiento para el cálculo de tarifas por fraccionamiento de una ruta depende del nivel de desagregación de la información de volumen de pasajeros con el que se cuente. En caso de que el nivel más bajo del volumen mensual de pasajeros sea por ramal o ruta, se calculará un porcentaje de variación en la tarifa que aplicará a todo el pliego tarifario vigente de la respectiva ruta, mientras que **si se cuenta con el volumen mensual de pasajeros de cada uno de los fraccionamientos se muestra el procedimiento para calcular la matriz tarifaria de cada uno de los ramales de la ruta respectiva.**

(...)" Lo resaltado no es del original

Por medio del estudio de pasajeros movilizados realizado por la Intendencia de Transporte contenido en el informe IN-0229-IT-2022 del 31 de agosto de 2022 (folios 30 al 102) se determinó la cantidad de pasajeros movilizados por segmento tarifario.

D.1.1.1 Datos del SCP

Respecto a la entrega de información proveniente del SCP, en el inciso D. del Por Tanto I de la resolución RIT-0011-2019 del 04 de febrero de 2019, publicada en el Alcance N°29 a La Gaceta N°28 del 08 de febrero de 2019, se dispuso:

“(…) Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a que inicien la presentación de la información de los sistemas automatizados de conteo de pasajeros por medio del SIR, según lo indicado en la sección D. del presente informe. (D. ESTÁNDARES TÉCNICOS DE LA INFORMACIÓN PROVENIENTE DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONTEO DE PASAJEROS). La remisión de la información podrán hacerla desde el momento en que entre en vigencia la presente resolución, con un plazo máximo al 18 de diciembre de 2019. (…)”

Posteriormente, mediante la resolución RE-0212-JD-2021 del 9 de noviembre de 2021, publicada en La Gaceta N°229 del 26 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Aresep dispuso suspender temporalmente la obligatoriedad de los prestadores de remitir los datos depurados del SCP mientras se encuentre vigente el Decreto de Emergencia Nacional N° 42227-MP-S emitido por el Poder Ejecutivo el 16 de marzo de 2020.

Por medio del Decreto Ejecutivo 43650-MP-S, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N°155 del 17 de agosto de 2022, el Poder Ejecutivo declaró la cesación del estado de emergencia decretado mediante el Decreto de Emergencia Nacional N° 42227-MP-S.

En virtud de lo cual, la habilitación dada por la Junta Directiva de la Aresep, la cual fue aplicable entre noviembre de 2021 y agosto de 2022, se posibilita que en este caso no se cuente con información depurada de algunos de los últimos 12 meses previos a la apertura del expediente, como puede observarse en el Anexo 3. Por lo tanto, no se puede utilizar el mecanismo “a”

D.1.1.2 Datos de informes estadísticos mensuales

En revisión de la información del Sistema de Información Regulatoria (SIR) la empresa Transportes Blanco S.A. no cuenta con datos completos de estadísticas mensuales para la ruta 610 para los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario (noviembre 2021 a octubre 2022), como puede observarse en el Anexo 3.

Sin embargo, aunque se hubiese tenido información de los 12 meses previos, estos datos estadísticos mensuales presentados al SIR es información que se encuentra a nivel de ramal y no a nivel de fraccionamiento o segmento, por lo que, considerando lo indicado en el apartado 4.8.3. de la metodología vigente y teniendo un estudio de volumen de pasajeros a nivel de segmento, no hubiese sido procedente revisar la consistencia lógica y técnica de los datos reportados por la empresa en sus informes estadísticos.

Dado esto, no se puede utilizar el mecanismo “b”, por lo que se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información del estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.

D.1.1.3 Estudio técnico aprobado por la Aresep o por el CTP

El presente análisis, cuenta con un estudio técnico elaborado por la Aresep a nivel de segmento según el informe IN-0229-IT-2022 del 31 de agosto de 2022 (folios 30 al 102), el mismo fue aceptado por el Intendente de Transporte mediante oficio OF-1041-IT-2022 del 4 de setiembre de 2022 (folio 103). Este estudio es el utilizado en este caso, de acuerdo con la priorización establecida en la metodología tarifaria vigente.

En dicho estudio se cuenta con la información de pasajeros movilizados por segmento tarifario, tal y como se establece en el apartado 4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta, de la metodología tarifaria vigente. De esta forma, se tomarán para el presente análisis los siguientes datos:

Descripción segmento tarifario	Volumen mensual pasajeros movilizados por segmento
San Isidro de El General-Platanillo	19.032
Platanillo-Dominical	14.928
Dominical-Savegre	9097
Savegre-Quepos	8406
Dominical-Bahía	8439
Bahía-Coronado	4464
Coronado-Ciudad Cortés	2951

De dicho estudio técnico se desprende también el dato de pasajeros movilizados a nivel de la ruta, descrita como: San Isidro de El General-Dominical-Quepos-Ciudad Cortes-San Juan y viceversa:

Descripción de la ruta	Volumen mensual pasajeros movilizados
San Isidro de El General-Dominical-Quepos-Ciudad Cortés-San Juan y viceversa	31.757

Se aclara que la sumatoria de los pasajeros movilizados por segmento no debe corresponder al volumen de pasajeros movilizados a nivel de ruta, ya que los datos por segmento representan la cantidad de pasajeros que se movilizaron en esos trayectos y habrá personas que se hayan movilizado en varios segmentos.

D.1.2 Distancia

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

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).”

Para el presente estudio, las distancias de cada ramal corresponden a las distancias aprobadas por el CTP en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 57-2020 del 23 de julio de 2022 (folio 119). El detalle de distancias es el siguiente:

N°	Descripción ramal	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
1	San Isidro de El General-Quepos	79,70	79,40	159,10
2	San Isidro de El General-Ciudad Cortés	94,50	92,10	186,60
3	San Isidro de El General-San Juan	27,20	27,20	54,40

Considerando la cantidad de carreras autorizadas para cada ramal, se obtiene que la distancia ponderada por carrera para la ruta 610 para el presente estudio es de 144,39 km, de los cuales 1,66% corresponde a recorrido en calle de lastre (folio 175).

Ahora bien, para el cálculo tarifario, dado que la información del volumen de pasajeros se encuentra a nivel de segmento, es necesaria la distancia de cada segmento. Estas distancias fueron extraídas del informe técnico IN-0271-IT-2022 (folios 176 al 177):

N°	Descripción segmento	Distancia del viaje (km)
1	San Isidro de El General-Platanillo	22,70
2	Platanillo-Dominical	11,37
3	Dominical-Savegre	23,42
4	Savegre-Quepos	22,47
5	Dominical-Bahía	25,65
6	Bahía-Coronado	21,71
7	Coronado-Ciudad Cortés	11,58

Para el segmento San Isidro de El General – Platanillo, la distancia corresponde a la ponderación considerando la distancia de ese segmento según el ramal y la cantidad de viajes de cada ramal (folio 178).

D.1.3 Carreras

Acorde al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se establece lo siguiente:

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CMr) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CMrl), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMAr) establecido por el CTP”.

Basado en los horarios establecidos por el CTP según el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 57-2020 del 23 de julio de 2020 (folios 119 al 124) se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 610.

N°	Descripción ramal	Carreras mensuales autorizadas
1	San Isidro de El General-Quepos	91,31
2	San Isidro de El General-Ciudad Cortés	60,87
3	San Isidro de El General-San Juan	43,48

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se usará un total de carreras para la ruta 610 de 195,67 carreras promedio mensuales.

D.1.4 Flota

D.1.4.1 Flota autorizada

Respecto a la cantidad de unidades autorizadas, según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:

“(...)

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

(...)”

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

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

La metodología vigente en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, para el cálculo tarifario considera lo siguiente:

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

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

“(…) se considerarán únicamente los tipos de unidad que sean homologados o clasificados de acuerdo con la tipología de rutas por distancia de viaje o la caracterización definida según especificaciones técnicas emitidas por el MOPT, quien sería el ente que estaría homologando los tipos de unidades (…)”

El presente cálculo tarifario considera la flota autorizada para la empresa, vigente al momento de la apertura del expediente tarifario respectivo), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0168-2022 (folios 179 al 182). La clasificación de las unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0226-2022 (folio 125). De acuerdo con la clasificación de unidades dada por el CTP, se asignó a cada autobús la clasificación correspondiente, tomando en cuenta los valores promedio disponibles según las reglas tipo 1 y tipo 2, visibles en la herramienta de cálculo que se adjunta a este informe (Anexo 4). El detalle es el siguiente:

N°	Placa	Modelo	Tipo de unidad CTP	Regla de aplicación
1	SJB012666	2011	TI/TIP (INTERURBANO MEDIO)	1
2	SJB013622	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
3	SJB013664	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
4	SJB014227	2014	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
5	SJB015374	2016	TI/TIP (INTERURBANO MEDIO)	1
6	SJB016825	2018	TIL (INTERURBANO LARGO)	2

Según consulta al Registro Nacional, todas las unidades se encuentran a nombre de Transportes Blanco S.A, excepto la SJB012666 que pertenece a Autotransporte Mopvalhe S.A. Para esta unidad se dispone del contrato de arrendamiento remitido por el CTP, visible a folio 232.

D.1.4.2 Valor de las unidades

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

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTAabr).

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)

Tipos de reglas:

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

Reglas tipo 2: se les asignará el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH). En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará el valor promedio de su tipo de su año de fabricación, si no se cuenta con ese dato, se le dará el valor promedio de su tipo de año modelo posterior a su año de fabricación, si no se cuenta con este dato, se le asignará el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús (sección 4.13.2).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para la unidad autorizada se indica en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: "Flota" del citado modelo (Anexo 4).

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₡97.498.994 por autobús.

D.1.4.3 Cumplimiento de la Ley 7600.

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

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

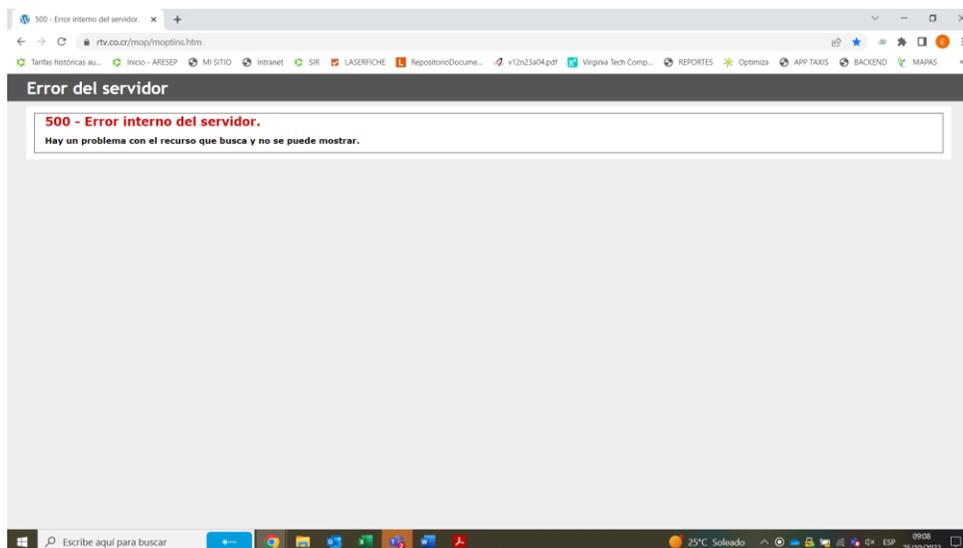
El CTP mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-0168-2022, antes mencionado, indica que la empresa cuenta con un cumplimiento de un 100% de la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

D.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

Conforme al punto 4.12.2.e. Inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, se discurre lo siguiente:

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

Para la elaboración del presente informe, se determina que la página donde se consultaba el estado de la revisión técnica se encuentra fuera de servicio a partir de la finalización del contrato del Estado con la empresa que brindaba dicho servicio desde el 15 de julio de 2022:



Lo indicado anteriormente imposibilita comprobar el estado de la inspección técnica vehicular de las 6 unidades autorizadas para la prestación del servicio en la ruta 610, para lo cual resulta factible aplicar e integrar de forma análoga para el presente caso, el criterio emitido por la Junta Directiva de la Aressep en la resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021 (Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús) que establece en el punto 2.8 (verificación de obligaciones legales) lo siguiente:

“(…)

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.

(…)”

Adicionalmente, por medio del Decreto Ejecutivo 43756-H-MOPT del 25 de octubre de 2022, publicado en el Alcance N°229 a La Gaceta N°204 del 26 de octubre de 2022, el Poder Ejecutivo prorrogó la vigencia de las inspecciones técnicas vehiculares cuyas vigencias originales correspondían a los meses de enero 2022 a octubre 2022.

Por lo cual, y en virtud del principio del servicio al costo, para efectos del presente estudio tarifario se tomará que todas las unidades tienen la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

D.1.4.5 Edad promedio

Según punto 4.12.2.f. Antigüedad máxima de las unidades autorizadas, se consideran en el cálculo tarifario las siguientes unidades:

“(...) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado. (...)”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 7,83 años y todas las unidades presentan una antigüedad menor a 15 años.

D.1.5 Tipo de cambio

Para este estudio tarifario, las unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología vigente es de ₡655,35 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (junio 2022 a noviembre 2022).

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, según la factura presentada a folio 187, la fecha de la misma es del 24 de junio de 2019, por lo que el tipo de cambio a esa fecha es de ₡588,06 por dólar.

D.1.6 Precio del combustible

Respecto al costo por consumo de combustible, según se indica en el punto 4.5.1, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

“(...)”

Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la

aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep.

(...)

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡781,46 por litro correspondiente al promedio del período comprendido entre el 1 de enero de 2022 hasta el 30 de junio de 2022.

D.1.7 Tasa de rentabilidad

En cuanto al procedimiento para la determinación de la tasa de rentabilidad según se indica en el punto 4.6.1, se establecen dos tipos de tasa, una para las reglas de cálculo tarifario tipo 1 y otra para las reglas de cálculo tarifario tipo 2, esto según se indica:

“(...)

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

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio ponderado del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

(...)

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ⁽¹⁾	13,74%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ⁽²⁾	9,36%

(1) Valor correspondiente a valor vigente a fecha del 9 de diciembre de 2022 (Anexo 5).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0082-IT-2022 del 3 de agosto de 2022 publicada en el Alcance N°167 a La Gaceta N°149 del 8 de agosto de 2022.

D.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.4.8 lo siguiente:

"(...) El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECSr), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000, o la norma que lo sustituya y las reglas que para tal efecto establezca el Consejo de Transporte Público.

Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio se dividirá el monto anual entre doce. Para ello, debe de utilizarse el costo anual que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota unificada, correspondiente al estudio aprobado por el CTP que se encuentre vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario. Para efectos tarifarios se reconocerá un único estudio de calidad al año.

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a

colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)"

En este caso, el último estudio de calidad corresponde al aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante el artículo 7.2.27 de la Sesión Ordinaria 38-2020 del 19 de mayo de 2020 (anexo 6). De acuerdo con la regla establecida en la sección 4.4.8 de la metodología ordinaria vigente y la factura visible en el folio 187, en este estudio se reconocerá un monto de ₡710.964,54.

D.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

D.2.1. Acerca de los fraccionamientos tarifarios

A partir de lo esclarecido en las secciones B.1 y B.2 del presente informe en cuanto a las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, recordamos entonces que para efectuar las fijaciones tarifarias debemos ocuparnos del desarrollo de todos y cada uno de los elementos necesarios para definir las mismas, basados por supuesto en la ley y las normativas propias institucionales (metodología vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la LGAP requieren dictarse los actos administrativos, respetando las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o bien a partir de los principios elementales de justicia, lógica y conveniencia.

Pues bien, dentro de esos elementos necesarios para determinar la tarifa correcta, hay que incorporar lo concerniente a la valoración de la conveniencia de que la ruta que se analice requiera o no fraccionamientos tarifarios para garantizar el servicio y el equilibrio entre las partes (usuarios y prestadores del servicio).

Es a partir de este examen técnico de valoración, y si se determina que existe una situación de fraccionamiento tarifario, se establece entonces que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de establecer fraccionamientos tarifarios a la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo).

Esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep, citado previamente.

Dicho lo anterior, y bajo esa lógica expuesta, procedemos aplicar este tema de los fraccionamientos tarifarios para la ruta 610.

La Junta Directiva del CTP, mediante el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 57-2020 del 23 de julio de 2020, aprobó el último esquema operativo de la ruta 610. Dicha información fue tomada como insumo para la elaboración de estudio de volumen de pasajeros contenido en el informe IN-0229-IT-2022 del 31 de agosto de 2022.

Con el objetivo de simplificar el pliego tarifario vigente para la ruta 610, que además sea consistente con el nuevo esquema operativo aprobado por el CTP, que se fije una tarifa para el fraccionamiento de Ciudad Cortés y tomando en cuenta el nivel de desagregación del informe de volumen de pasajeros disponible, se considera conveniente modificar la estructura tarifaria de la ruta 610 y aprobar los fraccionamientos establecidos en el informe de volumen de pasajeros IN-0229-IT-2022. Se reitera que uno de los fines principales de este estudio tarifario es adaptar la estructura tarifaria a la realidad operativa de la ruta de acuerdo con el esquema operativo que modificó y aprobó el CTP.

Además, es importante recalcar que la migración hacia estructuras tarifas simplificadas es conveniente de cara a la implementación de los proyectos de modernización del transporte público, como lo es el proyecto de pago electrónico a nivel nacional.

Como se indicó anteriormente, la información de cantidad de pasajeros movilizados, contenida en el informe IN-0229-IT-2022, se encuentra desagregada a nivel de fraccionamiento tarifario, por lo que en apego a lo establecido en el apartado 4.8.3 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda utilizar el dato de cantidad de pasajeros movilizados derivado del informe IN-0229-IT-2022y aprobar las siguientes tarifas por pasajero para los siguientes fraccionamientos tarifarios, modificando el pliego tarifario de la siguiente forma:

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular				Tarifa adulto mayor			
			Vigente (colones)	Resultante (colones)	Var. Abs (colones)	Var. %	Vigente (colones)	Resultante (colones)	Var. Abs. (colones)	Var. %
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Tarifa Mínima	-	230	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-La Palma y viceversa	5,46	275	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Entrada Pacuarito y viceversa	9,87	435	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular				Tarifa adulto mayor			
			Vigente (colones)	Resultante (colones)	Var. Abs (colones)	Var. %	Vigente (colones)	Resultante (colones)	Var. Abs. (colones)	Var. %
	San Isidro de El General-Alto de San Juan y viceversa	15,27	615	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-San Cristóbal y viceversa	17,29	955	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,42	1195	445	-750	-62,76%	0	0	0	0,00%
	San Isidro de El General-Barú y viceversa	29,06	1575	Se elimina	-	-	790	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Dominical y viceversa	32,79	1870	670	-1 200	-64,17%	935	335	-600	-64,17%
	San Isidro de El General-Hatillo Viejo y viceversa	41,87	2120	Se elimina	-	-	1060	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Matapalo y viceversa	49,87	2245	Se elimina	-	-	1125	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Savegre y viceversa	56,21	2280	1130	-1 150	-50,44%	1710	565	-1 145	-66,96%
	San Isidro de El General-Llorona y viceversa	66,74	2520	Se elimina	-	-	1890	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Quepos y viceversa	79,55	3020	1570	-1 450	-48,01%	2265	785	-1 480	-65,34%
	Platanillo-Dominical y viceversa	11,37	Sin tarifa	225	-	-	Sin tarifa	0	-	-
	Platanillo-Savegre y viceversa	34,79	Sin tarifa	685	-	-	Sin tarifa	345	-	-
	Platanillo-Quepos y viceversa	57,26	Sin tarifa	1125	-	-	Sin tarifa	565	-	-
	Dominical-Savegre y viceversa	23,42	Sin tarifa	460	-	-	Sin tarifa	0	-	-
	Dominical-Quepos y viceversa	45,89	Sin tarifa	900	-	-	Sin tarifa	450	-	-
	Savegre-Quepos y viceversa	22,47	Sin tarifa	440	-	-	Sin tarifa	0	-	-
	Tarifa Mínima	-	230	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-La Palma y viceversa	5,46	275	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Entrada Pacuarito y viceversa	9,87	435	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Alto de San Juan y viceversa	15,27	615	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-San Cristóbal y viceversa	17,29	955	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,42	1195	445	-750	-62,76%	0	0	0	0,00%
	San Isidro de El General-Barú y viceversa	29,06	1575	Se elimina	-	-	790	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Dominical y viceversa	32,79	1870	670	-1 200	-64,17%	935	335	-600	-64,17%
	San Isidro de El General-Playa Hermosa y viceversa	49,40	2255	Se elimina	-	-	1130	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-La Uvita y viceversa	53,28	2255	Se elimina	-	-	1690	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Bahía y viceversa	58,44	2255	1175	-1 080	-47,89%	1690	590	-1 100	-65,09%
	San Isidro de El General-Coronado y viceversa	80,15	Sin tarifa	1605	-	-	Sin tarifa	805	-	-
	San Isidro de El General-Ciudad Cortés y viceversa	93,3	Sin tarifa	1835	-	-	Sin tarifa	920	-	-
	Platanillo-Dominical y viceversa	11,37	Sin tarifa	225	-	-	Sin tarifa	0	-	-
	Platanillo-Bahía y viceversa	37,02	Sin tarifa	730	-	-	Sin tarifa	365	-	-
	Platanillo-Coronado y viceversa	58,73	Sin tarifa	1160	-	-	Sin tarifa	580	-	-
	Platanillo-Ciudad Cortés y viceversa	70,31	Sin tarifa	1390	-	-	Sin tarifa	695	-	-
	Dominical-La Uvita y viceversa	18,61	845	Se elimina	-	-	0	Se elimina	-	-

San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular				Tarifa adulto mayor			
			Vigente (colones)	Resultante (colones)	Var. Abs (colones)	Var. %	Vigente (colones)	Resultante (colones)	Var. Abs. (colones)	Var. %
	Dominical-Bahía y viceversa	25,65	845	505	-340	-40,24%	0	225	225	-
	Dominical-Coronado y viceversa	47,36	Sin tarifa	935	-	-	Sin tarifa	470	-	-
	Dominical-Ciudad Cortés y viceversa	58,94	Sin tarifa	1165	-	-	Sin tarifa	585	-	-
	Bahía-Coronado y viceversa	21,71	Sin tarifa	430	-	-	Sin tarifa	0	-	-
	Bahía-Ciudad Cortés y viceversa	33,29	Sin tarifa	660	-	-	Sin tarifa	330	-	-
	Coronado-Ciudad Cortés y viceversa	11,58	Sin tarifa	230	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Isidro de El General - San Juan y viceversa	San Isidro de El General-Hoyón y viceversa	3,50	140	Se elimina	-	-	790	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-La Palma y viceversa	5,40	140	Se elimina	-	-	790	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-San Cristóbal (Tinamaste) y viceversa	17,20	470	Se elimina	-	-	790	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,00	555	Se elimina	-	-	790	Se elimina	-	-
	San Isidro de El General - San Juan y viceversa	27,2	750	445	-305	-40,67%	375	225	-150	-40,00%

Es importante señalar que, en función de la metodología tarifaria vigente, para calcular la tarifa de un fraccionamiento se requiere la cantidad de pasajeros que se moviliza en ese fraccionamiento. Además, según las ecuaciones 81 y 82 de la metodología vigente, cuando se realiza una fijación a nivel de fraccionamiento con sus volúmenes de pasajeros respectivos, no es posible crear o mantener fraccionamientos para los que no se disponga del dato de demanda.

D.2.2. Recomendación tarifaria

Con base en lo explicado en las secciones previas y en estricta aplicación de la metodología tarifaria vigente, se obtienen las siguientes tarifas para los segmentos de la ruta 610, incluyendo los respectivos redondeos a los cinco colones más cercanos:

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (colones)		Tarifa adulto mayor (colones)	
			Vigente	Resultante	Vigente	Resultante
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,42	1195	445	0	0
	Platanillo-Dominical y viceversa	11,37	Sin tarifa	225	Sin tarifa	0
	Dominical-Savegre y viceversa	23,42	Sin tarifa	460	Sin tarifa	0
	Savegre-Quepos y viceversa	22,47	Sin tarifa	440	Sin tarifa	0
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,42	1195	445	0	0
	Platanillo-Dominical y viceversa	11,37	Sin tarifa	225	Sin tarifa	0
	Dominical-Bahía y viceversa	25,65	845	505	0	255
	Bahía-Coronado y viceversa	21,71	Sin tarifa	430	Sin tarifa	0
	Coronado-Ciudad Cortés y viceversa	11,58	Sin tarifa	230	Sin tarifa	0
San Isidro de El General – San Juan y viceversa	San Isidro de El General-San Juan y viceversa	27,20	750	445	375	225

Tal y como se indica en el estudio de volumen de pasajeros (IN-0229-IT-2022), el segmento San Isidro de El General – Platanillo para el caso del ramal de San Juan, comprende el recorrido hasta San Juan. Por lo tanto, para evitar confusiones de cara al prestador y usuarios, se modificó la descripción de dicho segmento exclusivamente para ese ramal.

Ahora bien, de acuerdo con la ecuación 82 de la metodología vigente (sección 4.8.3), cuando una ruta está compuesta por segmentos tarifarios, las tarifas de cada recorrido serán simplemente la sumatoria de las tarifas de los segmentos que la componen. Por lo tanto, adicional a las tarifas indicada en el cuadro anterior, se tendrán las siguientes tarifas propuestas:

Ramal	Fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (colones)		Tarifa adulto mayor (colones)	
			Vigente	Resultante	Vigente	Resultante
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	San Isidro de El General-Dominical y viceversa	32,79	1870	670	935	335
	San Isidro de El General-Savegre y viceversa	56,21	2280	1130	1710	565
	San Isidro de El General-Quepos y viceversa	79,55	3020	1570	2265	785
	Platanillo-Savegre y viceversa	34,79	Sin tarifa	685	Sin tarifa	345
	Platanillo-Quepos y viceversa	57,26	Sin tarifa	1125	Sin tarifa	565
	Dominical-Quepos y viceversa	45,89	Sin tarifa	900	Sin tarifa	450
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Dominical y viceversa	32,79	1870	670	935	335
	San Isidro de El General-Bahía y viceversa	58,44	2255	1175	1690	590
	San Isidro de El General-Coronado y viceversa	80,15	Sin tarifa	1605	Sin tarifa	805
	San Isidro de El General-Ciudad Cortés y viceversa	93,3	Sin tarifa	1835	Sin tarifa	920
	Platanillo-Bahía y viceversa	37,02	Sin tarifa	730	Sin tarifa	365
	Platanillo-Coronado y viceversa	58,73	Sin tarifa	1160	Sin tarifa	580
	Platanillo-Ciudad Cortés y viceversa	70,31	Sin tarifa	1390	Sin tarifa	695
	Dominical-Coronado y viceversa	47,36	Sin tarifa	935	Sin tarifa	470
	Dominical-Ciudad Cortés y viceversa	58,94	Sin tarifa	1165	Sin tarifa	585
Bahía-Ciudad Cortés y viceversa	33,29	Sin tarifa	660	Sin tarifa	330	

Para mayor claridad se adjunta en el Anexo 7 del presente informe las matrices tarifarias de cada ramal.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 57-2020 del 23 de julio de 2020, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folio 121, a la cantidad de autobuses visible a folio 123 y a los recorridos y distancias visibles a folios 119 y 122. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

D.3 Comparación del ajuste tarifario de la propuesta preliminar y el propuesto en este informe final

En este caso, según se explicó en los apartados precedentes, con base en los criterios y actualización de variables dispuestos en la metodología tarifaria vigente, el ajuste tarifario propuesto en el presente informe final es de una tarifa por pasajero del conjunto de ramales de 839 colones de tarifa regular. El ajuste que fue propuesto en el informe preliminar fue de una tarifa por pasajero del conjunto de ramales de 834 colones de tarifa regular.

La diferencia entre el ajuste según la propuesta preliminar inicial y el propuesto en este informe final se debe a los siguientes aspectos:

Tasa de rentabilidad reglas tipo 1:

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
11,61%	13,47%
<i>La tasa de rentabilidad se actualizó ya que, de acuerdo con la sección 4.6.1.a de la metodología tarifaria vigente, se considera el valor semanal de la tasa activa promedio ponderada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente al último valor semanal disponible al día de la audiencia pública (9 de diciembre de 2022).</i>	

Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros por autobús (VNSCP):

PROPUESTA PRELIMINAR	INFORME FINAL
₡7.744,529/unidad	₡9.208,899/unidad
<i>El precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros por autobús se actualizó ya que, de acuerdo con la sección 4.11.2 de la metodología tarifaria vigente, se realizará un estudio una vez al año para determinar dicho valor, el último valor vigente fue aprobado según resolución RE-0117-IT-2022 del 6 de diciembre de 2022, publicada en el Alcance N°268 a La Gaceta N°235 del 9 de diciembre de 2022.</i>	

D.4 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

La metodología vigente señala lo siguiente respecto al manejo de corredor común:

“(...)

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

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

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

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

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

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

- Que una ruta urbana comparta un tramo de recorrido con una o varias rutas interurbanas.
- Que exista un fraccionamiento tarifario para la ruta interurbana en el tramo que comparte con la ruta urbana.

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se establece como criterio tarifario que, para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior solamente para el fraccionamiento en común, como mínimo en una cuya diferencia del 20% de la tarifa de la ruta urbana. Dicho margen es un parámetro por medio del cual existirán diferencias tarifarias significativas.

(...)"

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas que consten en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 57-2020 del 23 de julio de 2020 de la Junta Directiva del CTP (folios 119 al 124), la ruta 610 operada por la empresa Transportes Blanco S.A. comparte corredor común con las siguientes rutas:

Ruta con la que comparte	Operador	Tramo del corredor que comparte		Distancia del tramo (km)
		Desde	Hasta	
140 y 141*	MOPVALHE	Mercado Municipal San Isidro	La Palma	3,56
639**	Tracopa Ltda.	Quepos	Uvita	62,5
172	Transportes Blanco S.A.	San Isidro	San Cristóbal	16,5
665	Autotransportes Blanco y Hernández S.A.	Quepos	Uvita	65

**Los códigos 140 y 141 fueron fusionados bajo el código 140 con el acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 36-2021 del 13 de mayo de 2021 de la Junta Directiva del CTP.*

***El código fue unificado bajo el código 613 con el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 51-2021 del 6 de julio de 2021 de la Junta Directiva del CTP.*

Para determinar si la coincidencia geográfica del recorrido de las rutas anteriores con la ruta 610 cumple con el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

D.4.1. Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo

indica la metodología tarifaria, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula ponderando la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base a lo anteriormente señalado la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 610, la cual se clasifica como una ruta interurbana (distancia ponderada de viaje de 72,19 km), es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) (*)	Tipo de ruta según distancia
140	San Isidro – Urbano y viceversa, San Isidro de El General – Hoyón – San Andrés – San Luis – Morazán – Quebradas – Los Ángeles – Dora Obando – Beneficio – Tierra Prometida – Pacuar – Las Brisas – Pista Lagunas – Mall Plaza Monte General – Baidambú – Palmares – Palma de Coco – Repunta – El Peje y viceversa, San Isidro de El General – Barrio El Aeropuerto – Las Ranas – Rosario de Pacuare y viceversa y San Isidro de El General – San Juan Bosco – La Suiza – Aguas Buenas y de Concepción a Oratorio y viceversa	7,53	Urbana
613	San José – Parrita – Quepos – Playas de Manuel Antonio – Dominical – Uvita de Osa y ramales	182,08	Interurbana
172	San Isidro de El General – Las Tumbas – San Salvador de Barú y viceversa	23,80	Urbana
665	Quepos – Hatillo – Uvita y viceversa	35,69	Interurbana

(*) Nota: El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el folio 189.

Acorde a lo anterior, se obtiene que sólo las rutas 140 y 172, cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta Urbana) con una ruta larga (ruta Interurbana).

D.4.2. Verificación de que se comparta un tramo en común

Según 3.1 de la Sesión Ordinaria 57-2020 del 23 de julio de 2020 de la Junta Directiva del CTP, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, entre la ruta 610 y las rutas 140 y 172, denominado “corredor común”, específicamente indica que comparten el siguiente tramo: con la ruta 140 desde el Mercado Municipal en San Isidro de El General hasta La Palma (3,56 km) y con la ruta 172 desde San Isidro de El General hasta San Cristóbal (16,5 km).

D.4.3. Verificación de que haya un fraccionamiento en la ruta larga

De acuerdo con la estructura tarifaria propuesta en la sección D.2 del presente informe, la ruta 610 no posee fraccionamientos autorizados en los tramos compartidos con las rutas 172 y 140, siendo que el primer corte tarifario se ubicaría en las comunidades de San Juan o Platanillo, las cuales se ubican posterior a las comunidades de La Palma (ruta 140) y San Cristóbal (ruta 172).

Por lo tanto, con base en la metodología vigente, no procede ajustar ninguna tarifa de ninguna ruta por concepto de corredor común.

(...)

- II. Igualmente, del informe IN-0347-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las manifestaciones exteriorizadas por los opositores, con el fin de orientar tanto a los usuarios como al operador del servicio, se resumen los argumentos expuestos, los cuales están ampliamente señalados en el acta de audiencia pública que forma parte de este expediente público y se les da respuesta de la siguiente manera:

“(...)

E. AUDIENCIA PÚBLICA

E.1 POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES RECIBIDAS EN LAS AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL

1. Coadyuvancia: Christian Chacón Vargas, cédula de identidad número 1-0974-0815. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: al correo electrónico cchaconvargas@gmail.com

- a) Señala que está a favor de la propuesta de la Aresep.
- b) Resalta que el estudio se realizó con la realidad más actualizada, a pesar de que no se hace referencia a la situación socioeconómica de las zonas.
- c) Resalta la importancia de establecer las tarifas por segmento.
- d) Señala que es importante estar siempre al pendiente del estado de las unidades y el trato a los adultos mayores.

2. Oposición: Raquel Sequeira Fuentes, cédula de identidad número 1-1399-0735. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: al correo electrónico raquelsf89@hotmail.com

- a) Se opone a la “rebaja tarifaria”.
- b) Señala que está en contra porque la empresa pudiera verse afectada ante la reducción tarifaria y dejar de operar o reducir la cantidad de horarios, debido al alto costos de los combustibles y las inversiones realizadas.
- c) Le preocupa que la rentabilidad de la ruta se vea afectada y se suspenda la operación.

POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

3. Coadyuvancia: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 05-0302-0917. Presenta escrito (visible a folio 238). Notificaciones: a los correos electrónicos jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr

- a) Valora positivamente la corrección del rezago tarifario de esta ruta que se lograría con la propuesta tarifaria planteada.
- b) Resalta que la propuesta se basa en un estudio de volumen de pasajeros reciente.
- c) Valora positivamente la estructura tarifaria planteada y las reducciones en algunas de las tarifas vigentes.
- d) Solicita que se verifique la capacidad de las unidades y se solicite al CTP la actualización del esquema operativo en cuanto a horarios y frecuencias.

E.2 RESPUESTAS A POSICIONES

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Participante	# de respuesta(s)
1	Christian Chacón Vargas	1, 2
2	Raquel Sequeira Fuentes	1, 3
3	Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón	1,2

1. Sobre la propuesta de fijación tarifaria

Tal como se explicó en las secciones precedentes del presente informe, para la fijación ordinaria de tarifas del servicio de autobús se dispone de la metodología tarifaria aprobada por la Junta Directiva de la Aresep: resolución RJD-035-2016 y sus reformas.

Por medio de dicha metodología se estiman los costos y rentabilidad necesarios para la prestación del servicio público según la estructura productiva modelo de este servicio, de acuerdo con los artículos 3, 30 y 31

de la Ley de la Autoridad Reguladora (Ley 7593). Dichos costos y rentabilidad se distribuyen entre los pasajeros movilizados de la ruta, dato derivado de un estudio técnico aceptado por la Aresep, como se explica ampliamente en la sección D.1.1.

El objetivo primordial de esta propuesta es, como se señala en la sección B del presente informe, actualizar la estructura tarifaria de la ruta 610, estableciendo tarifas que incluyan todos los recorridos según el esquema operativo autorizado por el CTP. En la búsqueda de dicho objetivo también se corrige el rezago en cuanto a fijaciones tarifarias que presenta esta ruta, a pesar de que los prestadores se encuentran en la obligación de solicitar al menos una vez al año una fijación ordinaria de tarifas (artículo 30, ley 7593).

Sobre el resultado tarifario de esta propuesta, desarrollado en el informe preliminar conocido en audiencia pública y en el presente informe, se aclara que no se puede afirmar que el mismo corresponde a una “rebaja tarifaria”. La propuesta contempla una modificación en la estructura tarifaria de la ruta 610, definiendo tarifas por segmentos, lo cual implica eliminación de algunas tarifas vigentes y establecimientos de tarifas nuevas. Esto genera que para algunos viajes los usuarios pagarían menos o con respecto al pliego tarifario vigente y en algunos pagarían más con respecto al pliego vigente.

2. Acerca de las condiciones y capacidad de la flota, el trato a los adultos mayores y actualización del esquema operativo.

Al respecto se indica que según lo señala la Ley 3503, en sus artículos 16 al 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público (CTP) es el ente con la obligación y competencia de conocer todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas o recorridos; que hacen propiamente a la prestación del servicio. Por lo que las solicitudes relacionadas con la actualización del esquema de horarios y frecuencias son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica que la presente resolución se notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos vinculados con la calidad del servicio (capacidad y estado de las unidades, trato a los adultos mayores), lo relacionado a quejas y denuncias que son atendidos mediante

procedimientos independientes del proceso de fijación tarifaria, se les indica que, conforme al debido proceso, lo que procede es que la Intendencia de Transporte realice lo siguiente:

1.Hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.

2.Notificar la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.

En caso de que los usuarios deseen plantear quejas o denuncias ante la Aresep relacionadas con la calidad del servicio, estas pueden ser enviadas por medio del fax 2215-6002, por el correo electrónico usuario@aresep.go.cr, por apartado postal 936-100 San José, o personalmente en nuestras oficinas centrales, 100 norte de Construplaza en Guachipelín de Escazú, San José. El procedimiento y requisitos para la presentación de quejas o denuncias puede ser consultado en <https://aresep.go.cr/participacion/quejas-denuncias-otros>

3. Sobre el cálculo tarifario

Como se indicó previamente, la presente propuesta de fijación tarifaria se realiza en estricto apego a la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), mediante la cual se estiman los costos y rentabilidad de la ruta 610, según la estructura productiva modelo y el esquema operativo vigente autorizado por el CTP.

Sobre la inversión en flota, tal y como puede corroborarse en la hoja de cálculo (Anexo 4), las tarifas propuestas consideran el reconocimiento de la depreciación de los autobuses y la rentabilidad del capital invertido en flota.

Sobre el costo de los combustibles, como se indicó en la sección D.1.6 del presente informe, la metodología tarifaria reconoce el precio promedio diario semestral del precio diésel del semestre anterior a la audiencia pública. En este caso el semestre corresponde a enero 2022 – junio 2022 y el precio promedio del litro de diésel en ese período fue de ₡784,46. No obstante, se aclara que el precio del combustible es actualizado semestralmente y reconocido en las tarifas por medio de las fijaciones extraordinarias. La siguiente fijación extraordinaria se realizará en febrero de 2022 y contemplará el precio promedio del diésel entre julio y diciembre de 2022.

Además, se aclara que el cálculo tarifario contempla los costos propios y necesarios para la prestación del servicio, considerando el esquema operativo autorizado por el CTP. En cuanto al esquema de horarios, el

cálculo considera los costos fijos y variables para el cumplimiento de todas las carreras autorizadas por el CTP. Adicionalmente, es importante señalar que ningún operador de autobús puede unilateralmente reducir la cantidad de viajes que brinda, convirtiéndose esto en un incumplimiento contractual del operador, siendo que es el CTP el único ente con la competencia de autorizar reducciones en el esquema de horarios.

Sobre la rentabilidad del servicio, tal y como puede corroborarse en la hoja de cálculo (Anexo 4), las tarifas propuestas consideran el reconocimiento de la rentabilidad del capital invertido en activos fijos y proveeduría.

F. CONCLUSIONES

- 1. Por medio de esta propuesta, se pretende establecer realizar la fijación tarifaria ordinaria de oficio de la ruta 610 y adecuar la estructura tarifaria de esta ruta al esquema operativo vigente autorizado por el CTP.*
- 2. En estricta aplicación de la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) se establecen las tarifas de cada segmento de la ruta, siendo estos los siguientes: San Isidro de El General – Platanillo, Platanillo – Dominical, Dominical – Savegre, Savegre – Quepos, Dominical – Bahía, Bahía – Coronado y Coronado – Ciudad Cortés.*
- 3. La empresa Transportes Blanco S.A. presenta incumplimientos en algunas obligaciones legales y de remisión de información a la Aresep, lo cual no impide la realización de la fijación tarifaria según se explicó en las secciones B y C del presente informe.*

(...)”

- III.** Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar las tarifas de la ruta 610 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0347-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022 y proceder a fijar las tarifas de la ruta 610, descrita como: San Isidro de El General-Dominical-Quepos-Ciudad Cortés-San Juan y viceversa, de la siguiente manera:

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,42	445	0
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	San Isidro de El General-Dominical y viceversa	32,79	670	335
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	San Isidro de El General-Savegre y viceversa	56,21	1130	565
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	San Isidro de El General-Quepos y viceversa	79,55	1570	785
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Platanillo-Dominical y viceversa	11,37	225	0
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Platanillo-Savegre y viceversa	34,79	685	345
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Platanillo-Quepos y viceversa	57,26	1125	565
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Dominical-Savegre y viceversa	23,42	460	0
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Dominical-Quepos y viceversa	45,89	900	450
San Isidro de El General – Quepos y viceversa	Savegre-Quepos y viceversa	22,47	440	0
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Platanillo y viceversa	21,42	445	0
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Dominical y viceversa	32,79	670	335
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Bahía y viceversa	58,44	1175	590
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Coronado y viceversa	80,15	1605	805
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	San Isidro de El General-Ciudad Cortés y viceversa	93,3	1835	920
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Platanillo-Dominical y viceversa	11,37	225	0
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Platanillo-Bahía y viceversa	37,02	730	365
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Platanillo-Coronado y viceversa	58,73	1160	580
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Platanillo-Ciudad Cortés y viceversa	70,31	1390	695
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Dominical-Bahía y viceversa	25,65	505	225
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Dominical-Coronado y viceversa	47,36	935	470
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Dominical-Ciudad Cortés y viceversa	58,94	1165	585
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Bahía-Coronado y viceversa	21,71	430	0

Ramal	Descripción del segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Bahía-Ciudad Cortes y viceversa	33,29	660	330
San Isidro de El General – Ciudad Cortés y viceversa	Coronado-Ciudad Cortés y viceversa	11,58	230	0
San Isidro de El General - San Juan y viceversa	San Isidro de El General - San Juan y viceversa	27,2	445	225

Se indica que las tarifas fijadas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visible a folios 119 al 124, a la cantidad de autobuses visible a folio 123 y a los recorridos y distancias visibles a folios 119 al 123. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y el permiso emitido por el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

- II. Otorgar a la empresa Transportes Blanco S.A. un plazo de 30 días hábiles a partir de la notificación de esta resolución, para que se corrijan los incumplimientos de obligaciones indicadas en la sección C.4 del IN-0347-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, a saber:
 - a. Cargar al Sistema de Información Regulatoria (SIR) las estadísticas mensuales de los meses indicados en la sección C.4, de acuerdo con lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020.
 - b. Cargar al SIR los datos diarios depurados y sin depurar del sistema automatizado de conteo de pasajeros indicados en la sección C.4., según lo dispuesto en la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas) y en las resoluciones RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020 y RE-0212-JD-2021 del 9 de noviembre de 2021, publicada en La Gaceta N°229 del 26 de noviembre de 2021.
 - c. Corregir las inconsistencias entre las estadísticas mensuales y los datos diarios depurados del SCP señaladas en la sección C.4.
- III. Indicar a la empresa Transportes Blanco S.A. que en el plazo ordenatorio de veinte días hábiles, debe dar respuesta a todos y cada uno de los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-085-2022 relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que le obliga su condición de permisionario.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—O.C.Nº 082202210380.—Solicitud Nº 401542.—(IN2023706349).

RESOLUCIÓN RE-0669-RG-2022
ESCAZÚ, A LAS DIECISÉIS HORAS DEL TREINTA DE DICIEMBRE DE DOS MIL
VEINTIDÓS

AMPLIACIÓN DE LA RESOLUCIÓN RE-0621-RG-2022 -CORRESPONDIENTE AL CANON
DE TRANSPORTISTAS Y PEDDLERS DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS
SERVICIOS PUBLICOS

EXPEDIENTE OT-247-2022

RESULTANDO:

- I. Que el 16 de diciembre de 2022, mediante oficio DFOE-SOS-0538 (22767), la Contraloría General de la República determinó el monto del canon a pagar por regulado, el cual se resume por actividad en la tabla que a continuación se detalla:

Actividad regulada	Canon presupuesto 2023	Participación relativa
Energía	4.570.214.972	36,37%
Agua	2.713.068.194	21,59%
Transporte	5.282.500.463	42,04%
Total	12.565.783.629	100,00%

- II. Que el 14 de diciembre de 2022 mediante la resolución del Regulador General RE- 0621-RG-2022 se publicó en el Alcance N°272, a La Gaceta N°238 la Distribución del cobro del canon de regulación 2023 por regulado de la Autoridad Reguladora de los servicios públicos.
- III. Que el detalle del canon del año 2023 de transportistas y peddlers según la resolución RE-0621-RG-2022, es el siguiente:

Detalle/Regulado	Canon final 2023
Comercializadores sin punto fijo de venta (Peddlers)	8.861.289,90
<i>Gasolina superior, Gasolina Plus 91 y diesel</i>	8.414.534,38
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0540
<i>Otros combustibles y productos asfálticos</i>	446.755,52
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0098
Transportistas de producto limpio y sucio (Cisterna)	57.160.648,10
<i>Gasolina superior, Gasolina Plus 91 y diesel</i>	48.884.452,36
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0212
<i>Otros combustibles y productos asfálticos</i>	8.276.195,73
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0149

CONSIDERANDO:

- I. Que el artículo 57 de la Ley 7593, en su inciso a) sub inciso 4, establece como una atribución del Regulador General ejecutar y velar por que se cumplan, como superior jerárquico en materia administrativa, la política y los programas de la Autoridad Reguladora. En consonancia con la norma antes citada, la Ley General de la Administración Pública, establece lo siguiente:

Artículo 66.- 1. Las potestades de imperio y su ejercicio, y los deberes públicos y su cumplimiento, serán irrenunciables, intransmisibles e imprescriptibles.

2. Sólo por ley podrán establecerse compromisos de no ejercer una potestad de imperio. Dicho compromiso sólo podrá darse dentro de un acto o contrato bilateral y oneroso.

3. El ejercicio de las potestades en casos concretos podrá estar expresamente sujeto a caducidad, en virtud de otras leyes.

Artículo 70.- La competencia será ejercida por el titular del órgano respectivo, salvo caso de delegación, avocación, sustitución o subrogación, en las condiciones y límites indicados por esta ley.

Sobre el tema de las potestades del superior jerárquico, la Procuraduría General de la República, estableció en el dictamen C-219-2010:

“Cabe recordar que el artículo 102 de la Ley General de la Administración Pública enumera potestades que tendrá el superior jerárquico, incluyendo entre estas el poder de mando e instrucción que permite regular el modo de ejercicio de la competencia, la potestad de vigilancia sobre la legalidad y oportunidad de la conducta del inferior, el poder de revisar, anular o reformar los actos del inferior, la potestad de resolución de conflictos de cualquier naturaleza, la de delegar o avocar, así como la potestad disciplinaria. La enumeración realizada por el legislador no significa que todos los poderes deban estar presentes para que pueda hablarse de relación jerárquica, por un lado. La circunstancia de que el legislador niegue una potestad no permite excluir la relación de jerarquía, por otro lado. (...) La presencia de una de esas potestades hace presumir la existencia de una relación jerárquica. Presunción que reafirma el artículo 104 en su primer párrafo (...)”

- II. Que el artículo 82 de la Ley 7593, norma que se encuentra en plena concordancia con los numerales 2.2 y 84 de la Ley N° 7593, disponen en lo de interés:

*“Artículo 82.- Cálculos del canon **

Por cada actividad regulada, la Autoridad Reguladora cobrará un canon consistente en un cargo anual (...) La Autoridad Reguladora determinará los medios y los procedimientos adecuados para recaudar los cánones a que se refiere esta Ley.”

Por su parte, la Sala Constitucional ha definido la naturaleza jurídica del canon de regulación¹³, la relevancia de este en las funciones y competencias de la Aresep, como su fuente principal de financiamiento, y ha reiterado el rigor económico de la fiscalización y control por parte de la Contraloría General de la República en el tema, en el fallo N° 2022-011624, que anuló la Ley N° 9980, al disponer de forma expresa lo siguiente:

“IV.- SOBRE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos es una institución autónoma a la cual su ley de creación le asigna la función de fijar precios y tarifas, velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593). Sus fuentes de financiamiento son los ingresos obtenidos mediante el cobro de un canon consistente en un cargo anual, para cada actividad regulada; los fondos que se le asignen en el Presupuesto Nacional, las donaciones y subvenciones, los ingresos que obtenga mediante convenios y contratos y las multas e intereses moratorios establecidos en la ley, conforme los artículos 82 y 84 de la Ley 7593. (...) En la dinámica estructural de los mecanismos de

financiamiento que fija la Ley No. 7593, el canon se constituye en un mecanismo que pretende realizar a los operadores delegados de servicios públicos y sujetos sometidos a las competencias de la ARESEP, un traslado de los costos en que ese ente incurre en el ejercicio de sus competencias. (...)

El rigor económico de ese cálculo se encuentra sujeto a la fiscalización y control de la Contraloría General de la República, instancia encargada de la aprobación o improbación de la propuesta que en ese sentido debe remitir la ARESEP cada mayo. De esa manera, los cánones se constituyen en una carga económica de los sujetos regulados a favor de la ARESEP, como medio relevante de financiamiento y que, por ende, incide de manera directa en el despliegue de sus funciones y competencias, siendo innegable el impacto que toda decisión sobre ese particular produce o genera en esa prestación administrativa e incluso, en su estructura organizacional, dado el carácter de fuente principal de financiamiento que le asigna la misma ley de creación de la Autoridad Reguladora. Sobre la base de los argumentos jurisprudenciales anteriores, se tiene entonces que la regulación de los servicios públicos es una función del Estado Legislador encomendada a la Aresep por la Ley N° 7593, cuya principal fuente de financiamiento es el canon de regulación. El cual, implica el surgimiento de una obligación pecuniaria, para quien ha recibido una concesión o permiso por parte del Estado aún y cuando sea a título precario tal y como sucede en la especie.

- III. Que los actos administrativos se presumen legales, ejecutivos y ejecutorios, es decir, tienen eficacia inmediata, al tenor de lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública (LGAP), Ley N° 6227, según sus artículos 146 al 148.
- IV. Que el Reglamento de cobro de la Aresep en los artículos 08 y 09 establece lo siguiente:

“Artículo 8- Forma de pago. La Administración cobrará el monto total de los cánones de regulación aprobados para cada regulado, en forma mensual, trimestral o anual según lo defina el Regulador General; mediante el pago a un agente recaudador, o directamente en las oficinas de la Autoridad Reguladora, o por depósito o transferencia bancaria. El prestador deberá pagar el monto del canon de regulación con anticipación a su vencimiento.

Artículo 9- Mecanismos de recaudación del canon. El Regulador General determinará los mecanismos de recaudación del canon de regulación y los pondrá en conocimiento de los regulados por los medios idóneos a criterio de la ARESEP. Queda facultado el Regulador General para suscribir convenios y realizar arreglos de pago tendientes a la recaudación de cánones de regulación.

- V. Que el ordenamiento jurídico permite la suspensión del acto administrativo, en la vía administrativa (artículos 14.2, 109.3, 148) y permite por razones de necesidad o conveniencia evidentes, adoptar una decisión provisional, según la doctrina del artículo 332 de la LGAP. Además, el artículo 10.1 de la LGAP, establece que la norma administrativa deberá ser interpretada en la forma que mejor garantice la realización del fin público a que se dirige, dentro del respeto debido a los derechos e intereses del particular.
- VI. Que la suspensión de la ejecución de actos administrativos y la adopción de medidas provisionales por razones de necesidad o conveniencia es una medida excepcional frente a las características de ejecutividad y ejecutoriedad de esas actuaciones formales, imprescindibles para la buena y sana satisfacción de los intereses colectivos, (artículos 10, 14.2, 109.3, 148 y 332 de la LGAP) y en vía administrativa, puede ser dictada de oficio por la Administración.
- VII. Que sobre la base de las normas jurídicas citadas y con fundamento en los resultandos y considerandos que preceden; lo procedente es:
- a) Modificar la estructura del canon 2023 de transportistas y Peddlers de manera transitoria para que se cobre de la siguiente manera en el I Trimestre del año 2023, de la siguiente manera:

Detalle/Regulado	Canon final 2023
Comercializadores sin punto fijo de venta (Peddlers)	8.861.289,90
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0440
Transportistas de producto limpio y sucio (Cisterna)	57.160.648,10
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0200

- b) A partir del 1 de abril del año 2023, se realice el cobro del canon 2023 de transportistas y Peddlers según resuelto en la resolución RE- 0621-RG-2022 y de conformidad del siguiente

Detalle/Regulado	Canon final 2023
Comercializadores sin punto fijo de venta (Peddlers)	8.861.289,90
<i>Gasolina superior, Gasolina Plus 91 y diesel</i>	8.414.534,38
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0540
<i>Otros combustibles y productos asfálticos</i>	446.755,52
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0098
Transportistas de producto limpio y sucio (Cisterna)	57.160.648,10
<i>Gasolina superior, Gasolina Plus 91 y diesel</i>	48.884.452,36
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0212
<i>Otros combustibles y productos asfálticos</i>	8.276.195,73
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0149

**POR TANTO:
EL REGULADOR GENERAL
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

RESUELVE:

- I. Modificar en la RE-0621-RG-2022, la estructura del canon 2023 de transportistas y Peddlers de manera transitoria para que se cobre de la siguiente manera en el I Trimestre del año 2023:

Detalle/Regulado	Canon final 2023
Comercializadores sin punto fijo de venta (Peddlers)	8.861.289,90
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0440
Transportistas de producto limpio y sucio (Cisterna)	57.160.648,10
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0200

- II. A partir del 1 de abril del año 2023, se realice el cobro del canon 2023 de transportistas y Peddlers según resuelto en la resolución RE- 0621-RG-2022 y de conformidad del siguiente detalle:

Detalle/Regulado	Canon final 2023
Comercializadores sin punto fijo de venta (Peddlers)	8.861.289,90
<i>Gasolina superior, Gasolina Plus 91 y diesel</i>	8.414.534,38
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0540
<i>Otros combustibles y productos asfálticos</i>	446.755,52
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0098
Transportistas de producto limpio y sucio (Cisterna)	57.160.648,10
<i>Gasolina superior, Gasolina Plus 91 y diesel</i>	48.884.452,36
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0212
<i>Otros combustibles y productos asfálticos</i>	8.276.195,73
<i>canon por Litro (en colones)</i>	0,0149

NOTIFIQUESE Y PUBLIQUESE EN EL DIARIO OFICIAL LA GACETA.

Eric Bogantes Cabezas, Regulador General.—1 vez.—O.C.Nº 082202210380.—Solicitud Nº 401554.—
(IN2023706438).

RE-0001-IT-2023

San José, a las 15:15 horas del 2 de enero de 2023

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A. Í. LO ORDENADO POR EL JUZGADO CONCURSAL EN LA SENTENCIA N°2022000336 DE LAS 8:32 HORAS DEL 21 DE DICIEMBRE DE 2022

EXPEDIENTES ET-050-2022 Y ET-067-2022

RESULTANDOS:

- I. Mediante la resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), aprueba la metodología denominada: “Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús”.
- II. Las tarifas vigentes de las rutas 50, 65, 301, 304 y 306, operadas respectivamente por Autotransportes Cesmag S.A., Autotransportes Zapote S.A., Transportes Públicos La Unión S.A., Magasoso de Las Lomas del Sur S.A. y Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A., fueron establecidas mediante la resolución RE-0030-IT-2022 del 2 de marzo de 2022, publicada en el Alcance N°48 a La Gaceta N°44 del 7 de marzo de 2022, correspondiente a la fijación extraordinaria de tarifas a nivel nacional del servicio de autobús del primer semestre de 2022.
- III. Las tarifas vigentes de las rutas 6 y 61, operadas por Autotransportes Raro S.A., fueron establecidas mediante la resolución RE-0052-IT-2022 del 5 de mayo de 2022, publicada en el Alcance N°93 a La Gaceta N°86 del 11 de mayo de 2022, correspondiente a la única adición de la fijación extraordinaria de tarifas a nivel nacional del servicio de autobús del primer semestre de 2022.
- IV. En el expediente administrativo ET-050-2022 se tramitó la fijación extraordinaria de tarifas del servicio de autobús por caso fortuito (artículo 30 de la Ley 7593) ante el incremento en el precio de los combustibles derivado del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania.
- V. Mediante la resolución RE-0062-IT-2022 del 23 de junio de 2022, publicada en el Alcance N°129 a La Gaceta N°119 del 27 de junio de 2022, se resolvió la fijación extraordinaria por caso fortuito tramitada en el expediente ET-050-2022 que resultó en un incremento de 6,73% (folios 376 al 506 del ET-050-2022).

- VI.** En el expediente administrativo ET-067-2022 se tramitó la fijación extraordinaria de tarifas del servicio de autobús a nivel nacional, correspondiente al segundo semestre de 2022.
- VII.** Mediante la resolución RE-0091-IT-2022 del 29 de agosto de 2022, publicada en el Alcance N°187 a La Gaceta N°168 del 5 de setiembre de 2022, se resolvió la fijación extraordinaria del segundo semestre de 2022 que resultó en un incremento de 2,55% (folios 410 al 497 del ET-067-2022).
- VIII.** Mediante la resolución RE-0106-IT-2022 del 31 de octubre de 2022, publicada en el Alcance N°234 a La Gaceta N°210 del 3 de noviembre de 2022, se resolvió la única adición de la fijación extraordinaria del segundo semestre de 2022 (folios 672 al 689 del ET-067-2022).
- IX.** El 25 de octubre de 2022, las empresas Autotransportes Cesmag S.A., Autotransportes Zapote S.A., Transportes Públicos La Unión S.A., Magasoso de Las Lomas del Sur S.A., Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A. y Autotransportes Raro S.A. interpusieron un Proceso de Concurso de Acreedores a solicitud de los deudores en contra de la Aresep y Eladio Madriz García, tramitado en el Juzgado Concursal en el expediente 22-000128-0958-CI.
- X.** El 20 de diciembre de 2022, por medio del oficio OF-0624-RG-2022, el Regulador General autorizó el recargo de funciones al funcionario de la Intendencia de Transporte Paolo Varela Brenes en sustitución de Edward Araya Rodríguez como Intendente de Transporte, para el periodo del 2 al 6 de enero de 2023.
- XI.** El 21 de diciembre de 2022, mediante la sentencia N° 2022000336, el Juzgado Concursal acogió la medida cautelar solicitada por las empresas antes señaladas. Dicha sentencia fue notificada a la Aresep el viernes 23 de diciembre de 2022 y comunicada a esta Intendencia por medio de los oficios OF-0974-DGAJR-2022 del 22 de diciembre de 2022 y OF-0982-DGAJR-2022 del 23 de diciembre de 2022.
- XII.** Del 26 de diciembre de 2022 al 30 de diciembre de 2022 la Aresep permaneció cerrada por motivo de vacaciones institucionales, de modo que las labores se retomaron hasta el 2 de enero de 2023.
- XIII.** La referida sentencia fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0002-IT-2023 del 2 de enero de 2023, que corre agregado a los expedientes ET-050-2022 y ET-067-2022.
- XIV.** Se indica, en cumpliendo de lo establecido en los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que en el expediente consta en formato digital y documental la información que sustenta esta resolución.

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

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0002-IT-2023 del 2 de enero de 2023, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:

“(…)

2. ANÁLISIS DE LA SENTENCIA

El 23 de diciembre de 2022 fue notificada a la Aresep la sentencia N°2022000336 de las 8:32 horas del 21 de diciembre de 2022 del Juzgado Concursal, misma que fue comunicada a esta Intendencia por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria con los oficios OF-0974-DGAJR-2022 del 22 de diciembre de 2022 y OF-0982-DGAJR-2022 del 23 de diciembre de 2022.

En dicha sentencia se acogió la medida cautelar incoada por las empresas Autotransportes Cesmag S.A., Autotransportes Zapote S.A., Transportes Públicos La Unión S.A., Magasoso de Las Lomas del Sur S.A., Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A. y Autotransportes Raro S.A. y se dispuso lo siguiente:

“(…)

*Se le **ORDENA** a la AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS proceder a **AUTORIZAR** el aumento tarifario denegado a las sociedades promoventes y quitar la condición de moroso para sus trámites internos. En consecuencia, deberán las promoventes, de forma inmediata, proceder al pago de 40.000.000, 00 (cuarenta millones de colones) a las arcas de ARESEP y a partir del día treinta del mes de enero iniciar con los pagos mensuales de ¢8.429.223.48 (ocho millones cuatrocientos veintinueve mil doscientos veintitrés colones con cuarenta y ocho céntimos). Deberán las sociedades promoventes aportar constancia de dichos pagos al presente proceso. Se toma como garantía de la presente medida cautelar los pagos realizados a favor de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. La presente medida cautelar entrará en vigencia de forma inmediata y, en caso de aperturarse el proceso concursal, se mantendrá hasta que se lleve a cabo la Junta de Acreedores respectiva.”*

De lo transcrito de la referida sentencia, la Aresep debe acatar lo ordenado judicialmente y proceder de forma inmediata a aplicar los ajustes tarifarios a los que no accedieron las empresas en cuestión debido a su estado de morosidad en el pago del canon de regulación ante la Aresep.

Es preciso aclarar que, en este acto, la Intendencia de Transporte se limita a cumplir con lo ordenado por el Juzgado Concursal y aplicar los ajustes tarifarios correspondientes, dejando claro que la vigencia de las tarifas ajustadas depende de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

3. TARIFAS VIGENTES Y AJUSTES TARIFARIOS NO APLICADOS

En el siguiente cuadro se muestran las rutas que son operadas individualmente por las empresas Autotransportes Cesmag S.A., Autotransportes Zapote S.A., Transportes Públicos La Unión S.A., Magasoso de Las Lomas del Sur S.A., Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A. y Autotransportes Raro S.A. y la resolución mediante la que se establecieron las tarifas vigentes.

Prestador	Ruta	Resolución	Fijación
<i>Autotransportes Cesmag S.A.</i>	<i>50</i>	<i>RE-0030-IT-2022</i>	<i>Extraordinaria del primer semestre del 2022 (expediente ET-011-2022)</i>
<i>Autotransportes Zapote S.A.</i>	<i>65</i>	<i>RE-0030-IT-2022</i>	<i>Extraordinaria del primer semestre del 2022 (expediente ET-011-2022)</i>
<i>Transportes Públicos La Unión S.A.</i>	<i>301</i>	<i>RE-0030-IT-2022</i>	<i>Extraordinaria del primer semestre del 2022 (expediente ET-011-2022)</i>
<i>Magasoso de las Lomas del Sur S.A.</i>	<i>304</i>	<i>RE-0030-IT-2022</i>	<i>Extraordinaria del primer semestre del 2022 (expediente ET-011-2022)</i>
<i>Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A.</i>	<i>306</i>	<i>RE-0030-IT-2022</i>	<i>Extraordinaria del primer semestre del 2022 (expediente ET-011-2022)</i>
<i>Autotransportes Raro S.A.</i>	<i>6</i>	<i>RE-0052-IT-2022</i>	<i>Adición de la fijación extraordinaria del primer semestre del 2022 (expediente ET-011-2022)</i>
<i>Autotransportes Raro S.A.</i>	<i>61</i>	<i>RE-0052-IT-2022</i>	<i>Adición de la fijación extraordinaria del primer semestre del 2022</i>

Prestador	Ruta	Resolución	Fijación
			(expediente ET-011-2022)

Nótese que, para todas las rutas, el último ajuste tarifario aplicado corresponde a la fijación extraordinaria del primer semestre del 2022. Posterior a dicha fijación, se han tramitado las siguientes fijaciones:

Fijación	Expediente	Resolución
Extraordinaria por caso fortuito ante el incremento en el precio de los combustibles	ET-050-2022	RE-0062-IT-2022 del 23 de junio de 2022, publicada en el Alcance N°129 a La Gaceta N°119 del 27 de junio de 2022
Extraordinaria del segundo semestre del 2022	ET-067-2022	RE-0091-IT-2022 del 29 de agosto de 2022, publicada en el Alcance N°187 a La Gaceta N°168 del 5 de setiembre de 2022 RE-0106-IT-2022 del 31 de octubre de 2022, publicada en el Alcance N°234 a La Gaceta N°210 del 3 de noviembre de 2022

Para la fijación extraordinaria por caso fortuito (expediente ET-050-2022), las empresas en cuestión no accedieron al ajuste aprobado de 6,73% por que se encontraban morosas con el pago del canon de regulación, según la información remitida en ese momento por la Dirección de Finanzas de la Aresep (visible a folio 3 del expediente ET-050-2022).

En cuanto a la fijación extraordinaria del segundo semestre de 2022 (ET-067-2022), las rutas 50, 65, 301, 304, 306 y 61 no accedieron al ajuste aprobado de 2,55% por que los prestadores se encontraban morosos con el pago del canon de regulación, según la información remitida en ese momento por la Dirección de Finanzas de la Aresep (folios 63 y 544 del expediente ET-067-2022).

Particular atención debe darse en cuanto a la ruta 6, operada por Autotransportes Raro S.A., pues esta no accedió al ajuste aprobado en la fijación extraordinaria del segundo semestre del 2022 porque, además de su morosidad en el pago del canon, también incumplió con la remisión de la información completa de las estadísticas diarias del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP) según las disposiciones establecidas por la Aresep y los plazos correspondientes, siendo esta una de las obligaciones legales que son verificadas en los procesos de fijaciones extraordinarias según la metodología tarifaria vigente (RE-0060-JD-2021).

En el caso específico de la ruta 6, como puede evidenciarse a folios 58, 59, 137 y 557 del expediente ET-067-2022, la empresa no se encontraba al día con la carga de los datos diarios del SCP de todos los días del

periodo de revisión, siendo que faltaban los correspondientes al 14 y 15 de abril de 2022. Para la carga de esa información y acceder al ajuste tarifario extraordinario, la metodología tarifaria establece fechas límite: para la resolución original (RE-0091-IT-2022) el plazo máximo para cargar datos al SIR fue el último día hábil de julio de 2022, para la resolución de adición (RE-0106-IT-2022) el plazo máximo son 30 días hábiles posteriores a la publicación en La Gaceta de la resolución original (dicho plazo concluyó el 20 de octubre de 2022). Al 20 de octubre de 2022, los datos del 14 y 15 de abril de 2022 de la ruta 6 permanecían sin ser cargados al SIR por parte del prestador, de modo que no cumplió con dicha obligación en el plazo definido.

Ahora bien, por medio de correo electrónico del 2 de enero de 2022 (Anexo 1), la empresa Autotransportes Raro S.A. indica que los archivos faltantes sí estaban cargados. Al analizar lo indicado se verifica que los documentos remitidos por la empresa no constituyen prueba válida de que habían sido cargados dentro del plazo establecido (máximo el 20 de octubre de 2022). Al extraer del SIR el reporte de carga de archivos (Anexo 2) se evidencia que los archivos del 14 y 15 de abril de 2022 de la ruta 6 fueron cargados por la empresa hasta el 28 de octubre de 2022, fuera del plazo máximo establecido, de modo que no cumplió con dicha obligación en el plazo correspondiente.

Sin embargo, la sentencia en cuestión señala que “Se le **ORDENA** a la **AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS** proceder a **AUTORIZAR** el aumento tarifario denegado a las sociedades promoventes y quitar la condición de moroso para sus trámites internos”. Queda claro que el juez ordenó a la Aresep aplicar los ajustes tarifarios denegados a las empresas involucradas, sin hacer distinción de cuáles incumplimientos motivaron el no acceder a esos ajustes.

Por lo tanto, en acatamiento de la sentencia N°2022000336, esta Intendencia debe aplicar también el ajuste del segundo semestre de 2022 a la ruta 6, aunque lo cierto es que no le corresponda por haber incumplido con la carga de los datos diarios del SCP de todos los días en los plazos aplicables, como obligación establecida en la metodología tarifaria vigente.

De modo que, en cumplimiento de la sentencia en cuestión, lo procedente es aplicar los ajustes tarifarios de 6,73% y 2,55% a las tarifas vigentes de las rutas 50, 65, 301, 304, 306, 6 y 61 y la respectiva regla de redondeo vigente.

4. AJUSTE TARIFARIO

Según lo explicado previamente, se procede entonces a ajustar las tarifas vigentes de las rutas 50, 65, 301, 304, 306, 6 y 61 de la siguiente manera:

Ruta	Fraccionamiento	Distancia (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Ajuste 6,73%	Ajuste 2,55%
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-LOURDES-SANTA MARTA-(EXT. GUAYABOS)	5,5	425	455	465
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-SAN RAFAEL-SALITRILLOS-(EXT. KARPINSKY)	8,81	425	455	465
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-CEDROS	6,65	425	455	465
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-CEDRAL-URBANIZACION EUROPA	8,34	425	455	465
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-CALLE SILES	4,91	425	455	465
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-GRANADILLA	8,46	425	455	465
50	SAN JOSE-CIPRESES	7,21	425	455	465
50	SAN JOSE-SAN RAMON DE TRES RIOS-VILLA HERMOSA	12,82	425	455	465
50	SAN JOSE-URBANIZACION LAS MANSIONES-CLUB LA CAMPIÑA	10,9	425	455	465
50	SAN JOSE-SABANILLA	7,08	425	455	465
50	SAN JOSE-CURRIDABAT POR SAN PEDRO	6,84	425	455	465
65	SAN JOSE-BARRIO QUESADA DURAN	7,17	325	345	355
65	SAN JOSE-ZAPOTE-CURRIDABAT POR LA PISTA	6,8	395	420	430
65	SAN JOSE-ZAPOTE POR LA CORTE	5,49	395	420	430
301	SAN JOSE-TRES RIOS (SERVICIO REGULAR)	12,56	390	415	425
301	SAN JOSE-TRES RIOS (SERVICIO DIRECTO)	12,56	390	415	425
301	SAN JOSE-SAN MIGUEL DE LA UNION	13,57	390	415	425
301	SAN JOSE-DULCE NOMBRE DE TRES RIOS	12,74	390	415	425
301	SAN JOSE-ASILO CHACON PAUT	13,5	390	415	425
301	EXT SAN JOSE-EL FIERRO	15,61	390	415	425
301	EXT SAN JOSE-YERBABUENA	12,99	390	415	425
301	PERIFERICA-TRES RIOS-EL FIERRO	5,09	275	295	305
301	PERIFERICA-TRES RIOS-YERBABUENA-MONTUFAR	2,1	275	295	305
301	PERIFERICA-SAN MIGUEL-TRES RIOS-SAN JUAN-VILLAS DE AYARCO-CALLE BONILLA	5,2	230	245	250
301	TRES RIOS-DULCE NOMBRE	1,62	230	245	250
304	SAN JOSE-SAN VICENTE DE TRES RIOS	15,75	485	520	535
304	SAN JOSE-TRES RIOS	10,89	485	520	535
304	SAN VICENTE-SAN JUAN DE TRES RIOS	7	360	385	395
304	SAN VICENTE-TRES RIOS	4,23	280	300	310
304	SAN JOSE-VILLAS DE AYARCO	10,65	415	445	455
304	SAN JOSE-MONTUFAR-FLORENCIO DEL CASTILLO	10,55	445	475	485
306	SAN JOSE-B° EL CARMEN DE LA UNION	13,66	460	490	500
306	SAN JOSE-TRES RIOS	10,22	460	490	500
306	TRES RIOS-B° EL CARMEN	3,28	280	300	310
306	TARIFA MINIMA	0	280	300	310
61	SAN JOSE-CURRIDABAT-B° LA LIA-EXT LOMAS DEL SOL	9,85	505	540	555
61	SAN JOSE-TIRRASES POR CURRIDABAT	9,55	505	540	555
6	SAN JOSE-B° LUJAN	3,85	305	325	335

Como todos los recorridos poseen distancias de viaje inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, según lo estipulado en el artículo 33 de la Ley N° 3503.

5. CONCLUSIONES

1. Por medio de la sentencia N°2022000336 de las 8:32 horas del 21 de diciembre de 2022 del Juzgado Concursal se ordenó a la Aresop aplicar los ajustes tarifarios denegados a las empresas Autotransportes Cesmág S.A., Autotransportes Zapote S.A., Transportes Públicos La Unión S.A., Magasoso de Las Lomas del Sur S.A., Transportes El Carmen de Tres Ríos S.A. y Autotransportes Raro S.A. por su estado de morosidad en el pago del canon de regulación.

2. Las rutas 50, 45, 301, 304, 306, 61 y 6 no accedieron al ajuste tarifario de 6,73% aprobado mediante la resolución RE-0062-IT-2022 por encontrarse morosas con el pago del canon de regulación. De modo que sus tarifas vigentes deben ser ajustadas en dicho porcentaje.

3. Las tarifas de las rutas 50, 45, 301, 304, 306 y 61 no accedieron al ajuste tarifario de 2,55% aprobado mediante la resolución RE-0091-IT-2022 por encontrarse morosas con el pago del canon de regulación. De modo que sus tarifas vigentes deben ser ajustadas en dicho porcentaje.

4. La tarifa de la ruta 6 no accedió al ajuste tarifario de 2,55% aprobado mediante la resolución RE-0091-IT-2022 por encontrarse morosa con el pago del canon de regulación y no estar al día con la carga de información de estadísticas diarias del SCP al SIR, pero en acatamiento de la sentencia en cuestión su tarifa vigente debe ajustarse en dicho porcentaje, aunque no le corresponda según las reglas de la metodología tarifaria vigente.

(...)”

- II. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas para las rutas 50, 65, 301, 304, 306, 61 y 6, tal como se dispone.

POR TANTO:

Fundamentado en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas, en la Ley General de la Administración Pública (Ley 6227), en el Decreto Ejecutivo 29732-MP que es el Reglamento a la Ley 7593, el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados (RIOF) y el oficio OF-0624-RG-2022.

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0002-IT-2023 del 2 de enero de 2023 y fijar las tarifas de las rutas 50, 65, 301, 304, 306, 61 y 6, en cumplimiento de la sentencia N°2022000336 correspondiente al Proceso de Concurso de Acreedores a solicitud de los deudores en contra de la Aresep y Eladio Madriz García, tramitado en el Juzgado Concursal en el expediente 22-000128-0958-CI, según el siguiente detalle:

Ruta	Fraccionamiento	Distancia (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-LOURDES-SANTA MARTA-(EXT. GUAYABOS)	5,5	465	0
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-SAN RAFAEL-SALITRILLOS-(EXT. KARPINSKY)	8,81	465	0
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-CEDROS	6,65	465	0
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-CEDRAL-URBANIZACION EUROPA	8,34	465	0
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-CALLE SILES	4,91	465	0
50	SAN JOSE-SAN PEDRO-GRANADILLA	8,46	465	0
50	SAN JOSE-CIPRESES	7,21	465	0
50	SAN JOSE-SAN RAMON DE TRES RIOS-VILLA HERMOSA	12,82	465	0
50	SAN JOSE-URBANIZACION LAS MANSIONES-CLUB LA CAMPIÑA	10,9	465	0
50	SAN JOSE-SABANILLA	7,08	465	0
50	SAN JOSE-CURRIDABAT POR SAN PEDRO	6,84	465	0
65	SAN JOSE-BARRIO QUESADA DURAN	7,17	355	0
65	SAN JOSE-ZAPOTE-CURRIDABAT POR LA PISTA	6,8	430	0
65	SAN JOSE-ZAPOTE POR LA CORTE	5,49	430	0
301	SAN JOSE-TRES RIOS (SERVICIO REGULAR)	12,56	425	0
301	SAN JOSE-TRES RIOS (SERVICIO DIRECTO)	12,56	425	0
301	SAN JOSE-SAN MIGUEL DE LA UNION	13,57	425	0
301	SAN JOSE-DULCE NOMBRE DE TRES RIOS	12,74	425	0
301	SAN JOSE-ASILO CHACON PAUT	13,5	425	0
301	EXT SAN JOSE-EL FIERRO	15,61	425	0
301	EXT SAN JOSE-YERBABUENA	12,99	425	0
301	PERIFERICA-TRES RIOS-EL FIERRO	5,09	305	0
301	PERIFERICA-TRES RIOS-YERBABUENA-MONTUFAR	2,1	305	0
301	PERIFERICA-SAN MIGUEL-TRES RIOS-SAN JUAN-VILLAS DE AYARCO-CALLE BONILLA	5,2	250	0
301	TRES RIOS-DULCE NOMBRE	1,62	250	0
304	SAN JOSE-SAN VICENTE DE TRES RIOS	15,75	535	0
304	SAN JOSE-TRES RIOS	10,89	535	0
304	SAN VICENTE-SAN JUAN DE TRES RIOS	7	395	0
304	SAN VICENTE-TRES RIOS	4,23	310	0
304	SAN JOSE-VILLAS DE AYARCO	10,65	455	0
304	SAN JOSE-MONTUFAR-FLORENCIO DEL CASTILLO	10,55	485	0
306	SAN JOSE-Bº EL CARMEN DE LA UNION	13,66	500	0
306	SAN JOSE-TRES RIOS	10,22	500	0
306	TRES RIOS-Bº EL CARMEN	3,28	310	0
306	TARIFA MINIMA	0	310	0
61	SAN JOSE-CURRIDABAT-Bº LA LIA-EXT LOMAS DEL SOL	9,85	555	0
61	SAN JOSE-TIRRASES POR CURRIDABAT	9,55	555	0
6	SAN JOSE-Bº LUJAN	3,85	335	0

II. Las tarifas aprobadas en el Por Tanto I anterior rigen a partir del día natural siguiente a su publicación en el Diario La Gaceta.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), se indica que contra esta resolución pueden interponerse los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación, y el extraordinario de revisión en los supuestos y condiciones establecidos en los artículos 353 y 354 de la LGAP. Los recursos

ordinarios podrán interponerse en el plazo de tres días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de esta resolución ante la Intendencia de Transporte, de conformidad con los artículos 346 y 349 de la LGAP.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transporte a.í.—1 vez.—O.C.Nº 082202210380.—
Solicitud Nº 401542.—(IN2023706445).

RE-0123-IT-2022

San José, a las 11:30 horas del 20 de diciembre de 2022

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA TRANSPORTES BENAVIDES ACUÑA S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 256: NARANJO – CEMENTERIO – DULCE NOMBRE – PUENTE PILAS – EL LLANO – EL ROSARIO – LOS VARGAS – PERALTA Y VICEVERSA Y RUTA 259: NARANJO – SAN JUANILLO – SAN JUAN – CAÑUELAS Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-087-2022

RESULTANDOS:

- I. El 6 de junio de 2007 se publicó en La Gaceta N°108, la resolución RRG-6570-2007 del 29 de mayo de 2007 denominada: “Simplificación de trámites de las solicitudes tarifarias que se presenten ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.
- II. La empresa Transportes Benavides Acuña S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús en la ruta 256: Naranjo – Cementerio – Dulce Nombre – Puente Pilas – El Llano – El Rosario – Los Vargas – Peralta y viceversa y ruta 259: Naranjo – San Juanillo – San Juan – Cañuelas y viceversa, según el artículo 7.1.3 de la Sesión Extraordinaria 75-2021 del 30 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) (folios 49 al 58).
- III. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance Digital N°35 de La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”.
- IV. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a la Gaceta 77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”.

- V.** El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a la Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”.
- VI.** El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 la resolución RJD-042-2019 denominada: “Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”.
- VII.** El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en la Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación 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, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.
- VIII.** El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- IX.** El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad.

- X.** El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.
- XI.** El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la “Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”.
- XII.** El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: “Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”.
- XIII.** El 5 de octubre de 2022, la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., representada por Allan Jesús Cubero Castillo, en calidad de representante legal (folio 15), presentó ante la Aresep ajuste tarifario sobre las tarifas vigentes de la ruta 256-259 (folio 1 al 126).
- XIV.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0062-IT-2022 del 10 de octubre de 2022, previno a la empresa información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RRG-6570-2007, publicada en La Gaceta N°108 del 6 de junio de 2007 (folios 130 al 135).
- XV.** El Auto de Prevención AP-0062-IT-2022 se notificó a la petente el 10 de octubre de 2022, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual fenecía el 24 de octubre de 2022 (folio 137)
- XVI.** El 17 de octubre de 2022, la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., remitió la información requerida mediante Auto de Prevención AP-0062-IT-2022 (folio 138 al 187).
- XVII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-1249-IT-2022 del 21 de octubre de 2022, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folio 188 al 189).

- XVIII.** El 21 de octubre de 2022 mediante memorando ME-0510-IT-2022, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Transportes Benavides Acuña S.A. para las rutas 256-259 (folios 190 al 191).
- XIX.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 25 de octubre de 2022 en La Gaceta N°203 del 25 de octubre de 2022 y el día 26 de octubre de 2022 en los diarios La Extra y La Teja (folio 199).
- XX.** La audiencia pública virtual se realizó el 28 de noviembre de 2022, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Cisco Webex en el siguiente enlace y hora:

Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/participacion/audiencias/et-087-2022>
- XXI.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0893-DGAU-2022 del 30 de noviembre de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 213) y el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0610-DGAU-2022 (folios 212) del 30 de noviembre de 2022, no se presentaron posiciones en el proceso de audiencia pública.
- XXII.** Las tarifas vigentes de la ruta 256-259 fueron establecidas en la resolución RE-0091-IT-2022 del 29 de agosto de 2022, publicada en el Alcance N°187 a La Gaceta N°168 del 5 de setiembre de 2022, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del segundo semestre del 2022.
- XXIII.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0344-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, que corre agregado al expediente.
- XXIV.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.
- XXV.** De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N° 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a

esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0344-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-344-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, el mismo es acogido en todos sus extremos y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:

“(..)

A.3. Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario:

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza toda la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente en una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, la última fijación tarifaria ordinaria de las rutas 256-259 se aprobó con la resolución 022-RIT-2015 del 13 de marzo de 2015 (visible a folios 209 al 223 del ET-158-2014), momento en que dichas rutas eran operadas por la empresa Transportes Benavides Acuña S.A.

Como puede observarse, las rutas 256-259 tienen 7 años de no ser objeto de una revisión de los costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo por parte del MOPT-CTP y las inversiones realizadas por cambio de unidades por medio de una fijación tarifaria ordinaria, a pesar de que el artículo 30 de la Ley 7593 establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología vigente, es muy probable que se obtenga como resultado una variación significativa de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

La tarifa a cobrar para una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales para la prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Así, los costos totales del servicio

varían según el esquema operativo establecido por el CTP, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos promedios para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos utiliza los datos vigentes de operación y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios de servicio al costo y equilibrio financiero y equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 13 de diciembre de 2022 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por la Secretaría Técnica de Gobierno Digital con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Transportes Benavides Acuña S.A. Como resultado se constató que la empresa se encontraba al día con sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (anexo 1).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consulta el 13 de diciembre de 2022 al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la dirección electrónica: www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx (anexo 2), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

B.2 Cumplimiento de cancelación de canon

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió el oficio CT-0218-DF-2022 del 6 de octubre de 2022, mediante la cual certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar a

la fecha mencionada (folio 129). Aunado a lo anterior, la Intendencia de Transporte solicitó una actualización de dicho cumplimiento, la cual fue recibida mediante la certificación CT-0266-DF-2022 del 14 de diciembre de 2022 cuyo resultado certifica que no tiene cánones pendientes de cancelar (folio 214).

B.3 Cumplimiento de presentación de informe de quejas y denuncias

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió el oficio OF-2067-DGAU-2022 de 6 de octubre de 2022 (folio 128), en el que se indicó que la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., presentó el informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2022.

B.4 Cumplimiento de presentación de información según lo dispuesto en resoluciones anteriores

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) al 19 de diciembre de 2022 y se constató que la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas mensuales (anexo 5).

b. Estadísticas operativas diarias del Sistema de Conteo de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria al 19 de diciembre de 2022, y se constató que el prestador se encuentra al día con la carga de datos diarios sin depurar y depurados (anexo 5).

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado a la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) y se constató que la empresa cumple con la entrega de los estados financieros del período 2021, lo anterior, según lo

dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020.

d. Contabilidad Regulatoria

Relacionado a la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el Sistema de Información Regulatoria (SIR) al 23 de agosto del 2022, y se constató que el operador se encuentra al día con el registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria del período 2021.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	24891	53403	28512	114,55%
Distancia ponderada (km/carrera)	24,48	24,48	0	0
Carreras mensuales (carreras)	415,25	415,25	0	0
Flota autorizada (unidades)	4	4	0	0
Valor ponderado por bus (colones)	100.693.041	99.137.393	-1.555.648	-1,54%
Edad promedio de la flota	9,25	9,25	0	0
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	675,79	665,35	-10,44	-1,54%
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones) ^{1/}	n.a	n.a	n.a.	n.a.
Precio de combustible (colones)	781,46	781,46	0	0
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	11,43	13,68	2,25	19,69%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	9,36	9,36	0	0

^{1/} Las facturas se encuentran en colones.

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (Demanda)

La metodología vigente, en el punto 4.7.1 Procedimiento para el cálculo del volumen mensual de pasajeros, indica:

“(…)

Para la determinación del volumen mensual de pasajeros se definen cuatro mecanismos principales. Esto incluye la validación de los registros del Sistema Automatizado del

Conteo de Pasajeros (SCP) y las estadísticas mensuales reportadas por los prestadores al Sistema de Información Regulatoria (SIR), así como los datos provenientes de estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados aceptados por Aresep o aprobados por la Junta Directiva del CTP.

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

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

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

(..)”

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

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

“(..)

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

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

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

Esta validación se realiza a partir de los reportes procesados del SCP, o las estadísticas mensuales del SIR, ambos del último año (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario), para lo cual se calculará la cantidad media de

pasajeros por carrera que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad total de carreras reportadas durante esos 12 meses.

En caso de que efectivamente esa cantidad de pasajeros por carrera se encuentre en el intervalo de confianza calculado, el volumen mensual de pasajeros se calculará mediante la multiplicación de la cantidad de pasajeros por carrera del SCP o de las estadísticas mensuales del SIR y la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

En caso contrario, se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.

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

(...)

- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SCP o SIR según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario. En caso de que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente*

- iv. En caso de que solamente exista uno de los estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) este apartado), se seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros de ese estudio.

(...)"

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

- a) Validación de los registros del Sistema de Conteo de Pasajeros (SCP) del último año (últimos 12 meses).
- b) Validación de los reportes estadísticos del último año, reportados por el operador del servicio al Sistema de Información Regulatoria (SIR).
- c) Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos 3 años que haya sido aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.
- d) Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal.

C.1.1.1 Validación de datos del SCP

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 5 de octubre de 2022, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período octubre 2021 a setiembre 2022. De la revisión de los datos entregados por el operador al sistema SIR se encuentra cargada la siguiente información:

Ruta	Descripción Ruta	Sin Depurar	Depurada
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	1 octubre 2021 al 30 setiembre 2022	1 octubre 2021 al 30 setiembre 2022
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	Completo	Completo

Basándose en lo indicado en la sección 4.11.2 la información está completa. No obstante, como se puede constatar en el Anexo 4, existen datos depurados para todos los ramales que no fueron cargados al SIR dentro del plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a la fecha de la operación, por lo que la serie de datos no cumple con los criterios de remisión establecidos en la sección 4.11.2 de la metodología ordinaria vigente. Por lo tanto, sí se dispone de la información completa de los datos depurados del SCP de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente tarifario, pero estos no fueron remitidos en su totalidad en el

plazo máximo establecido en la metodología tarifaria. De modo que, atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b.i del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente donde se indica:

“(…)

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

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

(…)” El resaltado no es del original.

C.1.1.2 Verificación de consistencia lógica y técnica

Ahora bien, antes del proceso de validación de las estadísticas se debe proceder como lo establece el inciso a) del apartado 4.7.1 en lo referente a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos reportados por las empresas en sus informes estadísticos, para lo cual se deben cumplir los siguientes criterios generales:

“(…)

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

Para tales efectos se deben cumplir al menos los siguientes criterios generales:

- *Tipos de datos: los datos deben ser reportados de acuerdo con el tipo de variable correspondiente (número, texto, fecha, moneda).*
- *Información completa: los datos deben ser reportados todos los meses, para todos los ramales autorizados.*
- *Información precisa: los datos deben presentarse según lo que corresponda en cada caso (los pasajeros totales son la cantidad real de personas movilizadas, incluyendo los adultos mayores).*
- *Datos consistentes: los datos numéricos pueden admitir valores decimales o no, según corresponda (por ejemplo, los pasajeros totales son un número entero, la cantidad de carreras se presenta en múltiplos de 0,5).*
- *Datos con comportamientos aleatorios: la cantidad de pasajeros por carrera, la cantidad de pasajeros adultos mayores y la cantidad de pasajeros totales, son datos con comportamientos aleatorios, no deberían ser constantes en términos absolutos ni relativos, o tener comportamientos muy similares en el tiempo.*

Los criterios anteriores podrán ser ampliados o detallados por la Administración Superior con la debida justificación técnica y jurídica.

(..)" El resaltado no es del original.

Respecto a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos estadísticos reportados y con la finalidad de cumplir con los criterios generales esbozados en el inciso a) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente anteriormente señalados, la Intendencia de Transporte procedió a establecer el proceso mínimo a seguir por parte de los funcionarios para llevar a cabo esta verificación, según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la IT (Anexo 10).

Así, para el presente estudio tarifario, se procedió a verificar y analizar la información estadística diaria depurada reportada por la empresa al sistema SIR para los meses de octubre 2021 a setiembre 2022 (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) a la luz del proceso establecido del documento IT-DI-02 supra citado; de esta verificación se observa lo siguiente:

Ruta	Descripción Ruta	Tipos de datos (7.2.1)	Información completa (7.2.2)	Información precisa (7.2.3)	Datos consistentes (7.2.1)	Datos con comportamiento aleatorio (7.2.4)	¿Se pueden validar las estadísticas?
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	Sí	Sí	NO	Sí	Sí	NO
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	Sí	Sí	NO	Sí	Sí	NO

En resumen, tanto los datos depurados del Sistema de Conteo de Pasajeros y las estadísticas mensuales de la ruta 256-259, no pueden ser sometidas al proceso de validación. El detalle del proceso de verificación de la consistencia para cada uno de los ramales se encuentra en el archivo Excel adjunto (anexo 3).

D.1.1.3 Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados

Para el presente caso se cuenta con un estudio técnico aceptado por la Intendencia de Transporte por medio del memorando ME-0657-IT-2022 del 12 de diciembre del 2022 (anexo 6), el cual tiene una vigencia que no supera más de 3 años. Según dicho estudio técnico, los pasajeros movilizados por mes en cada ramal son los siguientes:

Ruta	Descripción del ramal	Volumen mensual de pasajeros
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	29.242
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	24.161

De acuerdo con el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a 53.403 pasajeros mensuales.

C.1.2 Distancia

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

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).”

Para el presente estudio, se toma como base las distancias autorizadas por el CTP mediante acuerdo según artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020 del 25 de febrero de 2020 (folios 63 al 70). El detalle de distancias es el siguiente:

Ruta	Descripción de la ruta	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Total
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	11,37	11,37	22,74
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	12,77	12,77	25,54

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará un dato de 24,48 km por carrera (12,24 km por viaje). Además, según lo aprobado por el CTP en el acuerdo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020, la ruta cuenta con un 100% de calle asfaltada.

C.1.3 Carreras

De acuerdo al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología vigente, se establece lo siguiente:

“(..)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “i” de la ruta “r” (CM_{ri}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

(..)”

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo por artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020 del 25 de febrero de 2020 (folios 63 al 70), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para las rutas 256 y 259. El detalle es el siguiente:

Ruta	Descripción de la ruta	Carreras mensuales
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	156,53
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	258,71

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera el dato de 415,25 carreras promedio mensuales.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

Respecto a la cantidad de unidades autorizadas, según la metodología vigente en el punto 4.12.2.a, para el cálculo tarifario se considera lo siguiente:

*“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), **según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud).** El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.” (El resaltado no es del original).*

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

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

La metodología vigente en el punto 4.12.2.c. Arriendo de las unidades autorizadas, para el cálculo tarifario considera lo siguiente:

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

fuera propia). En caso contrario, cuando el valor del arriendo supera al de la depreciación y rentabilidad, no se reconocerá dicho gasto de arrendamiento, sino solo el respectivo de depreciación y de rentabilidad. (...)"

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa, vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DACP-INF-0113-2022 del 16 de mayo de 2022 (folios 59 al 62). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0179-2022 del 28 de junio de 2022 (folio 73). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	LB	1682	2010	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	1
2	SJB	12728	2011	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
3	LB	2037	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
4	LB	2038	2015	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1

Según consulta en el Registro Nacional, 1 unidad se encuentra a nombre de la empresa Transportes Benavides Acuña S.A., 1 unidad se encuentra a nombre de Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Ltda. y 2 unidades a nombre de Emguapo S.A. Para las unidades arrendadas, las mismas se encuentran autorizadas por el CTP y se aportan los contratos de arrendamiento respectivos (folios 174 al 184).

C.1.4.2 Valor de las unidades

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

(...)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

El valor tarifario de las unidades con reglas de cálculo tipo 1 corresponderá al valor en dólares establecido por tipo de vehículo según la resolución 008-RIT-2014 de 05 de febrero de 2014. Para obtener el monto en colones, se multiplicará el valor en dólares por el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública de la aplicación de la metodología (el mes natural es el tiempo que va desde el primer día natural de un mes hasta el último día natural, incluidos ambos). De esta multiplicación se obtiene el valor en colones (VTAabr).

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)

Tipos de reglas:

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

Reglas tipo 2: se les asignará el valor del vehículo nuevo según mercado, asignado por el Ministerio de Hacienda (MH). En caso de que no se cuente con el valor de MH de autobús nuevo, se aplicará el valor promedio de su tipo de su año de fabricación, si no se cuenta con ese dato, se le dará el valor promedio de su tipo de año modelo posterior a su año de fabricación, si no se cuenta con este dato, se le asignará el último valor promedio vigente correspondiente para el tipo de autobús (sección 4.13.2).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “Flota” del citado modelo.

El valor tarifario ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢99.137.393 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento de la Ley 7600.

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

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

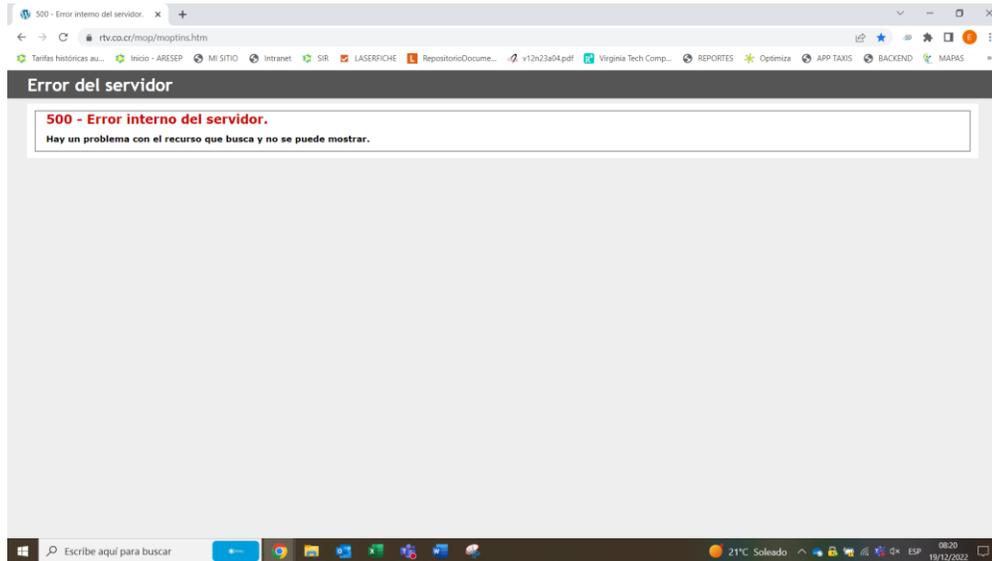
El CTP mediante oficio CTP-DT-DACP-INF-0113-2022 del 16 de mayo de 2022, antes mencionado, indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% la Ley N°7600 y N°8556, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Revisión Técnica Vehicular (RTV)

La inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., se discurre lo siguiente:

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

Para la elaboración del presente informe, se determina que la página donde se consultaba el estado de la revisión técnica se encuentra fuera de servicio a partir de la finalización del contrato del Estado con la empresa que brindaba dicho servicio desde el 15 de julio de 2022, según se observa en la siguiente imagen:



Lo indicado anteriormente imposibilita a este momento comprobar el estado de la inspección técnica vehicular de las 4 unidades autorizadas para la prestación del servicio en las rutas 256-259, para lo cual resulta factible aplicar e integrar de forma análoga para el presente caso, el criterio emitido por la Junta Directiva de la Aresep en la resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021 (Metodología para Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, en la Modalidad Autobús) que establece en el punto 2.8 (verificación de obligaciones legales) lo siguiente:

“(…)

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.

(…)”

Adicionalmente, por medio del Decreto Ejecutivo 43756-H-MOPT del 25 de octubre de 2022, publicado en el Alcance N°229 a La Gaceta N°204 del 26 de octubre de 2022, el Poder Ejecutivo prorrogó la vigencia de las inspecciones técnicas vehiculares cuyas vigencias originales

correspondían a los meses de enero 2022 a octubre 2022. Dicho decreto también señala que las unidades que presenten esa condición serán consideradas como al día en la inspección técnica vehicular para poder cancelar del derecho de circulación del año 2023.

Por lo cual, y en virtud del principio del servicio al costo, para efectos del presente estudio tarifario se tomará que todas las unidades tienen la revisión técnica al día y en condiciones favorables.

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se considera en el cálculo tarifario conforme a lo siguiente:

“(...) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado. (...)”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 9,25 años. En este punto es importante indicar que las 4 unidades autorizadas presentan antigüedad menor a 15 años.

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio es una variable que, metodológicamente, sólo afecta el cálculo tarifario si se cuenta con autobuses con reglas tipo 1 y/o un estudio de calidad del servicio.

Para este estudio tarifario, las unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología vigente es de ₡665,35 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (mayo 2022 a octubre 2022).

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, no se considera el tipo de cambio dado que las facturas se encuentran en colones.

C.1.6 Precio del combustible

Respecto al costo por consumo de combustible, según se indica en el punto 4.5.1, el precio de combustible se calcula de la siguiente forma:

“(…)

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

(…)”

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡781,46 por litro, correspondiente al promedio del semestre desde el 1 de enero de 2022 al 30 de junio de 2022.

C.1.7 Tasa de rentabilidad

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

“(…)”

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

La tasa de rentabilidad (tr^a) utilizará el valor puntual de la tasa activa promedio ponderada del grupo otras sociedades de depósito (OSD) para préstamos en colones del sistema financiero nacional, calculada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) correspondiente a la fecha de la audiencia pública.

(…)”

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 (1)	13,68%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (2)	9,36%

(1) Valor correspondiente a fecha del 28 de noviembre de 2022 (Anexo 7).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0082-IT-2022 del 3 de agosto de 2022 publicada en el Alcance N°167 a La Gaceta N°149 del 8 de agosto de 2022.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.4.8 lo siguiente:

“(...) El costo mensual de los estudios de calidad del servicio (CECSr), será incluido dentro de los costos del servicio, según lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28833-MOPT del 26 de julio del 2000, "Reglamento para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas" y sus reformas, publicado en el Diario Oficial La

Gaceta N° 158 del 18 de agosto de 2000, o la norma que lo sustituya y las reglas que para tal efecto establezca el Consejo de Transporte Público.

Para obtener el costo mensual de los estudios de calidad del servicio se dividirá el monto anual entre doce. Para ello, debe de utilizarse el costo anual que determine el CTP para el conjunto de rutas o ramales con flota unificada, correspondiente al estudio aprobado por el CTP que se encuentre vigente al momento de la audiencia pública del estudio tarifario. Para efectos tarifarios se reconocerá un único estudio de calidad al año.

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)"

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2019 aprobada en el artículo 7.2.19 de la Sesión Ordinaria 25-2020 del 31 de marzo de 2020, visible a folios 164 al 165. Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 115 al 120, por lo que dicho monto será considerado en el presente estudio tarifario.

C.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

Observando el pliego tarifario vigente y el esquema operativo autorizado por el CTP, en este estudio se detectó que los ramales presentan algunos fraccionamientos tarifarios con igual tarifa y existe una tarifa mínima.

En este caso, siendo que nos encontramos ante dos rutas de extensión relativamente corta (rutas urbanas), es razonable considerar la simplificación de la estructura tarifaria, lo cual es deseable de cara al proceso de implementación del sistema de pago electrónico en el transporte público (SINPE-TP). Considerando la información disponible, en búsqueda de dicha simplificación se propone establecer una tarifa única para las rutas 256-259, tratándolas como un conjunto de ramales con flota unificada según la sección 4.8.2 de la metodología vigente. Esta alternativa es técnicamente viable y apegada a la metodología tarifaria vigente.

Previo a profundizar en la explicación de esta alternativa, conviene referirnos al tema de las competencias de la Aresep y de fraccionamientos tarifarios.

C.2.1. Acerca de las competencias de la Aresep

Es menester iniciar este acápite puntualizando que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189, ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal.

Así conforme a lo establecido en el artículo 4 inciso f) de la Ley 7593 uno de los objetivos primordiales de la Aresep es “(...) ejercer conforme lo dispuesto en esta Ley, la regulación de los servicios públicos definidos en ella”.

Asimismo, dicha ley en el artículo 5 (funciones) confiere a la Autoridad Reguladora la competencia y facultades legales para ejercer dicha regulación sobre los servicios públicos definidos en dicha norma, siendo el transporte público remunerado de personas (salvo el aéreo) uno de ellos y dentro de esos ubicamos la modalidad de autobús.

Ahora bien, conforme al artículo 6 del cuerpo normativo invocado, se establecen las obligaciones de la Autoridad Reguladora, para ejercer dichas competencias, encontrándonos en el inciso d) de este artículo la obligación de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3 inciso b) (servicio al costo) 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos), acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Decreto 29732-MP (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

Es decir, la Aresep cuenta por ley con competencias exclusivas y excluyentes para fijar tarifas, siendo que, para realizar su fin debe definir los elementos necesarios conforme a la ley para cumplir a cabalidad y

bajo el principio del servicio al costo y el respeto al equilibrio financiero y el equilibrio entre las necesidades e intereses de los usuarios y los operadores, la tarifa adecuada vista y aplicada bajo la metodología vigente establecida por la Junta Directiva de la Aresep.

Lo anterior ya ha sido reconocido en muchos dictámenes por la Procuraduría General de la República, siendo uno de esos dictámenes el C-003-2002 del 7 de enero de 2002, que en lo que interesa resaltó que la regulación confiada a la Aresep “comprende el control de precios o tarifas de los servicios”, que esa función “es exclusiva y excluyente de cualquier intervención respecto de los servicios que enumera el artículo 5 antes citado. Lo cual significa que ningún otro organismo, público o privado, puede intervenir en la fijación de las citadas tarifas”.

Además, señaló que “La Autoridad no sólo fija cuál es la tarifa concreta del servicio público y, por ende, la retribución que recibirá el prestatario de parte de los usuarios del servicio, sino que define los elementos que, conforme a la ley, considerará para la fijación de las tarifas.

Tiene un poder normador sobre su propia competencia, que le permite imponer a los concesionarios del servicio las reglas que deben seguir para la fijación de la tarifa o, en su caso, para el ajuste tarifario.”

Igualmente, en ese mismo sentido la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, mediante la resolución 577-2007 del 10 de agosto de 2007, resolvió que las atribuciones legales a la Aresep “sus potestades excluyentes y exclusivas le permiten establecer los parámetros económicos que regularan (sic) el contrato, equilibrando el interés del operador y de los usuarios”.

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (Anexo 8), dispuso:

“(…)

II. Indicar a la Intendencia de Transporte que, con fundamento en el análisis jurídico realizado por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, mediante el oficio OF-0216-DGAJR-2021, los elementos técnicos expuestos en los considerandos de la presente resolución y la aprobación de la “Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), que los resultados que se deriven de la aplicación que realice el Consejo de Transporte Público de su política de fraccionamientos (artículo 5.6 de la sesión ordinaria 56-2012 del 27 de agosto de 2012) no son de acatamiento obligatorio para las fijaciones tarifarias que realiza la Intendencia, ya que la definición de la estructura del pliego tarifario de cada ruta del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de que se puedan realizar los análisis pertinentes de los insumos aportados por el CTP.

(…)”

C.2.2. Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

Conforme a lo establecido en el Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado (RIOF) corresponde a la Intendencia de Transporte, fijar los precios, tarifas y tasas de los servicios públicos bajo su competencia, según lo disponen los artículos 16, 17 inciso 1) y 20 inciso 1), lo cual para el servicio de autobús se consigue aplicando la metodología vigente previamente aprobada y publicitada por la Junta Directiva de la Aresep (RJD-035-2016 y sus reformas).

C.2.3. Acerca de los fraccionamientos tarifarios

A partir de lo esclarecido en cuanto a las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, recordamos entonces que para efectuar las fijaciones tarifarias debemos ocuparnos del desarrollo de todos y cada uno de los elementos necesarios para definir las mismas, basados por supuesto en la ley y las normativas propias institucionales (Metodología vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública, ley 6227 (en adelante LGAP) requieren dictarse los actos administrativos, respetando las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o bien a partir de los principios elementales de justicia, lógica y conveniencia.

Pues bien, dentro de esos elementos necesarios para determinar la tarifa correcta, hay que incorporar lo concerniente a la valoración de la conveniencia de que la ruta que se analice requiera o no fraccionamientos tarifarios para garantizar el servicio y el equilibrio entre las partes (usuarios y prestadores del servicio).

Es a partir de este examen técnico de valoración, y si se determina que existe una situación de fraccionamiento tarifario, que se establece entonces que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de establecer o mantener los fraccionamientos tarifarios a la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo), esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep, citado previamente.

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para establecer fraccionamientos tarifarios en una determinada ruta o contrario sensu unificar la tarifa de una ruta cuyo pliego tarifario contaba con fraccionamientos autorizados.

C.2.4. Unificación tarifaria de las rutas 256-259

Replicando lo señalado líneas atrás del estudio técnico tarifario de las rutas 256-259, es importante observar que, en la estructura tarifaria actual, cada recorrido presenta ya sea fraccionamientos tarifarios con tarifas iguales o muy similares, lo cual le resta sentido a estos fraccionamientos y también a la existencia de una tarifa mínima.

Para solucionar esta situación se indicó previamente que se dispone como alternativa técnicamente viable el establecer una tarifa única para la rutas 256-259, desde el punto de vista de la metodología vigente, se considera para los recorridos Naranjo – Cementerio – Dulce Nombre – Puente Pilas – El Llano – El Rosario – Los Vargas – Peralta y viceversa, y Naranjo – San Juanillo – San Juan – Cañuelas y viceversa la aplicación de la ecuación 64 de la sección 4.8.2 “Cálculo de tarifas para un conjunto de rutas o ramales” de la metodología vigente, según la información disponible para este caso.

Resulta importante señalar que esta tarifa única respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología vigente, ya que es la tarifa que permite cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio en el escenario de que todos los usuarios deban pagar el mismo monto.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores, además que el costo de todas las actividades reguladas que realiza el prestador (sean rentables o no) deben ser cubiertas por el ingreso global del servicio.

También se alinea con los artículos 4 y 16 de la LGAP, según los cuales “la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”, además que no pueden dictarse actos a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Además, esta simplificación tarifaria también es conveniente de cara a la implementación del proyecto de pago electrónico a nivel nacional SINPE-TP, el cual es impulsado por el MOPT, el BCCR y esta Autoridad Reguladora, ya que facilita su puesta en marcha y su operación, por cuanto el monto que debe cobrar el prestador a cada usuario no depende de su origen y destino, sino que es un monto único para cualquier viaje en la ruta.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep con el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, según la cual queda claro que la definición de la estructura tarifaria contenida en el pliego de las rutas del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Aresep.

Por lo tanto, esta alternativa es técnicamente viable y beneficiosa para usuarios y prestador, ya que, desde el punto de vista de conveniencia y oportunidad, simplifica la estructura tarifaria en una ruta que por su distancia es razonable contar con una única tarifa y permite, en su conjunto, recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología vigente.

Cabe agregar que esta propuesta también se apega a la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, principalmente en los pilares “Regulación con propósito” y “Regulación independiente y coordinada con el entorno”, cuyos objetivos son:

“(…)

Objetivo específico 4: Implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, orientado a fines, que considera los riesgos y se basa en la evidencia científica disponible, flexible, habilitante, prospectiva que logre anticipar el accionar institucional ante las dinámicas coyunturales del entorno, en un marco de transparencia y rendición de cuentas.

(…)

Objetivo específico 6: Fortalecer la independencia, la autonomía y la vinculación con el entorno del ente regulador, de forma tal que la toma de decisiones se realice en apego a criterios técnicos, amparados en la normativa y en defensa de las competencias institucionales mediante roles, responsabilidades, propósitos y objetivos claros sobre las funciones regulatorias propiciando un relacionamiento con el entorno que mejore el impacto de la regulación en los objetivos de desarrollo del país.

(…)”

A partir del análisis anterior y de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.8 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda eliminar los fraccionamientos tarifarios actuales y aplicar la ecuación 64, según la cual se tiene lo siguiente:

$$T' = \frac{CTK'}{IPK'} = \frac{\text{¢}1200,96}{4,78} = \text{¢}252$$

Donde T' es la tarifa por pasajero para la ruta, CTK' es el costo total por kilómetro de la ruta e IPK' es el índice de pasajeros por kilómetro de la ruta (estos cálculos pueden verificarse en la pestaña “9.Cálculo tarifario” de la herramienta de cálculo anexo 9).

Considerando lo anterior y aplicando la regla de redondeo establecida en la metodología vigente en la sección 4.13.1.f “Tarifas finales”, se recomienda aprobar la siguiente tarifa única para las rutas 256-259:

Ruta	Descripción de la ruta	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	250	0
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	250	0

Por lo tanto, el resultado de aplicar la metodología tarifaria vigente establece las siguientes tarifas:

Ruta	Descripción de la ruta	Descripción de ramal	Tarifa regular (colones)		Variación		Tarifa adulto mayor (colones)	
			Vigente	Recom.	Absoluta (¢)	Relativa (%)	Vigente	Recom.
256	Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	Naranjo-Peralta-El Hoyo	405	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-Rosario-Los Vargas	405	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-Puente Pilas-El Llano	240	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Tarifa mínima	240	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	-	250	-	-	-	0
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	Naranjo-Cañuelas	445	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-San Juanillo	375	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-San Juan	270	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-El Muro	270	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Tarifa mínima	270	Se elimina	-	-	0	Se elimina
		Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	-	250	-	-	-	0

Es importante indicar que, como todos los recorridos poseen distancias de viaje inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, según lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503.

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020 del 25 de febrero de 2020, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 63 al 70, a la cantidad de autobuses visible a folio 59 y a los recorridos y distancias visibles a folios 63 al 70 del expediente ET-087-2022. Por lo tanto, el

prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

C.3 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el solicitado:

En este caso, según se explicó en los apartados precedentes, con base en los criterios y actualización de variables dispuestos en la metodología tarifaria vigente, el ajuste tarifario propuesto corresponde a una fijación de tarifa única para las rutas 256-259 de 250 colones para todos los recorridos. El ajuste solicitado por la empresa, visible a folio 147, era un aumento del 64,78% al pliego tarifario vigente, con una tarifa promedio calculada de 534 colones.

La diferencia entre la tarifa promedio calculada en la solicitud de la empresa y la propuesta en este informe final se debe a los siguientes aspectos:

Tipo de cambio:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
₡675,79/dólar	₡665,35/dólar
El tipo de cambio se actualizó ya que, de acuerdo con la sección 4.9.1 de la metodología tarifaria vigente, se considera el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública (mayo 2022 a octubre 2022).	

Volumen de pasajeros:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
24.891 pasajeros mensuales	53.403 pasajeros mensuales
La empresa presentó su solicitud considerando el mecanismo de volumen aproximado de pasajeros. Para el informe final se dispone de un estudio técnico aceptado por la Aresep sobre el volumen de pasajeros movilizados en las rutas 256-259, tal cual se detalla en la sección C.1.1 del presente informe y en apego al apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente.	

C.4 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario del corredor común

La metodología vigente señala lo siguiente respecto al manejo de corredor común:

“(...)

El procedimiento de fijación tarifaria por corredor común que forma parte de esta metodología tarifaria, tiene el propósito de proteger a las rutas urbanas de posible competencia desleal por parte de rutas interurbanas, en los casos en que una ruta urbana comparte un tramo de su recorrido (denominado “corredor común”) con una o varias rutas interurbanas, en el tanto éstas últimas tengan fraccionamientos tarifarios autorizados en ese tramo. Esta situación fue tipificada por la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 025-061-98 de la sesión Nº 061-98, en el cual se establece lo siguiente:

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

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

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

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

- i. Se debe entender que el término “ruta corta” del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*

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

Si se determina que existe una situación de corredor común de acuerdo con los criterios anteriores, se establece como criterio tarifario que, para contrarrestar la competencia desleal en contra de las rutas urbanas involucradas en una situación de corredor común, a las rutas interurbanas se les fijará una tarifa superior solamente para el fraccionamiento en común, como mínimo en una cuya diferencia del 20% de la tarifa de la ruta urbana. Dicho margen es un parámetro por medio del cual existirán diferencias tarifarias significativas.

(..)”

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas que consten en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020 del 25 de febrero de 2020 de la Junta Directiva del CTP (folios 63 al 70), las rutas 256-259 operadas por la empresa Transportes Benavides Acuña S.A. comparte corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta	Operador
1	230	Transportes Unidos de Alajuela Grecia y Naranjo Ltda.
2	205	Autotransportes San José a Venecia de San Carlos S.A.
3	214	A.T.Z. Alfaro Ruiz S.A.

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con las rutas 256-259 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.4.1 Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo indica la metodología tarifaria, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula ponderando la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base a lo anteriormente señalado la tipología de las rutas del corredor común con respecto a las rutas 256-259, la cual se clasifica como una ruta urbana (distancia ponderada de viaje de 12,24 km), es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) ⁽¹⁾	Tipo de ruta según distancia ponderada
230	Alajuela-Carrillos-Grecia-Naranjo, Alajuela-La Argentina, Alajuela-Carrillos de Poás	22,61	Urbana
205	San José-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso. San José-Ciudad Quesada-Pital. San José-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte. San José-Ciudad Quesada-San Miguel	119,49	<u>Interurbana</u>
214	San José-Zarcelero-Laguna de Alfaro Ruiz	70,00	<u>Interurbana</u>

⁽¹⁾ El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el Anexo 11.

Acorde a lo anterior, se obtiene que las rutas 256-259 y las rutas 205 y 214, cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta larga (ruta interurbana) con una ruta corta (ruta urbana).

De igual forma se obtiene, que para la ruta 230 no se cumple el primer criterio de corredor común, ya que se clasifica como ruta urbana.

D.4.2 Verificación de que se comparta un tramo en común

Según artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020 del 25 de febrero de 2020 de la Junta Directiva del CTP, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, entre las rutas 256-259 y las rutas 205 y 214, denominado “corredor común”, específicamente indica que comparten el siguiente tramo: con ambas rutas 205 y 214 desde la intersección ruta 141 con carretera a Cañuela de Naranjo hasta Mercado Municipal de Naranjo (9,3 km).

D.4.3 Verificación de que haya un fraccionamiento en la ruta larga

El tercer y último criterio para cumplir es la existencia de fraccionamientos tarifarios autorizados por el CTP en el tramo que comparten en común. Para determinar si se cumple el criterio se presentan los pliegos tarifarios vigentes de cada una de las rutas:

Ruta 259: Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa

Ramal	Fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (₡)	Tarifa adulto mayor (₡)
Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	12,77	250	0

Ruta 205: San Jose-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso. San Jose-Ciudad Quesada-Pital. San Jose-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte. San Jose-Ciudad Quesada-San Miguel

Ramal	Fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (₡)	Tarifa adulto mayor (₡)
San Jose-Ciudad Quesada Regular	San Jose-Ciudad Quesada	197,40	2.855	2.140
San Jose-Ciudad Quesada Regular	San Jose-Zarcero De Alfaro Ruiz	69,70	2.110	1.585
San Jose-Ciudad Quesada Regular	San Jose-Naranjo	50,50	1.645	1.235
San Jose-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso	San Jose-Guatuso	378,90	4.045	3.035
San Jose-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso	San Jose-La Fortuna	284,80	3.940	2.955
San Jose-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso	San Jose-Ciudad Quesada	98,40	2.750	2.065
San Jose-Ciudad Quesada-La Fortuna-Guatuso	San Jose-Naranjo	50,50	1.645	1.235
San Jose-Ciudad Quesada-Pital	San Jose-Pital	257,00	3.260	2.445
San Jose-Ciudad Quesada-Pital	San Jose-Ciudad Quesada	98,40	2.855	2.140
San Jose-Ciudad Quesada-Pital	San Jose-Zarcero De Alfaro Ruiz	69,70	2.110	1.585
San Jose-Ciudad Quesada-Pital	San Jose-Naranjo	50,50	1.645	1.235
San Jose-Ciudad Quesada-Venecia-San Miguel	San Jose-Venecia-San Miguel	139,10	3.370	2.530
San Jose-Ciudad Quesada-Venecia-San Miguel	San Jose-Ciudad Quesada	98,40	2.855	2.140
San Jose-Ciudad Quesada-Venecia-San Miguel	San Jose-Zarcero De Alfaro Ruiz	69,70	2.110	1.585
San Jose-Ciudad Quesada-Venecia-San Miguel	San Jose-Naranjo	50,50	1.645	1.235
San Jose-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte	San Jose-Los Chiles-Frontera Norte	390,20	4.620	3.465
San Jose-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte	San Jose-Santa Rosa	142,50	3.940	2.955
San Jose-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte	San Jose-Ciudad Quesada	98,40	2.855	2.140
San Jose-Ciudad Quesada-Los Chiles-Frontera Norte	San Jose-Zarcero De Alfaro Ruiz	50,50	2.110	1.585
San Jose-Ciudad Quesada Directo	San Jose-Ciudad Quesada (Directo)	191,00	2.855	2.140
San Jose- Ciudad Quesada-La	San Jose- Ciudad Quesada-La	284,80	3.940	2.955

Ramal	Fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (₡)	Tarifa adulto mayor (₡)
Fortuna	Fortuna			

Ruta 214: San José-Zarcero-Laguna de Alfaro Ruiz

Ramal	Fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular (₡)	Tarifa adulto mayor (₡)
San Jose-Zarcero-Laguna De Alfaro Ruiz	San Jose-Laguna De Alfaro Ruiz	70,10	1.520	1.140
San Jose-Zarcero-Laguna De Alfaro Ruiz	San Jose-Zarcero	67,00	1.430	1.075
San Jose-Zarcero-Laguna De Alfaro Ruiz	San Jose-Llano Bonito	59,00	1.300	975
San Jose-Zarcero-Laguna De Alfaro Ruiz	San Jose-San Juanillo	53,70	1.290	970
San Jose-Zarcero-Laguna De Alfaro Ruiz	San Jose-San Juan De Naranjo	51,80	1.290	970
San Jose-Zarcero-Laguna De Alfaro Ruiz	San Jose-Naranjo	47,00	1.290	645

Ruta 205: esta ruta comparte un tramo geográfico (9,3 km) con la ruta 259. El primer fraccionamiento posterior al tramo en común de la ruta 205 es San José-San Juan de Naranjo que se encuentra posterior al tramo compartido. Por lo tanto, no presenta fraccionamientos tarifarios coincidentes, lo que significa que atienden a centros poblacionales distintos, y se trata únicamente de una convergencia de operadores dentro de ese espacio de vía pública, consecuentemente, no se cumple el último criterio que debe existir una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

Ruta 214: esta ruta comparte un tramo geográfico (9,3 km con la ruta 259. El primer fraccionamiento dentro del tramo en común de la ruta 214 es San José-Zarcero de Alfaro Ruiz y el siguiente es San José-San Juanillo. Revisando el pliego de la ruta 214 se puede observar que para dichos fraccionamientos se encuentra con una tarifa autorizada de 1290 colones, superior al 20% mínimo recomendado respecto a la ruta corta (ruta 259).

En conclusión, con base en la metodología vigente, no procede ajustar ninguna tarifa de ninguna otra ruta por concepto de corredor común.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0344-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

“(…)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

La audiencia pública se realizó el 28 de noviembre de 2022, bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Cisco Webex. El acta de la audiencia pública fue emitida bajo el oficio AC-0610-DGAU-2022 del 30 de noviembre de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 212).

*En el informe de oposiciones y coadyuvancias, establecidas en el oficio IN-0893-DGAU-2022 de fecha 30 de noviembre de 2022 de la Dirección General de Atención al Usuario, se indica que no se presentaron posiciones en el proceso de audiencia pública (folio 213).
(…)”*

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de las rutas 256 y 259 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0344-IT-2022 del 20 de diciembre de 2022 y proceder a ajustar las tarifas de las rutas 256 y 259 descritas respectivamente como Naranja – Cementerio – Dulce Nombre – Puente Pilas – El Llano – El Rosario – Los Vargas – Peralta y viceversa y Naranja – San Juanillo – San Juan – Cañuelas y viceversa, de la siguiente manera:

Ruta	Descripción de ruta	Descripción del ramal	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
256	Naranja-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	Naranja-Cementerio-Dulce Nombre-Puente Pilas-El Llano-El Rosario-Los Vargas-Peralta y viceversa	11,37	250	0

Ruta	Descripción de ruta	Descripción del ramal	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
259	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	Naranjo-San Juanillo-San Juan-Cañuela y viceversa	12,77	250	0

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 3.4 de la Sesión Ordinaria 15-2020 del 25 de febrero de 2020, es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 63 al 70, a la cantidad de autobuses visible a folio 59 y a los recorridos y distancias visibles a folios 63 al 70 del expediente ET-087-2022. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

- II. Las tarifas del Por Tanto I rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario La Gaceta.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE

MGP. Edward Araya Rodríguez, Intendente de Transporte.—1 vez.—O.C.
N° 082202210380.—Solicitud N° 401568.—(IN2023706454).