

Diario Oficial

**LA GACETA**  
Costa Rica

*145 años*



Benemérita  
Imprenta Nacional  
Costa Rica

**ALCANCE Nº 247 A LA GACETA Nº 230**

Año CXLV

San José, Costa Rica, martes 12 de diciembre del 2023

92 páginas

**INSTITUCIONES  
DESCENTRALIZADAS  
AUTORIDAD REGULADORA  
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS  
NOTIFICACIONES  
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

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

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### Consulta Pública

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) invita a los interesados a presentar por escrito sus posiciones sobre la propuesta que se detalla a continuación:

#### APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA TARIFARIA EXTRAORDINARIA PARA LOS SERVICIOS DE DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO POR AJUSTES EN LAS TARIFAS DE GENERACIÓN Y/O TRANSMISIÓN DEL ICE. EXPEDIENTE NÚMERO ET-102-2023.

El 4 de marzo del 2019, mediante la RE-0043-JD-2019, la Junta Directiva aprobó la “Metodología tarifaria extraordinaria para los servicios de distribución de energía eléctrica y alumbrado público por ajustes en las tarifas de generación y/o transmisión”, tramitada en el expediente IRM-001-2018 y publicada en La Gaceta N° 56, Alcance N° 61 del 20 de marzo del 2019.

A continuación, se muestran los cargos propuestos de la estructura de costos sin CVG para el sistema de distribución y alumbrado público para el 2024:

#### Ajuste propuesto para compensar, según empresa distribuidora y servicio, el impacto por concepto del ajuste tarifario a los sistemas de generación y transmisión del ICE, 2024.

Empresa	Alumbrado Público	Distribución Eléctrica
CNFL	-4.72%	-7.29%
JASEC	-5.34%	-6.82%
ESPH	-2.71%	-5.26%
COOPELESCA	-3.36%	-2.04%
COOPEGUANACASTE	-3.12%	-3.03%
COOPESANTOS	-6.27%	-3.13%
COOPEALFARO	-2.65%	-5.28%

1/Los sistemas de distribución y alumbrado público recibirán el ajuste en los estudios ordinarios correspondientes que actualmente están en valoración de la Intendencia de Energía.

Fuente Intendencia de Energía

#### **SOBRE CÓMO PARTICIPAR:**

Los interesados pueden presentar una posición a favor o en contra, indicando las razones que considere de la siguiente forma:

- **MEDIANTE ESCRITO FIRMADO** (\*) (con fotocopia de la cédula), enviado por fax 2215-6002, por medio del único correo electrónico oficial (\*\*): [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr), o en las oficinas de la ARESEP, en el edificio Turrubares del Oficentro Multipark, Guachipelín de Escazú, San José, hasta **las 16 horas (4:00 p.m.) del viernes 15 de diciembre de 2023**. Debe señalar un medio para recibir notificaciones (correo electrónico, número de fax o dirección exacta).

#### **PARA CONSULTAR EL EXPEDIENTE Y ASESORÍAS:**

Puede hacerlo en las instalaciones de la ARESEP en horario de 8:00 am a 4:00 pm o descargando el expediente en la dirección electrónica:

[www.aresep.go.cr](http://www.aresep.go.cr) (expedientes, expediente **ET-102-2023**).

Para asesorías e información adicional comuníquese con el Consejero del Usuario al correo electrónico [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) o a la línea gratuita número **8000 273737**.

(\*) En el caso de las personas jurídicas, dicho documento debe ser suscrito por el representante legal de dicha entidad y aportar certificación de personería jurídica vigente.

(\*\*) En el caso de que el documento con las observaciones sea enviado por medio de correo electrónico, este debe estar suscrito mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10,5 megabytes.

Gabriela Prado Rodríguez  
Directora General  
Dirección General de Atención al Usuario

# Consulta Pública

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) invita a los interesados a presentar por escrito sus posiciones sobre la propuesta que se detalla a continuación:

**APLICACIÓN POR PRIMERA VEZ DE LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA “METODOLOGÍA PARA EL AJUSTE EXTRAORDINARIO DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE ELECTRICIDAD PRODUCTO DE VARIACIONES EN EL COSTO DE LOS COMBUSTIBLES UTILIZADOS EN LA GENERACIÓN TÉRMICA PARA EL CONSUMO NACIONAL Y LAS IMPORTACIONES NETAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL MERCADO ELÉCTRICO REGIONAL, (CVG)” RELACIONADA CON EL SERVICIO DE GENERACIÓN DEL ICE, EL SERVICIO DE DISTRIBUCIÓN Y ALUMBRADO PÚBLICO DE TODAS LAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS, APROBADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN RE-0100-JD-2019 DEL 14 DE MAYO DE 2019, PARA EL PERIODO 2024. EXPEDIENTE NÚMERO ET-103-2023.**

El 14 de mayo del 2019, mediante la resolución RE-0100-JD-2019, la Junta Directiva aprobó la “Metodología para el ajuste extraordinario de las tarifas del servicio de electricidad producto de variaciones en el costo de los combustibles utilizados en la generación térmica para consumo nacional y las importaciones netas de energía eléctrica del mercado eléctrico regional (CVG)”, tramitada en el expediente OT-010-2017 y publicada en La Gaceta N° 97, Alcance N° 118 del 27 de mayo del 2019. Posteriormente modificada el 7 de noviembre del 2023, mediante la resolución RE-0106-JD-2023, tramitada en el expediente IRM-005-2023 y publicada en La Gaceta N° 219, Alcance N° 233 del 24 de noviembre del 2023.

A continuación, se muestran los cargos anuales para el 2024 para los sistemas de generación, distribución y alumbrado público:

ICE-Generación	
Anual	Factor CVG
2024	28,66 %

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep 2023

Sistemas de Distribución	
Empresa	Factor CVG 2024
ICE	17,13%
CNFL	15,80%
JASEC	15,33%
ESPH	11,77%
COOPELESCA	5,14%
COOPEGUANACASTE	6,85%
COOPESANTOS	7,07%
COOPEALFARORUIZ	12,45%

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep 2023

Sistemas de Alumbrado público	
Empresa	Factor CVG 2024
ICE	11,70%
CNFL	9,38%
JASEC	12,13%
ESPH	5,93%
COOPELESCA	7,26%
COOPEGUANACASTE	6,77%
COOPESANTOS	13,98%
COOPEALFARORUIZ	4,97%

Fuente: Intendencia de Energía, Aresep 2023

## **SOBRE CÓMO PARTICIPAR:**

Los interesados pueden presentar una posición a favor o en contra, indicando las razones que considere de la siguiente forma:

- **MEDIANTE ESCRITO FIRMADO** (\*) (con fotocopia de la cédula), enviado por fax 2215-6002, por medio

del único correo electrónico oficial (\*\*): [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr), o en las oficinas de la ARESEP, en el edificio Turrubares del Oficentro Multipark, Guachipelín de Escazú, San José, hasta **las 16 horas (4:00 p.m.) del lunes 18 de diciembre de 2023**. Debe señalar un medio para recibir

notificaciones (*correo electrónico, número de fax o dirección exacta*).

### **PARA CONSULTAR EL EXPEDIENTE Y ASESORÍAS:**

Puede hacerlo en las instalaciones de la ARESEP en horario de 8:00 am a 4:00 pm o descargando el expediente en la dirección electrónica: [www.aresep.go.cr](http://www.aresep.go.cr) (*expedientes, expediente **ET-103-2023***).

Para asesorías e información adicional comuníquese con el Consejero del Usuario al correo electrónico [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) o a la línea gratuita número **8000 273737**.

*(\*) En el caso de las personas jurídicas, dicho documento debe ser suscrito por el representante legal de dicha entidad y aportar certificación de personería jurídica vigente.*

*(\*\*) En el caso de que el documento con las observaciones sea enviado por medio de correo electrónico, este debe estar suscrito mediante firma digital, o en su defecto, el documento con la firma debe ser escaneado y cumplir con todos los requisitos arriba señalados, además el tamaño de dicho correo electrónico no puede exceder a 10,5 megabytes.*

Gabriela Prado Rodríguez  
Directora General  
Dirección General de Atención al Usuario

1 vez.—Solicitud N° 480249.—( IN2023831780 ).

**RE-0070-IT-2023**

**San José, a las 14:30 horas del 6 de diciembre de 2023**

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO ORDINARIO PLANTEADA POR LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA PARA LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE SE BRINDAN EN LOS PUERTOS DE LIMÓN Y MOÍN**

---

**EXPEDIENTE ET-076-2023**

**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. El 6 de marzo de 2012, por medio de la resolución 780-RCR-2012, publicada en el Alcance N°38 a La Gaceta N°63 del 28 de marzo de 2012, la Autoridad Reguladora estableció las tarifarias vigentes para los servicios marítimos y portuarios que brinda la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (en adelante Japdeva), en los puertos de Limón y Moín.
- III. 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”.
- IV. 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”.
- V. El 6 de setiembre de 2023, mediante oficio PEL-1379-2023, la señora Sucy Wing Ching, en calidad de Presidente Ejecutiva de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, presentó ante la Aresep para su aprobación, la solicitud de ajuste tarifario ordinario para los servicios marítimos y portuarios que se brindan en las terminales del Complejo Portuario Gastón Kogan Kogan (Moín) y Hernán Garrón Salazar (Limón) (folio 1).

- VI.** El 6 de setiembre de 2023, además de la solicitud tarifaria, la señora Sucy Wing Ching, en calidad de Presidente Ejecutiva de Japdeva, solicitó mediante oficio PEL-1380-2023, confidencialidad de los documentos llamados 1. Proyecto Tarifario JAPDEVA 2023, 2. Detalle de costos y modelo tarifario por servicio y 3. Listados de activos, para lo cual presentó su solicitud junto con la documentación dicha en legajo separado (folio 2).
- VII.** El 7 de setiembre de 2023, mediante auto de admisibilidad OF-1093-IT-2023, la Intendencia de Transporte, teniendo por cumplidos los requisitos de admisibilidad establecidos mediante el *“Procedimiento para el trámite de solicitudes de declaratoria de confidencialidad de documentos e información que hagan los prestadores de carácter privado de los servicios públicos regulados por la Autoridad Reguladora”* publicado en La Gaceta N° 166 del 25 de agosto de 2004, admitió para análisis de fondo la solicitud de confidencialidad presentada (folio 3).
- VIII.** El 11 de setiembre de 2023, mediante Auto de Prevención AP-0040-IT-2023, la Intendencia de Transporte le previno a Japdeva sobre información faltante que resultaba necesaria para el análisis de la solicitud de fijación tarifaria ordinaria, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RRG-6570-2007 (folios 170 al 175).
- IX.** El Auto de Prevención AP-0040-IT-2023 del 11 de setiembre de 2023, se notificó a la petente el 11 de setiembre del 2023 al medio indicado en su solicitud de fijación tarifaria visible a folio 1, según se observa en la constancia de notificación visible a folio 184, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual fenecía el 26 de setiembre de 2023.
- X.** El 22 de setiembre de 2023, por medio de la resolución RE-0056-IT-2023, la Intendencia de Transporte rechazó la solicitud de declaratoria de confidencialidad de la información presentada por Japdeva (folios 210 al 232). Dicha resolución fue notificada a la Autoridad Portuaria el 25 de setiembre de 2023, según se observa en la constancia de notificación visible a folio 235. Debido al rechazo de esta solicitud, los documentos de los cuales se pretendía su confidencialidad fueron incluidos al expediente a folio 244.
- XI.** El 25 de setiembre de 2023, mediante oficio PEL-1493-2023, Japdeva respondió al Auto de Prevención AP-0040-IT-2023 (folio 233).
- XII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-1161-IT-2023 del 27 de setiembre de 2023, otorgó la admisibilidad a la solicitud de revisión tarifaria (folios 237 al 239).

- XIII.** El 28 de setiembre de 2023, mediante memorando ME-0431-IT-2023, 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 Japdeva para los servicios marítimos y portuarios que se brindan en los puertos de Limón y Moín (folios 240 al 242).
- XIV.** 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 convocatoria a audiencia pública se publicó el 9 de octubre en La Gaceta N°185 y el 10 de octubre de 2023 en el Diario Extra y La Teja (folios 255 al 259).
- XV.** El 19 de octubre de 2023, mediante oficio OF-1287-IT-2023 la Intendencia de Transporte le solicitó a Japdeva información para mejor resolver (folios 275 al 277).
- XVI.** El 26 de octubre de 2023, mediante oficio PEL-1663-2023, Japdeva brindó respuesta al oficio OF-1287-IT-2023 (folio 289).
- XVII.** La audiencia pública se realizó el 6 de noviembre de 2023, 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/audiencias/et-076-2023>
- XVIII.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0771-DGAU-2023 del 15 de noviembre de 2023 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 351 a 353), y el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0333-DGAU-2023 (folios 317 a 350) del 15 de noviembre de 2023, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XIX.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0232-IT-2023 del 6 de diciembre de 2023, que corre agregado al expediente.
- XX.** 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.
- XXI.** 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-0232-IT-2023 del 6 de diciembre de 2023, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

### **CONSIDERANDOS:**

- I.** Analizado el informe técnico IN-0232-IT-2023 del 6 de diciembre 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:

“(..)

#### ***B. 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 el servicio público, considerando el volumen movilizado o unidades atendidas, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.*

*En este caso particular, se tiene que la última fijación tarifaria ordinaria de los servicios marítimos y portuarios que brinda Japdeva, se aprobó con la resolución 780-RCR-2012 del 6 de marzo de 2012, publicada en el Alcance N°38 a La Gaceta N°63 del 28 de marzo de 2012 y, en esa fijación, la Aresep actualizó las tarifas de algunos de los servicios que brinda Japdeva.*

*Como se puede observar, por más de 11 años estos servicios no han sido objeto de una revisión en sus costos operativos por medio de una fijación ordinaria, a pesar de que el artículo 30 de la Ley 7593 establece la posibilidad de los prestadores del servicio, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, de presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas. Así también establece el párrafo segundo del mismo numeral la obligatoriedad para los prestadores del servicio de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos con datos más actualizados y realizando los cálculos para el ajuste tarifario, conforme a la normativa vigente, es una posibilidad que se obtenga como resultado una variación significativa de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).*

*Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo, respetando*



los principios de servicio al costo y equilibrio financiero, equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

Aunado a lo anterior, la “Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y otros Servicios de Transporte” establecida por la Junta Directiva de la Aresep en su resolución RE-0211-JD-2021 del 8 de noviembre de 2021, establece dentro de sus objetivos tarifarios-económicos lo siguiente:

“(…)

1. **Elaborar instrumentos regulatorios para procurar la accesibilidad de los usuarios a los servicios públicos de transporte.**
2. **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 o la metodología correspondiente que resulten aplicables.**
3. **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), en un contexto de eficiencia en la ejecución de las inversiones, que logren satisfacer la demanda.**

(…)” (el original no está resaltado)

Asimismo, de la Política Regulatoria de la Aresep (RE-0206-JD-2021), es importante resaltar lo siguiente de manera atinente con esta fijación tarifaria:

“(…)

### **E. Pilares de la política**

La política regulatoria define los pilares que orientarán las acciones regulatorias que debe emprender la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en los próximos años. A continuación, se presentan los pilares:

(…)

### **3. Regulación que promueva la eficiencia:**

*La Autoridad Reguladora velará por que los servicios públicos se presten de manera eficiente y eficaz, procurando que la regulación sea capaz de adaptarse de forma oportuna a los cambios del entorno y a eventos de fuerza mayor. La regulación buscará la asequibilidad de los servicios públicos para la población y contribuirá con la competitividad del país.*

(...)

### **4. Regulación con propósito:**

*La regulación de los servicios públicos es un proceso complejo que debe confirmar constantemente su valor público para la sociedad. La complejidad de esta tarea se profundiza en el marco de una realidad en constante evolución impulsada por los avances tecnológicos, de las necesidades de la población y de los modelos de prestación de los servicios públicos.*

*Para mantener su valor público, la regulación debe entonces considerar esos cambios y adaptarse para mantener su relevancia y contribuir de manera proactiva a alcanzar los objetivos sociales y económicos bajo su responsabilidad.*

(...)

### **6. Regulación independiente y coordinada con su entorno**

*Este pilar refiere a los elementos requeridos por el ente regulador para velar por la independencia en el ejercicio de sus competencias, respecto de los prestadores de los servicios públicos, organizaciones de personas usuarias y del Estado, así como velar por la autonomía técnica y administrativa de sus decisiones.*

*Aresep trabajará porque las decisiones regulatorias estén basadas en evidencia, sean objetivas y apegadas a criterios técnicos y legales que generen confianza en las partes interesadas, evitando cualquier influencia indebida que pudiera generar la captura del regulador.*

(...)"

## **C. REVISIÓN DE OBLIGACIONES LEGALES DEL OPERADOR**

*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 Japdeva.

### **C.1 Cumplimiento de obligaciones legales**

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 4 de diciembre de 2023 en la página web de la CCSS y el Ministerio de Hacienda, con el fin de verificar el estado de situación de Japdeva. Como resultado se constató que el prestador se encontraba al día con sus obligaciones ante la CCSS, el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf) y con las obligaciones tributarias (folios 356 al 357).

### **C.2 Cumplimiento de cancelación de canon**

Respecto a la verificación del estado de cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió la certificación CT-0184-DF-2023 del 30 de noviembre de 2023 (folio 354) mediante el cual certificó que Japdeva no tiene cánones pendientes de pago por concepto de regulación de los servicios marítimos y portuarios.

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

En cuanto 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, consta a folio 233 la presentación del informe de quejas y denuncias del primer semestre del año 2023 por parte de Japdeva.

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

#### **a. Estadísticas operativas**

Conforme a lo establecido en la resolución 780-RCR-2012, publicada en el Alcance N°38 a La Gaceta N°63 del 28 de marzo de 2012, se consultó el cumplimiento de la entrega de información estadística al tercer trimestre del 2023 y se constató que Japdeva se encuentra al día con la remisión de las estadísticas de operación.

## **D. ANÁLISIS TARIFARIO**

### **D.1 Procedimiento tarifario**

Para la revisión de las tarifas de los servicios portuarios que brinda Japdeva, se utilizó el procedimiento empleado en las fijaciones previas y que se detalla a continuación:

i. Tarifas relacionadas con Infraestructura Portuaria

La fórmula general de cálculo es la siguiente:

$$Ti = \frac{COi}{Qi} + \frac{(r + s)Ki}{Qi^*}$$

Donde:

*i* = Servicios Puerto fijo, Puerto variable, Estadía, Muellaje, Desembarque, etc.

*Ti* = Tarifa correspondiente al servicio

*COi* = Costos Operativos correspondientes

*Qi* = Flujo observado correspondiente al servicio

*Qi\** = Flujo o capacidad óptima

*r+s* = Margen de ganancia

*Ki* = Valor de la infraestructura empleada para dar el servicio

Adicionalmente, se tiene que:

*Qi\** es el Q óptimo estimado y,

*r + s* = 7%, porcentaje de rédito para el desarrollo (empleado en fijaciones previas).

Las tarifas que pertenecen a este grupo son:

- Atención a naves
- Estadía de naves
- Pasajeros en tránsito
- Muellaje
- Demoras
- Atención naves de pasajeros
- Canon y tarifas por alquiler de áreas
- Canon de compañías estibadoras

ii. Tarifas relacionadas con manejo de mercancías y buques

La fórmula general de cálculo es la siguiente:

$$T = Mob + De + Se + Mto + Mrf + Ogo + Gad + Res$$

Donde:

*Mob* = Mano de obra

*De* = Depreciación

*Se* = Seguros

*Mto* = Mantenimiento de equipo

*Mrf* = Materiales y refacciones

*Ogo* = Otros gastos de operación

*Gad* = Gastos de administración

*Res* = Reservas para inversión

Las tarifas que pertenecen a este grupo son:

- Remolcador
- Montacargas
- Almacenaje y bodegaje
- Movilización de contenedores
- Operador de montacargas
- Carga y descarga

Para estos servicios, se ha considerado según el procedimiento de fijaciones previas, un rédito para el desarrollo del 15% sobre los costos.

### iii. Tarifas para los Servicios conexos

Este grupo de servicios se establecen según simplificaciones de las tarifas anteriores o actualizaciones. Estas tarifas se establecen para servicios que se presentan de manera ocasional:

- Servicio de contenedores con refrigeración
- Derecho trasiego de petróleo y derivados
- Derecho venta de alimentos a barco
- Derecho trasiego extracción de desechos

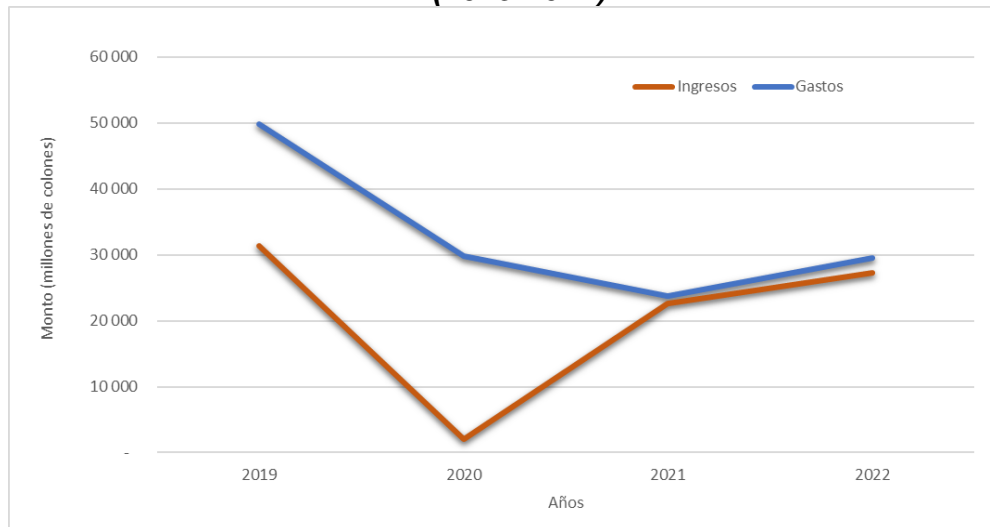
## **D.2 Estimación de costos**

La estimación de costos se realizó a partir de la información contable suministrada por Japdeva. Aunado a lo anterior, es importante señalar en relación con la situación financiera que presenta la Autoridad Portuaria, si bien es cierto ha sido afectada por la entrada en operación de APM Terminals, que ha impactado significativamente en la disminución en los ingresos de los servicios portuarios, la operación que ha mantenido Japdeva a lo largo de los años se ha visto estancada durante la segunda década del año 2000, esto a pesar que el comportamiento de sus ingresos

se ha mantenido en comparación con años anteriores. En cuanto a su nivel de gastos, éste representa un nivel significativo y es lo que incide en las pérdidas que se muestran en sus Estados de Resultados en varios periodos, como se explicará más adelante. Dicha situación además se ve determinada por el incumplimiento constante de la Autoridad Portuaria de solicitar al menos una vez al año un ajuste ordinario de tarifas (artículo 30 de la Ley 7593), tal y como se señaló en la sección B del presente informe.

El comportamiento de los ingresos portuarios con respecto a los gastos se refleja en el siguiente gráfico, y considera el período 2019-2022 con la información de sus estados financieros auditados presentados a esta Intendencia.

**Gráfico N°1**  
**Comportamiento ingresos y gastos de operación de Japdeva**  
**(cifras en millones de colones)**  
**(2019-2022)**

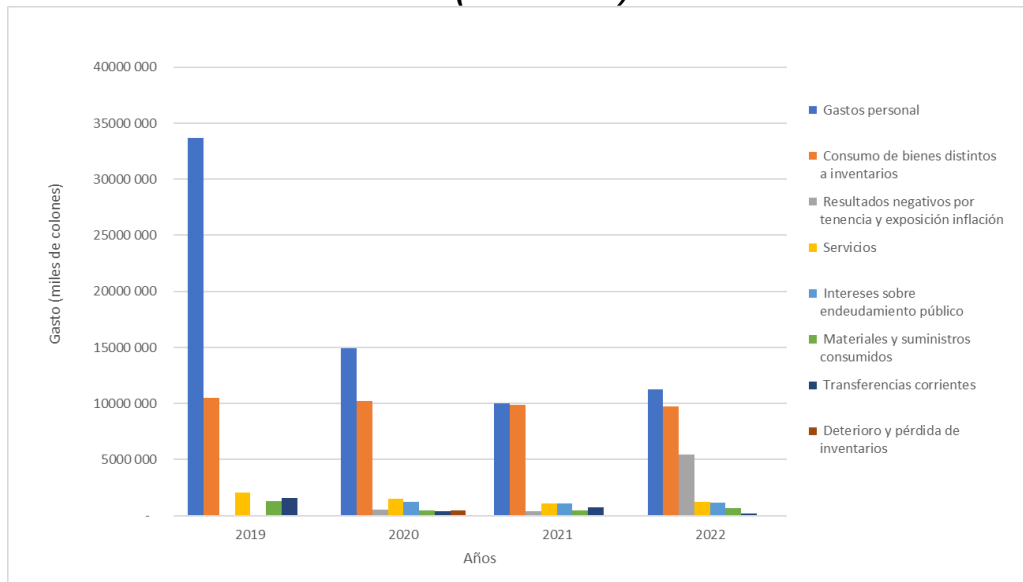


Fuente: Elaboración propia, con información de Japdeva, Estados Financieros Auditados para los años 2019-2022.

Según se puede observar en el gráfico anterior, los ingresos de Japdeva cayeron abruptamente en el año 2020, producto de la entrada en operación de la concesionaria APM Terminals, y se observa una pequeña recuperación para el periodo 2022. En cuanto a los gastos, la reestructuración de costos y recortes de personal se evidencia en la reducción de gastos en comparación con el año 2019, sin embargo, los costos siempre sobrepasan la línea de sus ingresos ocasionando pérdidas en todos los periodos de comparación.

A continuación, se muestra la composición de los gastos de operación de Japdeva del 2019 al 2022:

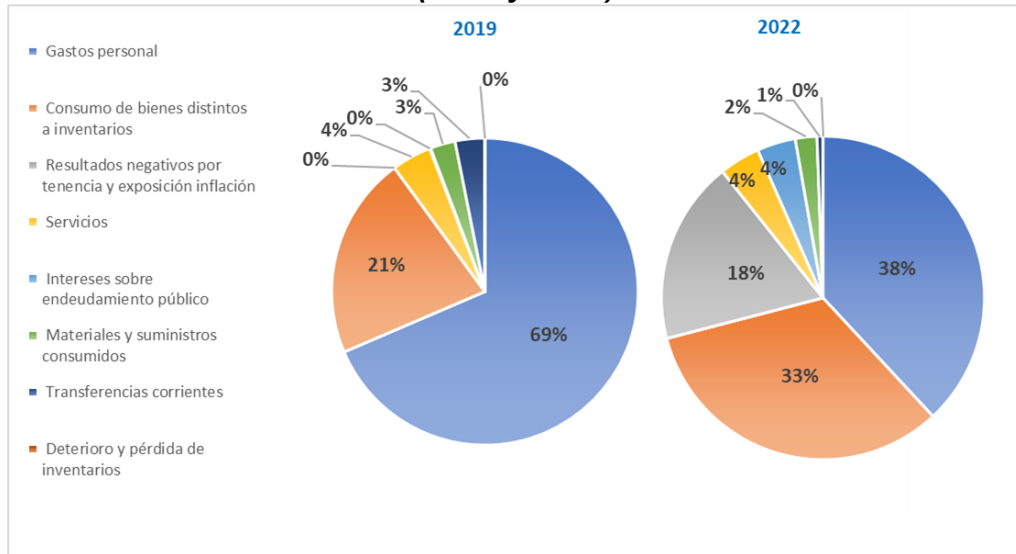
**Gráfico N°2**  
**Detalle de gastos de operación**  
**(cifras en miles de colones)**  
**(2019-2022)**



*Fuente: Elaboración propia, con datos de Estados Financieros Auditados de Japdeva, para los periodos del 2019-2022*

*Tal y como lo muestra el gráfico anterior, la cuenta de gastos de personal (remuneraciones) ha disminuido considerablemente en comparación con el periodo 2019, pero se mantiene como el principal componente de los gastos de operación. El consumo de bienes distintos a inventarios, el segundo rubro en importancia, se ha mantenido relativamente constante durante este periodo.*

**Gráfico N°3**  
**Comparación de la estructura porcentual de los gastos operativos**  
**(2019 y 2022)**



Fuente: Elaboración propia, con datos de Estados Financieros Auditados de Japdeva, para los periodos del 2019 y 2022.

Para el desarrollo del cálculo tarifario es preciso abordar algunos de los rubros específicos de costos y cómo fue su tratamiento para el presente informe:

- Gastos por depreciación

La depreciación es un reconocimiento racional y sistemático del costo de los bienes, distribuido durante su vida útil estimada, con el fin de obtener los recursos necesarios para la reposición de los bienes, de manera que se conserve la capacidad operativa o productiva del ente público. Su distribución debe hacerse empleando los criterios de tiempo y productividad, mediante alguno de los siguientes métodos: línea recta, suma de los dígitos de los años, saldos decrecientes, número de unidades producidas o número de horas de funcionamiento, o cualquier otro de reconocido valor técnico, que debe revelarse en las notas a los Estados Financieros. Es de suma importancia, tener certeza del valor razonable de los activos, su vida útil y su uso en la prestación del servicio público, para poder determinar el costo de depreciación respectivo que será reconocido mediante tarifas.

El gasto por depreciación para los años en estudio representa un 31% del total de gastos de operación, por lo que esta cuenta al igual que el gasto de salarios representa la mayoría de porcentaje de los gastos que JAPDEVA mantiene; cabe mencionar que este gasto no ha logrado disminuir en el tiempo según se detalla en el gráfico anterior, y si



consideramos el estudio realizado por esta intendencia en el año 2012 donde se realizó análisis tarifario de la petición publicado en el Alcance Digital N°38 del 28 de marzo del 2012, donde se menciona:

“(…)

“El gasto por depreciación en el año 2010, presentó incremento superior al 90% respecto al año 2009, tomando como referencia la Administración Portuaria, donde se registraron los cambios en los gastos, pero ese incremento no se considerará en el cálculo tarifario, porque no se logró obtener por parte de JAPDEVA, las explicaciones solicitadas ante posibles errores en la contabilización del gasto por mejoras y revaluaciones de los activos fijos, determinados por la Autoridad Reguladora.

(…)”

Ante dicho análisis es importante mencionar que lo indicado por el despacho Consorcio EMD Contadores Públicos Autorizado en su informe de auditoría para el periodo 2022 (folio 289) menciona en su opinión calificada lo siguiente:

“(…)

#### **Bases para la Opinión Calificada**

(…)

4. Al 31 de diciembre del 2022 verificamos la cuenta de Propiedad Planta y Equipo de JAPDEVA, cuyo saldo es de ¢197,650,302.43 miles, específicamente no pudimos determinar la razonabilidad de la cuenta ya que a la fecha de este informe no pudimos verificar gran cantidad de los activos seleccionados en la muestra realizada. La ubicación (centro de costo) generada por el sistema no es correcta, por lo que no se pudieron identificar ni validar el estado real de los activos seleccionados. Es importante indicar que producto de la restructuración de JAPDEVA se prescindió de los funcionarios encargados de realizar esta labor. Esta situación genera una limitación al alcance en nuestras pruebas de control, ya que desconocemos el estado de los activos, y su debido mantenimiento.

(…)”

Dicha situación también se evidenció en un análisis que realizó la Intendencia de Transporte para el periodo 2021, se pudo verificar varias

inconsistencias en los activos que se detallan:

Comparación de listados de activos:

El registro de activos en el 2021 presentó las siguientes diferencias:

**Tabla N° 1**

Revisión auxiliar activos					
Auxiliar activos	Costo Original	Costo Revaluado	Costo Mejoras	Depreciación Acum. Original.	Valor Libros
Puerto alfabético	58 788 452 975,35	221 448 048 874,87	45 544 905 071,68	68 968 032 918,86	256 813 374 003,04
Puerto cuenta	46 036 515 399,69	219 108 020 475,71	42 975 569 111,11	104 237 664 430,89	203 882 440 555,62
<b>Diferencia auxiliares</b>	<b>12 751 937 575,66</b>	<b>2 340 028 399,16</b>	<b>2 569 335 960,57</b>	<b>- 35 269 631 512,03</b>	<b>52 930 933 447,42</b>

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

Otras diferencias encontradas fueron las siguientes:

**Tabla N°2**

Tipo de listado	Activo	Placa	Tipo	Nombre del Activo	Costo original	Costo revaluado	Costo total
Alfabético	04-001833	34227	004	PLATAFORMA ELECTRICA PLUMA	37 127 448,54	30 046 200,00	67 173 648,54
Cuenta	04-001833	34227	004	PLATAFORMA ELECTRICA PLUMA	30 046 200,00	-	30 046 200,00

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

**Tabla N°3**

Tipo de listado	Activo	Placa	Tipo	Nombre del Activo	Costo original	Costo revaluado	Costo total
Alfabético	04-001833	34227	004	PLATAFORMA TJERA EXTENDIBLE	-	-	-
Cuenta	04-001833	34227	004	PLATAFORMA TJERA EXTENDIBLE	15 918 875,00	-	15 918 875,00

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

Con respecto a la Administración de Desarrollo, la diferencia determinada en los listados de activos es cercano a los 2 mil millones en el valor neto en libros, según se detalla a continuación:

**Tabla N°4**

Revisión auxiliar activos					
Auxiliar activos	Costo Original	Costo Revaluado	Costo Mejoras	Depreciación Acum. Original.	Valor Libros
Desarrollo alfabético	4 924 745 155,98	693 185 397,72	37 703 025,99	3 524 817 304,71	2 130 816 274,98
Desarrollo cuenta	1 863 088 182,61	-	-	1 696 559 510,62	166 528 671,99
<b>Diferencia auxiliares</b>	<b>3 061 656 973,37</b>	<b>693 185 397,72</b>	<b>37 703 025,99</b>	<b>1 828 257 794,09</b>	<b>1 964 287 602,99</b>

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

Adicionalmente se observó la omisión de registros como los que se muestran a continuación:

**Tabla N°5**

Tipo de listado	Activo	Placa	Tipo	Nombre del Activo	Costo original	Costo revaluado	Costo total
Alfabético	04-001833	34227	004	RETROEXCAVADORA CATERPILAR	108 070 150,00	-	108 070 150,00
Cuenta	sin registro					-	-

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

**Tabla N°6**

Tipo de listado	Activo	Placa	Tipo	Nombre del Activo	Costo original	Costo revaluado	Costo total
Alfabético	07-000048	25907	007	RETROEXCAVADORA	58 285 920,00	-	58 285 920,00
Cuenta	sin registro					-	-

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

**Tabla N°7**

Tipo listado	Activo	Placa	Tipo	Nombre del activo	Costo original	Costo revaluado	Costo mejor	Costo total
Alfabético	15-000005	90020017	015	TERRENO	45 883 513,81	528 151 956,20	37 703 025,99	611 738 496,00
Alfabético	15-000004	24402	015	TERRENO PARA TECHOS	110 000 000,00	165 000 000,00	-	275 000 000,00
Contable	sin registro							
Contable	sin registro							

Fuente: elaboración Intendencia de Transporte, con base en listados de activos

Las inconsistencias detectadas, fueron consultadas a Japdeva y la Autoridad Portuaria lo atribuye al sistema obsoleto que actualmente utilizan y para solventar estos errores y señalamientos por parte de los diferentes despachos contables que han realizado la auditoría de sus estados financieros, así como por esta Intendencia, Japdeva argumenta que necesita implementar un nuevo sistema para realizar modificaciones dentro que les permita realizar ajustes dentro de sus activos (ver oficio PEL-0260-2023 del 8 de febrero de 2023, folio 4692 del expediente RA-498), por lo que hasta que no se pueda solucionar esa situación, la información de los activos mostrada en los estados financieros refleja incertidumbre.

- Gastos financieros

Los gastos financieros incluyen el pago de intereses sobre el endeudamiento público, otros gastos financieros y resultados negativos por tenencia y exposición a la inflación. Estos rubros se excluyen de los costos del cálculo tarifario, ya que corresponden a gastos derivados de las decisiones de índole financiero que ha tomado el prestador, sobre cómo financia sus operaciones y cómo maneja sus flujos de efectivo, no siendo gastos derivados de la prestación del servicio público. En el rubro específico de los resultados negativos por tenencia y exposición a la inflación, los auditores incluso aclararon (folio 358) que este representa la variación del valor en colones ante las oscilaciones del tipo de cambio de un saldo en dólares que mantiene Japdeva en sus cuentas por un monto de \$65 518 697. Esta exclusión de gastos financieros es consistente con el tratamiento dado a otros servicios públicos regulados, tanto del sector transporte como de las otras áreas reguladas.

- Canon de regulación

En relación con el canon de regulación, siendo que los estados financieros de Japdeva reflejan el pago del canon de regulación vigente en el año 2022, se adicionó la diferencia del canon vigente para el periodo 2023, establecido mediante resolución RE-0621-RG-2022 del 9 de diciembre de

2022 y publicada en el Alcance N°272 a La Gaceta N°238 del 14 de diciembre de 2022 (Anexo 1), con respecto al determinado para el periodo 2022 mediante resolución RE-1360-RG-2021 del 9 de diciembre de 2021, publicada en La Gaceta N°240 del 14 de diciembre de 2021 (Anexo 2), conforme a lo dispuesto en el inciso b) del artículo 3 e inciso a) del artículo 82 de la Ley 7593.

Para el reconocimiento del canon de regulación en el cálculo tarifario se tomó la base de asignación establecida por Japdeva en su petición tarifaria para los costos indirectos y se distribuyó de manera proporcional en todos los servicios portuarios.

- Administración de desarrollo e inversiones de proyectos de desarrollo

Japdeva señala en su petición que los costos de administración de desarrollo no están siendo incorporados en los costos tarifarios, ya que no han sido ejecutados proyectos de esta índole, y que además los recursos de administración son cubiertos por el rédito para el desarrollo estimado en el cálculo tarifario.

Al respecto se señala que los costos de administración de desarrollo sí se están incorporando en el cálculo tarifario, de acuerdo con el criterio de la Procuraduría General de la República (PGR) C-329-2011, el cual señala que los costos de proyectos de desarrollo podrán ser parte de los costos reconocidos en las tarifas. Nótese que estos costos corresponden a los gastos administrativos por gestionar los proyectos de desarrollo, no a los gastos de inversión para los proyectos específicos, por eso se incorporan dentro de los costos tarifarios.

Ahora bien, sobre las inversiones de proyectos de desarrollo, Japdeva no está solicitando la inclusión de costos por este concepto que deban ser cubiertos vía tarifa, de modo que no se están incluyendo en el presente estudio.

Lo anterior no limita que, a futuro, Japdeva puede solicitar en una nueva fijación ordinaria de tarifas, la inclusión de proyectos de desarrollo que requieran financiarse mediante las tarifas de los servicios portuarios. En ese escenario, la Aresep analizaría la solicitud y, en caso de proceder afirmativamente y ajustar las tarifas con ese objetivo, podría ejercer las labores de fiscalización sobre esos proyectos posteriormente según el artículo 6 de la Ley 7593.

Si bien el dictamen C-329-2011 de la PGR indica que las tarifas de los servicios portuarios que presta JAPDEVA **pueden** incluir el reconocimiento de las inversiones derivadas de los planes de desarrollo para la Vertiente Atlántica, estos deben de estar técnica y legalmente justificados conforme

al ordenamiento jurídico vigente y aplicable al caso para ser reconocidos vía tarifa.

- Rentabilidad (rédito para el desarrollo):

La propuesta presentada por Japdeva considera para los servicios de infraestructura el reconocimiento del 5% sobre los costos como rédito para el desarrollo justificada con base en el modelo de Tasa Interna de Retorno que utilizan nuevos proyectos portuarios en concesión, así como la empleada en otros puertos y no la tasa del 7% que ha sido reconocida en las fijaciones tarifarias previas. Al respecto, se considera técnicamente razonable la justificación suministrada por la Autoridad Portuaria tomando en cuenta la incidencia que esta tasa de rédito puede tener sobre la competitividad de los puertos.

En cuanto a los servicios de maquinaria y equipo se reconoce la tasa 15% sobre los costos, considerando que la rentabilidad pretende reconocer una retribución sobre las inversiones en capital y que estas inversiones buscan generar rendimientos a largo plazo, cifra que ha sido la considerada en las fijaciones tarifarias previas y es consistente con la presentada en la solicitud de Japdeva.

Para la determinación de los costos de los servicios portuarios, se utilizó la información del Estado de Resultados de la Administración Portuaria, aportado por Japdeva en los estados financieros para el periodo 2022 (folios 147 a 155), así como las bases de asignación de costos realizada por Japdeva para cada centro de costo fundamentada en su propuesta tarifaria y que se clasifica con la siguiente estructura:

- Servicio a la nave: Atención a las naves (Cuadrillas Atraque/Desatraque), Atención Naves Pasajeras, Estadía, Remolcaje y lancha).
- Servicio a la carga: Muellaje, movimiento de contenedores y furgones, Operación asistida por equipo portuario, Supervisión y chequeo, Bodega, Operación de grúa, Operación Carrier, Operación Reach Stacker, Operación Cabezal y Alquiler de montacargas.
- Transitorios: Operadores de montacargas, Mantenimiento instalaciones, Mantenimiento Taller Marino y grúa y Mantenimiento Maquinaria y equipo.
- Costos indirectos: Convención colectiva, Administración, Operación central, Contenedores, Terminal Moín y Carga general.

Es importante indicar que, como se explicó previamente, en el presente estudio se excluyen los gastos financieros, el gasto por depreciación y el valor de los activos que forman parte de la infraestructura portuaria.

Conforme a lo anterior, en resumen, los rubros de costo considerados en el presente estudio para cada servicio, se muestra en los siguientes cuadros:

**Cuadro N° 1. Costos servicios de infraestructura**

<b>Descripción</b>	<b>Directos</b>	<b>Indirectos</b>	<b>Total</b>
At. Naves cuota fija	55 637 495	13 450 685	69 088 179
At. Naves cuota variable	433 972 458	131 500 977	565 473 435
Estacionamiento	66 764 993	15 793 782	82 558 776
Lancha	97 038 849	44 445 689	141 484 538
Muellaje	519 382 949	1 831 909 729	2 351 292 678
Estadía	2 935 774 737	878 054 355	3 813 829 092
Compañías estibadoras	0	463 257 840	463 257 840
Demoras	0	117 944 712	117 944 712
Naves pasajeras	62 601 918	16 380 935	78 982 854
Pasajeros en tránsito	15 650 480	3 702 244	19 352 723
<b>Total</b>	<b>4 186 823 878</b>	<b>3 516 440 948</b>	<b>7 703 264 826</b>

**Cuadro N° 2. Costos servicios de maquinaria y equipo**

<b>Descripción</b>	<b>Directos</b>	<b>Indirectos</b>	<b>Total</b>
Remolcador	807 652 330	246 146 167	1 053 798 498
Almacenaje (Super. Chequeo)	203 885 343	31 771 885	235 657 228
Recibo y Despacho		376 155 037	376 155 037
Montacargas hasta 3,4 tons.	3 922 145	305 597 091	309 519 236
Montacargas hasta 9,9 tons.	301 747	48 443	350 190
Montacargas 10 y más tons.	1 333 071	1 296 842	2 629 913
Grúa Contenedores	1 405 216 079	366 709 945	1 771 926 023
Grúa Convencional	36 031 182	8 660 539	44 691 720
Carrier	77 438 841	15 474 129	92 912 970
Reachstakers	93 198 145	79 964 818	173 162 963
Cabezal	69 027 949	59 703 914	128 731 863
Carga y Descarga Contenedores	0	363 594 983	363 594 983
Carga y Descarga Carga Suelta	0	848 388 293	848 388 293
Operador Montacargas	201 171 816		201 171 816
<b>Total</b>	<b>2 899 178 648</b>	<b>2 703 512 085</b>	<b>5 602 690 733</b>

El detalle de los costos asignados por servicio se puede observar en el Anexo 3.

En total, el cálculo tarifario propuesto considera costos por un monto ¢13 305 955 559.

### **D.3 Unidades de servicio**

Los datos de unidades analizados fueron los suministrados por Japdeva para el periodo de enero 2003 a setiembre 2023. Con el propósito de realizar los pronósticos para los meses de octubre a diciembre 2023, se examinaron las series de tiempo de los diferentes servicios de infraestructura portuaria, para la identificación de los comportamientos

*individuales de cada uno de ellos y los espacios de tiempos más adecuados con el objetivo de elaborar los modelos de pronósticos.*

*Para la determinación de los pronósticos de las unidades de los diferentes servicios de infraestructura portuaria, se aplicaron diferentes técnicas estadísticas de análisis de series temporales, principalmente los modelos desarrollados con una base estadística sólida como los definidos por Box y G.M. Jenkins, modelos ARIMA (Modelo Autorregresivo Integrado de Media Móvil) y los modelos de Suavizamiento Exponencial. Estos modelos de pronóstico logran recopilar las propiedades estadísticas de las series de tiempo, tales como los diferentes tipos de tendencias y patrones de estacionalidad, siendo el primero de ellos basado esencialmente en las autocorrelaciones y el segundo en una vista estructural de nivel, tendencia y estacionalidad. La Raíz del Error Cuadrático Medio (RECM) fue utilizada como medida de precisión para la selección del modelo que presentó el mejor desempeño en la predicción de las unidades de servicio. El programa utilizado para la elaboración de los modelos de pronóstico fue el Forecast Pro.*

*Para los pronósticos de las unidades de los servicios Atención de Naves, Estadía de Naves, Muellaje, Demoras y Pasajeros en Tránsito, los modelos que presentaron mejor ajuste fueron los de Suavizamiento Exponencial (Anexo 4).*

*En el caso del servicio de demora de compañías estibadoras, Japdeva presentó en marzo de 2022 un valor de 0,17 Metro Eslora Hora (MEH) y para el periodo de enero a setiembre 2023 no se registraron estadísticas para ese servicio, por lo que no se pronostican unidades para el periodo de octubre a diciembre 2023.*

*Con respecto a las unidades del servicio de atención de naves puerto fijo hasta 300 TRB se obtuvo de la diferencia del total de unidades del servicio de atención a naves y atención de naves puerto fijo más de 300 TRB.*

*Así las cosas, con base al análisis de las series de tiempo y la utilizando los procedimientos estadísticos adecuados, se presentan a continuación los resultados de los pronósticos de las unidades para año 2023 realizado por ARESEP y los datos estadísticos reales suministrados por JAPDEVA que van de enero 2022 a setiembre 2023 y el pronóstico de octubre a diciembre 2023:*

**UNIDADES POR SERVICIO REAL Y PRONOSTICO**  
(Periodo 2022-2023)

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	REAL	PRONÓSTICO
		2022	2023 <sup>a)</sup>
AT. NAVES MERC	UND	527	527
AT. NAVES PUERTO FIJO MÁS DE 300 TRB	UND	525	526
AT. NAVES PUERTO FIJO HASTA 300 TRB	UND	2	1
ATENCIÓN NAVES PASAJEROS	UND	104	123
ATENCIÓN NAVE PUERTO VARIABLE	TRB	8 060 267	7 544 980
ESTADIAS NAVES	MEH	1 528 069	1 226 246
MUELLAJE IMP.CARGA GRAL	TONS	839 530	708 611
MUELLAJE RECOPE	TRB	2 528 963	2 399 267
E.MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	469 793	661 533
E. MUELLAJE BANANO	TONS	333 707	204 229
DEMORA CÍAS. NAVIERA	MEH	484	482
DEMORA CÍAS. ESTIBADORA	MEH	0,17	0
PASAJEROS EN TRANSITO	UND	132 728	226 120

a) De enero a setiembre 2023 datos reales reportados y de octubre a diciembre 2023 datos pronósticados.

#### **D.4 Recomendación técnica sobre el análisis tarifario**

##### **D.4.1 Resultado tarifario**

*Para el establecimiento de las tarifas en dólares, se utilizó el tipo de cambio promedio de los 6 meses naturales anteriores al día de la audiencia pública (mayo a octubre de 2023), calculado como la media aritmética simple de los datos diarios del tipo de cambio de venta de referencia publicado por el Banco Central de Costa Rica, el cual corresponde a 543,06 colones por dólar. Este indicador se considera conveniente al evitar tomar un valor puntual de un momento específico, el cual pueda resultar relativamente muy alto o bajo en comparación con los valores que adopte a lo largo del período. Además, es consistente con lo dispuesto por la Junta Directiva de la Aresep en las metodologías tarifarias de otros servicios regulados del sector transporte, como lo es el servicio de autobús (resolución RJD-035-2016 y sus reformas) o el servicio de taxi (resolución RE-0207-JD-2021).*

*Se verificaron los costos asignados a todos los servicios regulados, así como las unidades de servicio asociadas y a partir de la aplicación de las fórmulas de cálculo establecidas para determinar las tarifas de los servicios que brinda Japdeva en los puertos de Limón y Moín, se observó lo siguiente:*

- a) *Algunos servicios presentaron inconsistencias en los costos, mientras que otros servicios no contaron con asignación de costos por parte de Japdeva.*
- b) *Los volúmenes de servicio en algunos casos eran casi nulos y en otros no registraron datos durante el año 2022.*
- c) *Varios servicios no disponían de asignación de costos y tampoco registraron volúmenes de servicio.*



*Del análisis realizado por esta Intendencia para cada servicio incluido en el pliego vigente, se tiene lo siguiente:*

**Atención nave puerto fijo más 300 TRB y atención nave puerto fijo hasta 300 TRB:** *Japdeva no asignó costos de manera separada para ambos servicios, además en el cálculo de la tarifa propuesta para nave puerto fijo de más de 300 TRB incluyó el costo asignado para la lancha, sin embargo, el servicio de lancha tiene una tarifa específica, de modo que dicho costo no debe estar incorporado en el costo de Atención nave puerto fijo más 300 TRB. Es decir, si la atención de nave requiere el servicio de lancha, Japdeva debe cobrar tanto la tarifa de atención de nave como la del servicio de lancha. Además, por la cantidad de unidades de servicio registradas en atención nave puerto fijo hasta 300 TRB, se tiene que este servicio solo se brindó en 2 ocasiones en el 2022 y la proyección indica que solamente se brindaría ese servicio una vez en el 2023 y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para este servicio. No es conveniente realizar la distribución de costos entre ambos servicios con base en las unidades del servicio, ya que al ser considerablemente inferiores las de nave puerto fijo hasta 300 TRB con respecto a las de nave puerto fijo de más de 300 TRB, dicha asignación podría significar una subestimación o sobrestimación del costo del servicio. Por lo cual se propone mantener las tarifas vigentes.*

**Atención naves de pasajeros:** *dada la asignación de costos y las unidades de este servicio, el posible resultado tarifario no es razonable con respecto a la operación de este servicio y a la tarifa vigente, esto en procura de equilibrar las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador, aunado a que Japdeva no solicitó ajuste para este servicio. Por lo anterior se propone mantener la tarifa vigente a fin de actualizar la misma cuando se cuente con la información completa de los costos asociados a este servicio.*

**Estadía nave y estadía en rada portuaria:** *se propone mantener las tarifas vigentes, ya que aun cuando se establece la asignación de costos directos e indirectos para la estadía, Japdeva no distribuyó el costo entre estadía de naves y estadía en rada. Además, para el servicio estadía en rada portuaria, Japdeva asignó el mismo costo que se asignó a Atención naves cuota fija. Por otra parte, no se cuenta con datos estadísticos para el servicio de estadía en rada portuaria.*

**Suministro de agua potable:** *es importante indicar que la Intendencia de Transporte no contó con información de costos y unidades de servicio por parte de Japdeva para revisar las tarifas del servicio “suministro de agua potable”, siendo que a la fecha ese servicio es suministrado por empresas privadas autorizadas por Japdeva conforme al Reglamento de Operaciones Portuarias, al Reglamento general para el otorgamiento de permisos y regulación de la operación de actividades privadas dentro del área portuaria*

de Limón y Moín y al Reglamento que regula el otorgamiento de los permisos para la prestación del servicio de suministro de agua potable a buques que atracan en los puertos de Limón y Moín (N° 27453-MOPT). Por lo que se propone mantener la tarifa vigente, la cual corresponde a la tarifa que debe cobrar Japdeva cuando la institución sea quien preste el servicio, teniendo en cuenta que este servicio se limita al abastecimiento del agua a las embarcaciones (llevar el agua a las embarcaciones) y no contempla el costo del agua, el cual debe ser cobrado según las tarifas vigentes para el servicio de agua potable según el proveedor autorizado operar el servicio (vender el líquido), de acuerdo con la legislación vigente. Es decir, es necesario que Japdeva presente una solicitud de fijación de tarifas del servicio de suministro de agua potable para los casos en que el servicio es brindado por un privado, aportando toda la documentación que sustente la solicitud, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7593 y en el Reglamento que regula el otorgamiento de los permisos para la prestación del servicio de suministro de agua potable a buques que atracan en los puertos de Limón y Moín (N° 27453-MOPT).

**Servicio de lancha:** dada la asignación de costos y las unidades de este servicio, el posible resultado tarifario no es razonable con respecto a la operación de este servicio y a la tarifa vigente, esto en procura de equilibrar las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador y no incidir negativamente en la competitividad portuaria, aunado a que Japdeva no solicitó ajuste para este servicio. Por lo anterior se propone mantener la tarifa vigente a fin de actualizar la misma cuando se cuente con la información completa de los costos asociados a este servicio.

**Remolcaje:** Japdeva asignó a este servicio la totalidad de los costos indirectos clasificados como transitorios, pero dicho rubro contempla costos asignados también a los servicios de lancha atención a las naves. Por lo tanto, sólo se asignó a este servicio el costo asociado al remolcador y que pertenece al centro de costo "Transitorio mantenimiento taller marino y grúa", siendo que los restantes están incorporados en los costos de los otros dos servicios citados. El cálculo para determinar estas tarifas se encuentra explicado y desarrollado en los Anexos 3 y 6 del presente informe.

**Remolcaje costado del buque y remolcaje fuera de rada:** no se contó con información de costos del servicio ni datos estadísticos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Grúa Puente:** no se contó con datos estadísticos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Montacargas:** no se contó con información de costos asignados para cada

unidad de cobro según el pliego vigente y no hay datos estadísticos para todas esas categorías, además Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Demoras (compañía naviera, compañía estibadora y grúa puente):** a pesar de que este servicio no tiene costos directos asignados por Japdeva (están cubiertos por otros servicios), Japdeva en su cálculo, además de los costos indirectos le sumó la mitad del total de costos directos. No procede considerar ese monto de costos directos ya que están reconocidos en otros servicios. En cuanto a los costos indirectos, Japdeva no realizó la asignación de manera separada para la compañía naviera, compañía estibadora y grúa puente. Tampoco es conveniente realizar la distribución de costos indirectos según las unidades del servicio, ya que según los datos estadísticos remitidos periódicamente por Japdeva a la Aresep, durante el año 2022 se registró 1 hora de demora en la grúa puente, 0,17 unidades de servicio (MEH) para las estibadoras y 484 (MEH) de las compañías navieras, dicha asignación podría significar una subestimación o sobrestimación del costo del servicio. Adicionalmente existe una inconsistencia importante entre los datos estadísticos remitidos por Japdeva y los utilizados en la petición tarifaria: en el cálculo tarifario Japdeva empleó 1 436 969 MEH para el 2022 y para el 2023 1 660 532 MEH, sin presentar justificación u origen de estos datos, los cuales, como puede observarse, difieren en gran medida con los reportados a la Aresep. Por lo cual se propone mantener las tarifas vigentes.

**Carga RFM en contenedor y en tonelada:** no se contó con información de asignación de costos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Canon por alquiler de áreas:** no se contó con información de asignación de costos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Apertura de bodegas y patios (Cheq.):** No se contó con información de asignación de costos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Operador de montacarga:** se reconoce la asignación de costos según su centro de costo y se ajusta la tarifa de este servicio. Japdeva no solicitó ajustar esta tarifa.

**Movimiento de contenedores con Carrier:** No se contó con datos estadísticos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.

**Movimiento de contenedores con Reach Stacker:** Se reconocen

*solamente los costos asignados a este servicio y se realiza el ajuste tarifario. Se excluyen los costos del servicio de movimiento con Carrier, ya que Japdeva los incorporó en el cálculo del servicio de movimiento con Reach Stacker.*

**Consolidación mercadería puerto:** *no se contó con información de asignación de costos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.*

**Servicio de contenedores refrigerados:** *se ajusta la tarifa de este servicio considerando la tarifa vigente del consumo de energía (kWh) para comercios y servicios, aprobada por la Aresep mediante resolución RE-0109-IE-2023 del 26 de setiembre de 2023 y publicada en el Alcance 187 a La Gaceta N° 178 del 28 de setiembre de 2023 (Anexo 5).*

**Pasajeros en tránsito:** *dada la asignación de costos y las unidades de este servicio, el posible resultado tarifario no es razonable con respecto a la operación de este servicio y a la tarifa vigente, esto en procura de equilibrar las necesidades de los usuarios y los intereses del prestador. Por lo anterior se propone mantener la tarifa vigente a fin de actualizar la misma cuando se cuente con la información completa de los costos asociados a este servicio.*

**Estacionamiento en rada portuaria más 300 TRB y estacionamiento en rada portuaria hasta 300 TRB:** *no se contó con datos estadísticos y Japdeva no solicitó ajustar la tarifa para ese servicio. Se propone mantener la tarifa vigente.*

*Además, para los siguientes servicios se realiza el ajuste tarifario considerando la asignación de costos y unidades estimadas, sin necesidad de realizar alguna observación adicional:*

- *Atención nave puerto variable.*
- *Muellaje (carga general, chasis, tara contenedores y furgones, vehículos menos, maquinaria y vehículos más, Recope y banano).*
- *Uso de instalaciones compañía estibadora.*
- *Estacionamiento de contenedores y furgones.*
- *Almacenaje.*
- *Carga y descarga (contenedores y furgones).*
- *Carga y descarga-carga suelta.*
- *Grúa contenedores.*
- *Movimiento de contenedores con cabezales.*
- *Derecho de trasiego de petróleo y derivados.*
- *Derecho de venta de alimentos a barco.*
- *Derecho de trasiego de extracción de desechos.*

En ese sentido, el ajuste tarifario propuesto para los servicios marítimos y portuarios en los puertos de Limón y Moín, son las siguientes:

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA MÁXIMA VIGENTE (dólares)	TARIFA MÁXIMA PROPUESTA (dólares)	VARIACIÓN ABSOLUTA (dólares)	VARIACIÓN RELATIVA
ATENCION NAVE PUERTO FIJO MÁS 300 TRB	UND	836,59	836,59	0,00	0,00%
ATENCION NAVE PUERTO FIJO HASTA 300 TRB	UND	110,75	110,75	0,00	0,00%
ATENCION NAVE PUERTO VARIABLE	TRB	0,14	0,13	-0,01	-6,26%
ATENCION NAVES DE PASAJEROS	UND	5 864	5 864	0,00	0,00%
ESTADIAS NAVES	MEH	1,27	1,27	0,00	0,00%
ESTADIAS EN RADA PORTUARIA	BUQUE	127,36	127,36	0,00	0,00%
SUMISTRO DE AGUA POTABLE	TONS	4,00	4,00	0,00	0,00%
SERVICIO DE LANCHA	VIAJE	50,20	50,20	0,00	0,00%
REMOLCAJE CON 1	TRB	0,27	0,12	-0,15	-55,31%
REMOLCAJE CON 2	TRB	0,53	0,24	-0,29	-54,47%
REMOLCAJE CON 3	TRB	0,80	0,72	-0,08	-9,51%
REMOLCAJE COSTADO BUQUE	HR/FRAC	1 666,61	1 666,61	0,00	0,00%
REMOLCAJE FUERA DE RADA	HR/FRAC	1 666,61	1 666,61	0,00	0,00%
MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	0,97	2,50	1,53	158,09%
MUELLAJE CHASIS	UND	1,95	5,01	3,06	156,76%
MUELLAJE TARA CNT.FURG.	UND	3,90	10,01	6,11	156,76%
MUELLAJE VEHICULOS MENOS	UND	3,90	10,01	6,11	156,76%
MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	UND	19,50	50,07	30,57	156,76%
MUELLAJE RECOPE	TRB	0,15	0,09	-0,06	-42,93%
E.MUELLAJE CARGA GENERAL	TONS	0,97	2,50	1,53	158,09%
E.MUELLAJE CHASIS	UND	1,95	5,01	3,06	156,76%
E.MUELLAJE TARA CNT.FURG.	UND	3,90	10,01	6,11	156,76%
E.MUELLAJE VEHICULOS MENOS	UND	3,90	10,01	6,11	156,76%
E.MUELLAJE MAQ. Y VEHIC MAS	UND	19,5	50,07	30,57	156,76%
E. MUELLAJE BANANO	TONS	0,97	2,50	1,53	158,09%
USO INSTAL.CIAS ESTIBADORAS	TONS	0,16	0,53	0,37	232,98%
ESTACIONAMIENTO CONT.Y.FUG.	UND	10,79	22,65	11,86	109,91%
GRUA PUENTE	HR/FRAC	1 316,85	1 316,85	0,00	0,00%
MONTACARGA DE 2 A 3.4 TON	HR/FRAC	15,45	15,45	0,00	0,00%
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9	HR/FRAC	30,77	30,77	0,00	0,00%
MONTACARGAS DE 10 TONS EN	HR/FRAC	49,45	49,45	0,00	0,00%
MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TO	TONS/DIA	0,77	0,77	0,00	0,00%
MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9	TONS/DIA	0,62	0,62	0,00	0,00%
MONTACARGAS DE 10 TONS. EN ADEL.	TONS/DIA	0,69	0,69	0,00	0,00%
DEMORA CIA NAVIERA	MEH/FRAC	0,48	0,48	0,00	0,00%
DEMORA CIA ESTIBADORA	MEH/FRAC	0,71	0,71	0,00	0,00%
DEMORA GRUA PUENTE	HR/FRAC	500,00	500,00	0,00	0,00%
CARGA RFM EN CONTENEDOR	UND	100,00	100	0,00	0,00%
CARGA RFM POR TONELADA	TONS	5,00	5,00	0,00	0,00%
CANON POR ALQUILER DE AREAS	M2/MES	5,17	5,17	0,00	0,00%
APERTURA BODEGAS Y PATIOS (CHEQ)	HR/FRAC	17,10	17,1	0,00	0,00%
OPERADOR DE MONTACARGA	HR/FRAC	9,95	31,18	21,23	213,39%
ALMACENAJE	TONS/DIA	5,34	9,85	4,51	84,40%
CARGA Y DESCARGA	MOV/UND	16,98	15,19	-1,79	-10,53%
CARGA Y DESCARGA - CARGA SUELTA	TONS	Tarifa nueva	1,64	1,64	N.A.
GRUA CONTENEDORES	MOV/UND	64,27	94,26	29,99	46,67%
MOV. CONTENEDORES C/CABEZALES	MOV/UND	16,98	8,48	-8,50	-50,03%
MOV. CONTENEDORES C/CARRIER.	MOV/UND	18,86	18,86	0,00	0,00%
MOV. CONTENEDORES REACH STAKER	MOV/UND	18,86	5,75	-13,11	-69,52%
RECIBO Y DESPACHO CONTENED.	MOV/UND	18,86	15,72	-3,14	-16,66%
CONSOLIDACION MERC. PUERT	VEHIC	16,39	16,39	0,00	0,00%

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA MÁXIMA VIGENTE (dólares)	TARIFA MÁXIMA PROPUESTA (dólares)	VARIACIÓN ABSOLUTA (dólares)	VARIACIÓN RELATIVA
SERV. CONTENEDOR REFRIGERADOS	HR/FRAC	1,65	1,83	0,18	10,73%
PASAJEROS EN TRANSITO	UND	2,09	2,09	0,00	0,00%
ESTACIONAMIENTO EN RADA PORTUARIA MAS 300 TRB	BUQUE	116,4	116,4	0,00	0,00%
ESTACIONAMIENTO EN RADA PORTUARIA HASTA 300 TRB	BUQUE	23,7	23,7	0,00	0,00%
DERECHO TRASIEGO PETROLEO Y DERIV.	CAMH/20TON	22,7	60,72	38,02	167,51%
DERECHO VENTA DE ALIMENTOS A BARCO	CAMH/5TON	5,67	15,18	9,51	167,74%
DERECHO TRASIEGO EXTRAC. DESHECHOS	CAMH/12TON	13,62	36,43	22,81	167,51%

Por otra parte, se debe tomar en cuenta que el Consejo de Administración de Japdeva, aprobó mediante sesión ordinaria N°024-2021 del 23 de diciembre de 2023 y publicado en el Alcance 22 a La Gaceta N°22 del 3 de febrero de 2022, las “Definiciones de los servicios portuarios de Japdeva 2021”. En el listado de servicios presentado por Japdeva en su petición se presentan algunas variaciones en los nombres con respecto al pliego tarifario vigente aprobado mediante resolución 780-RCR-2012, por lo que se realiza el ajuste correspondiente de la siguiente manera:

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA MÁXIMA VIGENTE (dólares)	TARIFA MÁXIMA PROPUESTA (dólares)
ATENCIÓN NAVE CUOTA FIJA (BUQUES MAYORES A 300 TRB)	UND	836,59	836,59
ATENCIÓN NAVE CUOTA FIJA (BUQUES HASTA 300 TRB)	UND	110,75	110,75
ATENCION NAVE CUOTA VARIABLE	TRB	0,14	0,13
ATENCION NAVE CRUCERO	UND	5 864	5 864
ESTADIA NAVE	MEH	1,27	1,27
ESTADIAS EN RADA PORTUARIA	BUQUE	127,36	127,36
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	TONS	4,00	4,00
SERVICIO DE LANCHAS	VIAJE	50,20	50,20
REMOLCAJE CON 1	TRB	0,27	0,12
REMOLCAJE CON 2	TRB	0,53	0,24
REMOLCAJE CON 3	TRB	0,80	0,72
SERVICIO DE REMOLCADOR AL COSTADO DEL BUQUE EN MUELLE	HR/FRAC	1 666,61	1 666,61
SERVICIO DE REMOLCAJE FUERA DE RADA	HR/FRAC	1 666,61	1 666,61
<b>MUELLAJE IMPORTACIÓN</b>			
CARGA GENERAL	TONS	0,97	2,50
CHASIS	UND	1,95	5,01
TARA CONTENEDORES Y FURGONES	UND	3,90	10,01
VEHÍCULOS MENOR O IGUAL A 4 TONELADAS	UND	3,90	10,01
MAQUINARIA Y VEHÍCULOS MAYORES A 4 TONELADAS	UND	19,50	50,07
RECOPE	TRB	0,15	0,09
<b>MUELLAJE EXPORTACIÓN</b>			
CARGA GENERAL	TONS	0,97	2,50
CHASIS	UND	1,95	5,01
TARA CONTENEDORES Y FURGONES	UND	3,90	10,01

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA MÁXIMA VIGENTE (dólares)	TARIFA MÁXIMA PROPUESTA (dólares)
VEHÍCULOS MENOR O IGUAL A 4 TONELADAS	UND	3,90	10,01
MAQUINARIA Y VEHÍCULOS MAYORES A 4 TONELADAS	UND	19,5	50,07
BANANO	TONS	0,97	2,50
CANON COMPAÑÍAS ESTIBADORAS	TONS	0,16	0,53
ESTACIONAMIENTO	UND	10,79	22,65
GRÚA PÓRTICA CON EQUIPO ESPECIAL	HR/FRAC	1 316,85	1 316,85
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TONELADAS	HR/FRAC	15,45	15,45
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9 TONELADAS	HR/FRAC	30,77	30,77
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 10 TONELADAS EN ADELANTE	HR/FRAC	49,45	49,45
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TONELADAS	TONS/DIA	0,77	0,77
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9 TONELADAS	TONS/DIA	0,62	0,62
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 10 TONELADAS EN ADELANTE	TONS/DIA	0,69	0,69
DEMORA COMPAÑÍA NAVIERA	MEH/FRAC	0,48	0,48
DEMORA COMPAÑÍA ESTIBADORA	MEH/FRAC	0,71	0,71
DEMORA GRUA PÓRTICA	HR/FRAC	500,00	500
CARGA RECIBIDA FUERA DE MANIFIESTO EN CONTENEDOR	UND	100,00	100
CARGA RECIBIDA FUERA DE MANIFIESTO POR TONELADA	TONS	5,00	5,00
ALQUILER DE AREAS	M2/MES	5,17	5,17
APERTURA BODEGAS Y PATIOS (CHEQ)	HR/FRAC	17,10	17,1
OPERADOR DE MONTACARGA	HR/FRAC	9,95	31,18
ALMACENAJE	TONS/DIA	5,34	9,85
CARGA Y DESCARGA	MOV/UND	16,98	15,19
CARGA Y DESCARGA - CARGA SUELTA	TONS	0	1,64
GRUA PÓRTICA CONTENEDORES	MOV/UND	64,27	94,26
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON CABEZALES	MOV/UND	16,98	8,48
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON CARRIER	MOV/UND	18,86	18,86
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON REACH STAKER	MOV/UND	18,86	5,75
RECIBO Y DESPACHO CONTENED.	MOV/UND	18,86	15,72
LLENADO Y/O VACIADO DE CONTENEDORES Y FURGONES	VEHIC	16,39	16,39
SERVICIO DE ENERGÍA PARA REFRIGERACIÓN DE CONTENEDORES Y/O FURGONES	HR/FRAC	1,65	1,83
EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS	UND	2,09	2,09
FONDEO DE EMBARCACIONES (BUQUES MAYORES A 300 TRB)	BUQUE	116,4	116,4
FONDEO DE EMBARCACIONES (BUQUES HASTA 300 TRB)	BUQUE	23,7	23,7
DERECHOS POR EL TRASIEGO DE DERIVADOS DE PETRÓLEO	CAMH/20TON	22,7	60,72
DERECHOS PARA LA VENTA DE ALIMENTOS A BARCO	CAMH/5TON	5,67	15,18
DERECHOS PARA EL TRASIEGO EXTRACCIÓN DE DESECHOS	CAMH/12TON	13,62	36,43

*Sobre este particular es importante indicar a Japdeva que valore modificar las definiciones vigentes para sean consistentes con el nuevo pliego tarifario.*

*Dentro de los cambios que Japdeva debe contemplar para actualizar las definiciones de los servicios portuarios, está la inclusión del servicio denominado “Carga y descarga – Carga suelta”. En relación con dicho servicio, Japdeva indicó en el oficio PEL-1793-2023 (folio 233) lo siguiente:*

*“(…)*

*La carga general y granel sólido no viene en contenedores, el hierro, las bobinas de papel, abono, grava, etc., se moviliza suelta, en bultos o con equipo especial como almejas o ganchos. Por la diversidad de la carga suelta, también requiere planeamiento de carga y descarga. La mayor cantidad de carga movilizada es carga suelta, por lo que se requiere diferenciar la unidad de medida para este tipo de carga, que no se moviliza en contenedores. Actualmente el 85% de la carga que se atiende dentro de las instalaciones portuarias no es sujeta al cobro de este servicio por motivo de la unidad tarifaria que se utiliza dentro del tarifario vigente que es por unidad o contenedor, lo cual se corrige al adicionar la unidad tarifaria por tonelada para la carga que se manipula a granel o suelta.*

*(...)"*

*De acuerdo con lo anterior, este nuevo servicio corresponde a la carga y descarga de materiales o artículos que se movilizan sueltos, en bultos o con equipo especial como almejas o ganchos; es un servicio que también requiere planificación para la carga y descarga, y dada la diversidad de los materiales que contempla, la unidad de medida debería ser tonelada, a diferencia de la carga movilizada en contenedores y furgones.*

**D.4.2 Comparación del ajuste tarifario solicitado por Japdeva y el propuesto en este informe**

*Conforme a lo indicado en párrafos anteriores, la propuesta presentada en este informe presenta algunas diferencias con respecto a la presentada por Japdeva, por lo que se obtienen rebajas inferiores o aumentos superiores a los solicitados por la Autoridad Portuaria debido a los siguientes factores:*

<b>Solicitud Japdeva</b>	<b>Propuesta informe final</b>
<i>Traslada a tarifas ¢29 057 227 796 millones.</i>	<i>Se traslada a tarifas ¢13 305 955 559 millones. No se reconocen los gastos financieros, el gasto por depreciación y el valor de los activos. Se incluye la diferencia entre el canon de regulación del año 2022 con respecto al canon de 2023 (¢12 927 983) de manera proporcional y se adiciona el gasto por administración de desarrollo.</i>
<i>El tipo de cambio utilizado fue de 643, 54 colones por dólar</i>	<i>Se actualiza el tipo de cambio utilizado, considerando el promedio de los 6 meses naturales anteriores a la audiencia pública (543,06 colones por dólar).</i>



<b>Solicitud Japdeva</b>	<b>Propuesta informe final</b>
<i>Unidades de servicio distintas en algunos servicios</i>	<i>Se utilizó la información histórica suministrada por Japdeva y que consta en los registros de la Intendencia de Transportes, la cual presenta diferencias con la que suministró Japdeva en su petición.</i>

*El detalle de la comparación del ajuste tarifario solicitado por Japdeva y el propuesto en este informe, se muestra en el Anexo 3.*

*Por otra parte, para la ejecución de las labores regulatorias que debe desempeñar esta Autoridad Regulatoria en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley 7593, relacionadas con la regulación y fiscalización contable, financiera y técnica del servicio público (artículo 6, inciso a de la Ley 7593), y las funciones sobre el seguimiento de los sectores regulados (artículo 17, incisos 6 y 11 del Reglamento interno de organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus Órganos Desconcentrados, -RIOF), es fundamental disponer de la información operativa y contable de este servicio.*

*De acuerdo con lo anterior, Japdeva debe mantener la remisión de manera trimestral de las estadísticas operativas del servicio a esta Intendencia para cada servicio regulado, tal cual está establecido actualmente. La remisión debe realizarse a más tardar el día 20 del mes siguiente a la finalización del trimestre correspondiente, de acuerdo con los criterios y formatos que la Aresep disponga para ese fin y le sean comunicados a Japdeva.*

*En cuanto a la información financiero-contable, de manera consistente con el tratamiento que se les ha dado a otros servicios regulados, Japdeva deberá remitir a la Aresep anualmente los estados financieros consolidados auditados y los certificados de manera separada correspondientes a la Administración Portuaria y Administración de Desarrollo, todos a más tardar el último día hábil del cuarto mes posterior al cierre del año fiscal respectivo, cumpliendo con todos los requisitos y normativa contable que establezca la reglamentación nacional e internacional vigente sobre la confección de estados financieros.*

*(...)"*

- II. Igualmente, del informe IN-0232-IT-2023 del 6 de diciembre de 2023 (corre agregado al expediente) se extrae el resumen de las posiciones admitidas en la audiencia pública y las respectivas respuestas. Dichas posiciones se señalan en el informe IN-0771-DGAU-2023 (folios 351 a 353) y se encuentran ampliamente señaladas en el acta de audiencia pública que forma parte de este expediente público, AC-0333-DGAU-2023 (folios 317 a 350):

“(..)

## **E. AUDIENCIA PÚBLICA**

### **E.1 POSICIONES ADMITIDAS**

#### **POSICIONES RECIBIDAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL**

#### **POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:**

**1. Coadyuvancia: Katherine Andrea Moreira Brown, cédula de identidad N° 7-0148-0245.** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito.

- a. Está a favor del ajuste tarifario.
- b. Desde que inició la Administración, la presidencia ejecutiva inició el proceso para realizar los ajustes.
- c. APM Terminals tiene tarifas muy elevadas con respecto a Japdeva y se lesionan las finanzas de la institución al no contar con los recursos necesarios para solventar las necesidades para la prestación del servicio.
- d. El aumento de las tarifas debe ser anual.
- e. Necesitan sanar las finanzas de Japdeva con un equilibrio en sus tarifas.
- f. Se elaboró un documento sobre definiciones de los servicios portuarios y se publicó en diciembre de 2021, el cual es una base y solicita a la Aresep que lo considere.
- g. La institución tiene que sobrevivir y seguir brindando el servicio.
- h. Existen elementos claros suministrados por Japdeva y otros como el Sindicato Sintrajap que refuerzan la necesidad de actualizar las tarifas.

**2. Coadyuvancia: Sindicato de Trabajadores de Japdeva, Afines, Portuarios, representada por el señor Antonio Wells Medina, cédula de identidad N° 7-0090-0995.** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito.

- a. Cuando a Japdeva le fijan el modelo tarifario en el año 2002-2003, pagó un canon de 31 millones de colones. En el 2015 pagaba 238 millones y se había incrementado un 648%, que es la fuente de ingresos de Aresep.
- b. En el 2008-2009 se presenta una diferencia de 130% y se mantenían las mismas tarifas.
- c. En el 2012 la inflación se incrementó en 92,89%, mientras que en el 2022 en 121% y a pesar de eso Japdeva continuó con las mismas

tarifas.

- d. *Por más de 20 años Japdeva ha estado sin ajuste tarifario y con servicios sin cobrar por la mala gestión operativa.*
- e. *En el pasado había un conflicto de intereses en la Junta Directiva con exportadores y no se solicitaban ajustes tarifarios.*
- f. *En el 2012 se ajustaron las tarifas de algunos servicios y del 2002 al 2012 la inflación fue de 92.89%.*
- g. *El tonelaje de Registro Bruto que se cobra a las transnacionales es de 97 centavos de dólar y a Recope se le cobra una tarifa diferenciada de 15%, por lo que se pierden 82 centavos de dólar por tonelaje de registro bruto. Quieren saber cómo se ajusta esa tarifa y que se cobre más justo.*
- h. *La tarifa de montacargas no se ha ajustado y está desfasada.*
- i. *En Caldera se cobra 10 centavos de dólar por caja exportada y quieren que en Japdeva se cobre lo mismo independientemente de lo que se tarde el movimiento de la carga, así se genera eficiencia.*
- j. *El servicio de consolidación y desconsolidación se brinda y no se cobra por lo que se debe corregir.*
- k. *En el mafi y Stacker hay una disminución. Cuando el dólar baja, la tarifa disminuye por lo que no es de recibo que existan tarifas que vayan disminuyendo cuando hay 20 años sin ajustes tarifarios y solicita a la Aresep que se revise.*
- l. *Consideran que debe aplicarse una tarifa al canal de acceso, a las romanas y escáneres.*
- m. *Hay que ajustar la tarifa de Recope por el Tonelaje de Registro Bruto, cambiar el modelo de montacargas de horas a toneladas movidas.*
- n. *Les preocupa que APM Terminals tiene ajustes tarifarios y pareciera que las privadas sí pueden tener ajustes tarifarios.*
- o. *Los ajustes de APM Terminals que se realizan en agosto todos los años, son desproporcionados.*

**3. Coadyuvancia: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucía Aragón, cédula de identidad N° 5-0302-0917. Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito visible a folio 301).**

- a. *Japdeva es una organización en crisis desde antes de la entrada de operación de la nueva terminal de contenedores de Moín.*
- b. *Japdeva tiene como objetivo principal promover el desarrollo socioeconómico integral, rápido y eficiente de la vertiente atlántica de Costa Rica y no se ha cumplido de manera rápida y eficiente.*
- c. *Se observa en el acta N° 42023 de la sesión extraordinaria del Consejo de administración de Japdeva, respecto al informe de liquidación anual del presupuesto asignado a la administración de desarrollo en el 2022 que solo ejecutó el 73.65%,*
- d. *Sigue siendo cuestionable la gestión de Japdeva.*

- e. *Recientemente la Municipalidad de Siquirres denunció públicamente que Japdeva mantiene 13 millones de dólares retenidos y que son parte de los proyectos de 6 cantones de la provincia de Limón.*
- f. *Le corresponde a la Aresep, en cumplimiento con el artículo 31, inciso a de la Ley 7593, aplicar una fijación tarifaria que garantice el equilibrio financiero del operador del servicio, pero en un escenario de crisis financiera producto de una gestión deficiente y decisiones políticas externas.*
- g. *En el 2020 se emitió un comunicado indicando que Japdeva finalizó la evaluación de los oferentes de la etapa del proceso de estudios de prefactibilidad y factibilidad del proyecto de construcción y operación de la marina, y terminal de cruceros en Hernán Garrón.*
- h. *En febrero de 2023 se emitió otro comunicado indicando que la terminal es una extensión de 27 hectáreas y es para construir y atender los cruceristas, comercios locales, restaurantes, entre otros.*
- i. *A dos meses de finalizar el 2023 conviene tener referencia del avance real de los proyectos de transformación de operaciones del ente portuario.*
- j. *La responsabilidad de la fijación tarifaria puede ser de oficio y es de la Autoridad Reguladora y ve una responsabilidad tanto de Japdeva como de Aresep. La ley es clara en señalar que puede solicitar tarifas una vez al año o bien, Aresep puede actuar de oficio para que no se den aumentos abruptos como puede ser con este estudio.*
- k. *En la última fijación del 2013 se pretendía un incremento del 49% y Aresep lo rechazó. En esa solicitud Japdeva indicó que con la puesta en marcha de la TCM se trasladó el 86% de la carga, lo que conllevó a una pérdida del 80% en los ingresos, situación que se agravó con la pandemia.*
- l. *Se concluye que el operador ha estado a las puertas de un colapso financiero, haciendo que el Gobierno tenga que salir en su auxilio activando un plan de rescate financiero, concediéndole préstamos.*
- m. *Japdeva era una de las instituciones más criticadas por negociar con trabajadores y aprobar convenciones colectivas abusivas, aunque se haya corregido hasta cierto punto, sigue causando perjuicios financieros a la entidad.*
- n. *El 16 de julio de 2023, el editorial de La Nación explicaba que Japdeva debe cancelar la sentencia de los tribunales de trabajo en el 2021 por una demanda del Sindicato. De aprobarse el aumento tarifario, financiaría, aunque sea una parte, ese monto de alrededor de 6 mil millones de colones.*
- o. *La Consejería insiste en hacer una minuciosa revisión de los destinos que tendrán los ingresos de Japdeva con el ajuste tarifario, si así lo indica la Intendencia de Transporte.*
- p. *La Consejería ve con optimismo que en la resolución 056-RIT-2023 la Intendencia haya acogido el derecho de acceso a la información pública, sustentado en el artículo 30 de la Constitución Política.*

q. Solicita que la Intendencia de Transporte realice un minucioso seguimiento de los fondos que Japdeva recibirá en caso de aprobarse el ajuste tarifario.

**4. Oposición: Standard Fruit Company de Costa Rica Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-105181, representada por el señor Manrique Jose Kopper Ramírez, cedula de identidad N° 1-0918-0285.** Debidamente autorizado, hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Juan Carlos Alférez Ordoñez, cédula de identidad N° 8-0412-0829. No presenta escrito.

- a. No está de acuerdo con la pretensión de Japdeva de aumentar las tarifas que por más de 10 años no han sido actualizadas.
- b. Es una responsabilidad de Japdeva y de Aresep ajustar las tarifas de forma gradual.
- c. La disminución de volumen que ha tenido Japdeva ha sido conocida y era parte del Plan Maestro que se planteó hace años.
- d. No es de recibo el argumento de Japdeva para solicitar el aumento tarifario que la cantidad de contenedores manipulados disminuyó.
- e. Los porcentajes de ajuste de algunas tarifas son desproporcionados.
- f. De aprobarse las tarifas, el impacto económico para la empresa naviera como exportadores de frutas, sería de un incremento del 70% en el costo de operar el barco en Japdeva y pone en riesgo la competitividad de la fruta.
- g. Las tarifas de APM Terminal son muy altos y un incremento de esa naturaleza en las tarifas de Japdeva afecta severamente la competitividad de la industria piñera del país.

**5. Oposición: Carga y Descarga de Costa Rica Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-012650, representada por el señor Johnny Fung Acón, cedula de identidad N° 1-0837-0329.** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito.

- a. El modelo en el que quieren manejar las tarifas en Japdeva no es la más conveniente para los clientes que actualmente utilizan los puertos de Limón y Moín.
- b. Japdeva pretende hacer aumentos a unas tarifas que están desfasadas.
- c. En 20 años Japdeva no ha presentado un proyecto de estructuración de tarifas acorde a los tiempos modernos.
- d. Se ven aumentos en la tarifa de muellaje de carga general que van de 97 centavos de dólar a más de 2 dólares. Además, el canon de las compañías estibadoras van en el 211%.
- e. La visión que actualmente debe tener Japdeva para atraer carga es la carga de granel.
- f. De aumentarse la tarifa de muellaje y el canon de la compañía

*estibadora, haría que Costa Rica dejara de exportar agregados de construcción y arena.*

- g. Se ve la oportunidad de algunos exportadores e importadores de manejar la carga a granel en los puertos de Limón y Moín y el aumento de tarifas lo que hace es cercenar la continuidad de la exportación de los agregados de construcción y arena.*
- h. En las estadísticas que le han suministrado funcionarios de Japdeva esa carga sostiene el 17% de la planilla de Japdeva.*
- i. No se hace diferencia en las tarifas la tonelada con respecto a otros como el importador de vacunas Covid 19.*
- j. Señala plantear un nuevo modelo de tarifas de servicios portuarios y marítimos por parte de Japdeva a sus usuarios que permitan un nuevo giro de negocios para Japdeva enfocado en la mercadería general y en los graneles.*

**6. Oposición: Antena Logistic & Shipping Agency Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-788324, representada por la señora Yorlene Alejandra Sibaja Martínez, cedula de identidad N° 7-0112-0981.** *Debidamente autorizado, hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Marco Céspedes Cortes, cédula de identidad N° 6-0254-0624. No presenta escrito.*

- a. La estructura de negocios de Japdeva es la misma, solo ha cambiado la mezcla de mercado de ellos, no tienen los mismos clientes y no se han actualizado.*
- b. Japdeva puede variar su plan estratégico, adecuarse y proponer cosas diferentes.*
- c. La mezcla de mercado es que ya los contenedores no son para Japdeva, ahora hay otros clientes a granel.*
- d. Los graneles de los agregados tienen un precio muy sensible, tienen otra tecnología y otras formas de hacer negocio.*
- e. Compiten y están abriendo mercado por lo que con los aumentos estarían fuera de los clientes.*

**7. Coadyuvancia: Danny Morris Brauley, cédula de identidad N° 1-0485-0152.** *Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito.*

- a. No entiende la razón por la cual se utiliza la audiencia porque en APM Terminal no hay audiencia, se aumenta la tarifa en agosto conforme a la inflación de Estados Unidos.*
- b. La fórmula arroja que debe disminuir tarifas cuando han pasado 20 años y no es posible por no tener la cantidad de montacargas.*
- c. Las tarifas de montacargas y otros servicios deben ser cambiadas por toneladas y no por horas. Los usuarios se quejan por estar mal asignadas y son ruinosas por horas. Si Japdeva moviliza 5 toneladas*

*en una hora, con los montacargas cobra alrededor de 15 dólares y si decide ser eficiente y movilizar 20 toneladas por hora, siempre les pagan los mismos 15 dólares.*

- d. A APM Terminal se le aprueba unas tarifas con base en una inversión futura de aproximadamente mil millones de dólares, la inversión no ha alcanzado un 60% de la proyección real, sin embargo, su tarifa aumenta todos los agostos desde el 2010.*
- e. La tarifa de APM Terminal es hasta tres veces más altas que la de algunos servicios de Japdeva.*
- f. Japdeva tiene un manual de definición de servicios y actualmente algunos servicios que los usuarios saben, no se están cobrando y se están dando como la consolidación y desconsolidación.*
- g. El canal de acceso, las romanas, el empuje de los remolcadores a los barcos para mantenerlos en época climatológica crítica, no tienen tarifa. Darle la vuelta al barco para atracarlo no tiene tarifa y los remolcadores gastan combustible.*
- h. Las convenciones colectivas no son un invento del trabajador ni del sindicato, es constitucional y no son abusivos los incentivos.*
- i. Los incentivos, son incentivos nacionales que todas las empresas del país pagan a sus trabajadores. Si se sacan los incentivos que otorgó el gobierno, la convención colectiva es racional.*
- j. La Ley Orgánica de Japdeva es clara de que debe haber un aumento racional con utilidad razonable con el propósito de propiciar un desarrollo social integral en la Vertiente Atlántica.*
- k. Algunas definiciones que se presentaron en la revisión tarifaria no se ajustan a la realidad que brinda la institución, por lo que deben revisarse.*
- l. Con la resolución parcial del 2012, hubo aumentos para resolver algunos problemas de la institución.*
- m. El plan de desarrollo portuario no aparece dentro del contrato de APM Terminal.*
- n. Necesitan que muchas empresas compren los servicios de la institución.*
- o. Japdeva debe experimentar una revisión hacia el alza que garantice una utilidad razonable para cumplir con los objetivos para lo cual fue creada.*

**8. Oposición: Asociación Cámara de Exportadores de Costa Rica, cédula jurídica N° 3-002-056610, representada por el señor Víctor Alvaro Pérez Pérez, cédula de identidad N° 1-0935-0626. Debidamente autorizados, hacen uso de la palabra en la audiencia pública la señora Shirley Muñoz Rojas, cédula de identidad N° 2-0467-0053 y el señor Roxni Salazar Campos, cédula de identidad N° 1-0764-0679. No presentan escrito.**

- a. Creen que Japdeva debe abocarse a la búsqueda de la*

*competitividad a través de la mejora de procesos y no a través de tarifas.*

- b. Los barcos que atracan en Japdeva están en proceso de extinción, barcos que cada vez se construyen menos y poner más recargos a esa industria dejan de venir al mercado nacional, reduciendo su disponibilidad de servicios a sus asociados.*
- c. Recomienda no subir las tarifas y cuidar la competitividad del sector.*
- d. Japdeva no ha sido administrada como una empresa. Una empresa no hace incrementos desproporcionados.*
- e. No tienen una justificación en qué se van a invertir esos posibles aumentos.*

**9. Oposición: Servinave Sociedad Anónima, cédula jurídica N° 3-101-144786, representada por el señor Jose Mauricio Bruce Jimenez, cedula de identidad N° 1-0450-0535.** *Debidamente autorizado, hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor Óscar Álvarez Masmela, cédula de identidad N° 8-0093-0775. No presenta escrito.*

- a. Como estibadores sufren la salida de volumen de Japdeva hacia APM y tuvieron que ajustar su operación a la nueva realidad.*
- b. Es cierto que Japdeva no ha aumentado hace 20 años sus tarifas, pero algunas tarifas ya eran altas.*
- c. Caldera, como concesión privada, ha tenido como 5 aumentos y algunas no llegan a los niveles que está solicitando en este momento como es muellaje de carga general que está solicitando aumentar a 2.73 y en Caldera la mayor tarifa de muellaje es de 0.56 por tonelada.*
- d. Debe haber una equivalencia del servicio público entre Japdeva y Caldera.*
- e. Espera que Aresep actúe de forma responsable porque los incrementos afectan los negocios.*
- f. En cuanto al uso de las instalaciones de las compañías estibadoras, son una concesión de Japdeva, las tarifas están en dólares y la revaluación los ha afectado.*
- g. Debería haberse dado una solicitud de Japdeva para aumentar las tarifas de las estibadoras de igual forma para no ver afectados sus modelos financieros.*
- h. El 211% de aumento al canon está fuera de orden y debe ser revisado de forma seria y responsable por Aresep al igual que la demora.*
- i. Su operación es en colones y la facturación es en dólares y se ven afectados por la revaluación.*

**10. Oposición: Sue Hellen Uriarte Orozco, cédula de identidad N° 1-1123-0816.** *Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito.*



- a. *Este tipo de aumentos tan desproporcionados afectan mucho la competitividad y este no es el momento para tener esas afectaciones.*
- b. *No hay un plan de inversión trazado de qué van a hacer con ese aumento.*
- c. *No hay claridad de que es lo que se propone realizar con ese aumento.*

**11. Oposición: Asociación Cámara Costarricense de Navieros Nave, cédula jurídica N° 3-002-056939, representada por el señor Helmut Dorsam Prestinary, cedula de identidad N° 1-0626-0972, Debidamente autorizado, hace uso de la palabra en la audiencia pública el señor José Enrique Ramírez Masís, cédula de identidad N° 7-0085-0049. Presenta escrito visible a folios 306, 307 y 308.**

- a. *La situación de Japdeva no ha cambiado desde la última revisión tarifaria, existe un desequilibrio financiero en los años 2009 y 2010.*
- b. *El crecimiento de los gastos incide en las pérdidas que Japdeva muestra en sus Estados de Resultados.*
- c. *El gasto por Aporte a la Administración y Desarrollo, en su mayoría se destina al pago de salarios.*
- d. *Las administraciones de Japdeva han puesto en peligro la sostenibilidad del servicio.*
- e. *Se desprende del dictamen de la Procuraduría C-329-2011 del 22 de diciembre de 2011 que, para el desarrollo de la Vertiente Atlántica, Japdeva destinará las ganancias obtenidas por la prestación de servicios.*
- f. *Si Japdeva no tiene ganancias, no tiene dinero para invertir en el Desarrollo y debe salvaguardar su razón de ser que es la prestación del servicio, buscar una sana y adecuada administración a efectos de restablecer el equilibrio financiero.*
- g. *Es injustificable que Japdeva presente varios miles de millones al año para trasladarlos a sus empleados y justificarlos contablemente como dentro del presupuesto de desarrollo.*
- h. *El no tener ganancias es motivo para rechazar los gastos en desarrollo, también es motivo para el rechazo el hecho de que esos fondos no se destinarán al desarrollo de la Zona.*
- i. *¿Cómo Aresep fiscalizará los costos de desarrollo de igual forma que los costos necesarios para prestar el servicio público siendo dos campos totalmente diferentes?*
- j. *Para el caso de un plan de inversiones para el desarrollo socioeconómico de una zona geográfica, no existen criterios ni ninguna experiencia en Aresep.*
- k. *¿Por qué si Japdeva no presentó la información de respaldo, la Aresep premia al prestador del servicio incumpliendo con una fijación tarifaria de oficio, que sigue sin contar con la información de*

respaldo?

- l. Preocupa que la fijación de oficio tienda a premiar la ineficiencia del prestador del servicio. Si es ineficiente y no cumple con sus obligaciones para pedir mayores ingresos, es de esperar que no cumpla con los parámetros de calidad del servicio.*
- m. A la fecha Japdeva no ha cumplido con las disposiciones señaladas en la resolución 512-RCR-2011 y de aumentarse las tarifas, dicha institución no tendría ningún incentivo para cumplir con las disposiciones de la Aresep.*
- n. Se debe evaluar el cálculo de la tarifa para el servicio de grúa de contenedores ya que la grúa 1 se encuentra fuera del servicio, la vida útil tuvo que haber llegado a su término y por ende no aplica depreciación. La grúa 2 cuenta con 11 años de construcción y la vida útil es de 10 y 15 años. Esta grúa con frecuencia se encuentra fuera de servicio. Entre menos productiva sea la grúa del puerto, los usuarios tienden a pagar más por los metros eslora por hora del servicio de estadía.*
- o. La tarifa de estadía debería uniformarse con la tarifa establecida por el uso de la grúa por movimiento del contenedor.*
- p. Los remolcadores tienen entre 15 a 30 años, por lo que deberían estar totalmente depreciados y para revalorizarlos debe mediar una reparación o construcción en dique seco, de la cual no tienen conocimiento. Se encuentran en deplorables condiciones y actualmente, opera un servicio privado contratado por Recope debido a que Japdeva no tiene suficiente capacidad de operación.*
- q. Denuncian la práctica impositiva que está aplicando Japdeva en la utilización de dos remolcadores para las maniobras de atraque y desatraque.*
- r. Llama la atención que Aresep dispuso un listado de obligaciones a Japdeva, se reprocha que ninguno de los elementos documentales consta en el expediente ET-076-2023, los cuales deben considerarse como requisitos para autorizar incrementos tarifarios para Japdeva.*
- s. Le corresponde a la Aresep verificar que la entidad no hizo caso omiso de las obligaciones impuestas a efecto de poder instaurar nuevos procedimientos de fijación tarifaria.*
- t. No se observa en el expediente que los documentos requeridos por Aresep en el 2012 se hayan incorporado, lo cual vulnera el derecho de defensa de los usuarios, por lo que solicitan declarar la improcedencia del trámite administrativo y se instaure correctamente la conformación del expediente administrativo.*
- u. Resulta imposible conocer y comprender por parte de los usuarios, si Aresep, en el ejercicio de sus competencias, efectuó el control y la fiscalización respecto a esas instrucciones fijadas desde el año 2012 y de haberse implementado, cómo habrían incidido en el comportamiento tarifario a lo largo de estos años.*

- v. *¿cuáles son las bases objetivas sobre las cuales se fundará Aresep para establecer un incremento, si no se han controlado las condiciones precedentes que debieron darse a partir del 2012?*
- w. *¿Se estará aplicando un aumento desproporcionado, simplemente creyéndole a la Administración que, otra vez, desarrollará planes para mejorar los servicios?*
- x. *No encuentran la relación precio-servicio para sustentar el aumento y concluyen que apunta a continuar financiando económicamente una operación portuaria deficiente y de alto costo que no ha sido capaz de diseñar planes oportunos.*
- y. *Reprochan que en el entendimiento del principio de servicio al costo se interprete como la obligación de recargar a los usuarios por las ineficiencias en la administración del servicio, pretendiendo mantener altos costos operativos y trasladar la carga económica a los usuarios.*
- z. *Les preocupa que, en la justificación de incremento, Japdeva considera “proyectos de inversiones futuras” y no se tendría garantía de la ejecución de esos nuevos proyectos.*
- aa. *Observan que no hay coincidencia entre ciertas descripciones y tarifas expuestas en el documento proyecto tarifario y el tarifario de audiencia pública, como es la tarifa del servicio Recibo y despacho, consolidación de mercancías y montacargas de 2 a 3.4 toneladas, generando dudas a los usuarios sobre la tarifa solicitada.*
- bb. *En la práctica el servicio de Recibo y despacho se ejecuta con el Reach Stacker.*
- cc. *Se están considerando costos de infraestructuras portuarias obsoletas e inoperantes.*
- dd. *Es imperativo que las tarifas reflejen los servicios proporcionados, la calidad esperada y los recursos utilizados.*
- ee. *Los argumentos de Japdeva para la tarifa del servicio Atención nave puerto fijo más de 300 TRB, no son lógicos ni razonables y es evidente la falta de mantenimiento y conservación en muchas de las instalaciones e infraestructuras existentes.*
- ff. *Japdeva no se preparó a pesar de que sabía que el 80% de la carga se iba a ir mediante la concesión de obra pública a APM.*
- gg. *Ahora se quiere cargar a los pocos clientes todo el costo de la infraestructura y de la estructura administrativa.*
- hh. *No es correcto que el modelo cambió, el modelo de negocios volvió a los que era originalmente, Japdeva manejaba poco contenedor y años después fue la contenerización.*
- ii. *El ajuste de las tarifas se está recargando a los barcos en Moín que cargan mercadería en bodegas y contenedores.*
- jj. *El puerto de Limón se usa poco con su propia administración, mantenimiento y costo. Debió haberse preparado para hacer una división de costos por tipo de negocio y que los costos del puerto de Limón recaigan sobre los negocios de Limón.*

- kk. Algunas de las tarifas son desmedidas, el aumento representa un 60% de aumento en el costo.
- ll. El servicio de remolcaje tiene un aumento de 87%, al revisar la hoja de cálculo, se usa el costo del servicio, se divide entre el TRB y se determina la tarifa para un remolcador, pero no es una tarifa para un remolcador, es una tarifa por TRB. Tiene tarifa para dos remolcadores y tres remolcadores y simplemente la multiplican por dos o la multiplican por tres, no hay un cálculo tarifario para remolcaje con dos remolcadores ni para tres remolcadores. El dato de número promedio de servicios parece estar incorrecto.
- mm. Atención a la nave sufre un aumento del 52% y no tienen nada nuevo, solo están viendo menos barcos.
- nn. Japdeva está con menos negocios y se pretende recargar eso entre los pocos que obligatoriamente van a Moín.
- oo. De acuerdo con la fórmula de cálculo utilizada, consideran que la tarifa del servicio de carga y descarga no requiere de aumento, ya que el servicio es brindado por las compañías estibadoras y/o usuarios, no se involucra ningún recurso humano, materiales o equipo suplido por Japdeva.
- pp. La definición de carga y descarga indica que es por la planificación de los barcos y Japdeva no usa un solo recurso. La planificación de esta operación recae exclusivamente en la línea naviera y no es razonable el aumento del 66%.
- qq. Solicita atención a la tarifa nueva de carga y descarga por tonelada, que no tiene definición, piensan que se quiere aplicar a las paletas, a la carga que llega al costado del buque y es la tercera ocasión que Japdeva pretende agregar una tarifa a ese servicio.
- rr. En el 2012 hubo un reclamo en el servicio carga y descarga de contenedores y Aresep lo puede verificar. Japdeva ha tratado de hacer una duplicación del cobro en dos ocasiones y con la nueva tarifa sería la tercera vez, por lo que alerta a la Aresep para que sea cuidadoso.
- ss. El aumento en la tarifa de muellaje es improcedente porque es por el uso de instalaciones y están en peores condiciones. Se observa una disminución en la cantidad de toneladas movilizadas y se está distribuyendo el costo total asociado a las infraestructuras entre los actuales usuarios.
- tt. Hacen notar a la Aresep la obligación de observar que Japdeva al incluir en sus costos de infraestructura la totalidad de los muelles, está creando un subsidio cruzado improcedente.
- uu. Reprochan que las demás tarifas de muellaje chasis, muellaje tara contenedores y furgones, y muellaje de vehículos, también están solicitando incremento de un 180%.
- vv. Se está modificando el servicio de consolidación o desconsolidación de mercadería y en la descripción le llaman llenado o vaciado de contenedores y furgones, lo cual es otra posibilidad para querer

*cobrar a los furgones que llegan a descargar, presentando una incoherencia de una definición de un servicio que no existe. Cuando se desconsolida no puede desconsolidar para exportar es en la importación.*

- ww. Para los usuarios es necesaria la aclaración detallada de la descripción de la tarifa de demoras y su aplicación. Japdeva cobra un cargo adicional si la demora se considera parcial o fraccionada y se entiende como una situación de parálisis total de la operación del buque.*
- xx. Proponen que el servicio de montacargas se traslade a la estibadora y ésta sea la responsable de todo el proceso, además, hacer una alianza para alquilar los remolcadores.*
- yy. Solicitan que se anule y/o rechace la petición de aumento de tarifas por tratarse de un incremento irrazonable y desproporcionado.*
- zz. Solicitan que en caso de que se autorice el incremento en la demora, que la aplicación de la tarifa proceda únicamente en los casos donde se detenga por completo la operación por causas imputables a la naviera.*

**12. Coadyuvancia: Juan Rafael Barrientos Germé, cédula de identidad N° 7-0034-0762.** *Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito.*

- a. Le solicita a Japdeva que sea competitivo, pero son 20 años que no se aumenta la tarifa.*
- b. En el proyecto hay tarifas que no cambian y también hay tarifas que no aparecen.*
- c. Se le redujo a Japdeva el 80% de la carga.*
- d. Japdeva está para promover el desarrollo integral, rápido y eficiente de la Vertiente Atlántica, sin embargo, no se cumple.*
- e. Apoya el proyecto tarifario y que las tarifas se vuelvan a revisar, donde hubo aumento y donde ha disminuido, así como donde no existe tarifa.*

## **E.2 RESPUESTAS A LAS POSICIONES ADMITIDAS**

*Sobre las posiciones presentadas por Katherine Andrea Moreira Brown, el Sindicato de Trabajadores de Japdeva, Afines, Portuarios, el Consejero del Usuario, Danny Morris Brauley y Juan Rafael Barrientos Germé, se indica que se propone ajustar las tarifas de algunos servicios y mantener las tarifas vigentes de los servicios en los cuales se detectaron inconsistencias, tal cual se explicó en las secciones precedentes de este informe.*

*Respecto a aplicar una tarifa al canal de acceso, a las romanas y escáneres, estos corresponderían a servicios nuevos los cuales no fueron incluidos por Japdeva en la solicitud tarifaria. Para poder establecer sus*

*respectivas tarifas, Japdeva debe aportar la información técnica con su justificación, para que sea valorada por la Aresep.*

*En cuanto a la tarifa de Recope, se aclara que el ajuste se realiza en el presente informe tarifario de acuerdo con la información disponible y su unidad de cobro ya se encuentra establecida por Tonelaje de Registro Bruto (TRB). Sobre el cambio de unidad de cobro del servicio de montacargas, se aclara que ya existen algunas de estas tarifas definidas por toneladas y algunas por horas o fracción. El cambio de unidad de cobro no fue solicitado por Japdeva en su solicitud, para poder realizar dichas modificaciones es preciso que Japdeva aporte la información técnica con su justificación, para que sea valorada por la Aresep.*

*Por otra parte, se aclara que, sobre la realización de las audiencias públicas, la Ley 7593: Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, establece en su artículo 36 que las solicitudes de fijación ordinaria de tarifas deben ser sometidas al proceso de audiencia pública, mientras que en el caso de la prestación del servicio de la empresa APM Terminals, el proceso para la actualización de las tarifas se encuentra definido en el contrato de concesión y lo que dispone la Ley 7762: Ley de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.*

*Sobre la convención colectiva de Japdeva, según los datos financieros considerados en el presente cálculo, los gastos de la convención colectiva representan tan solo el 0,08% del total de costos reconocidos tarifariamente. Además, sólo se están considerando aquellos costos necesarios para la prestación del servicio público en los que haya incurrido Japdeva según sus estados financieros y lo explicado en la sección D.2 del presente informe. Además, en la misma sección D.2 se indicó que el cálculo tarifario no contempla costos por inversiones en proyectos de desarrollo, sin embargo, esto no limita que a futuro, Japdeva pueda solicitar en una nueva fijación ordinaria de tarifas, la inclusión de proyectos de desarrollo que requieran financiarse mediante las tarifas de los servicios portuarios. En ese escenario, la Aresep analizaría la solicitud y, en caso de proceder afirmativamente y ajustar las tarifas con ese objetivo, podría ejercer las labores de fiscalización sobre esos proyectos posteriormente según el artículo 6 de la Ley 7593.*

*Respecto a las otras posiciones presentadas por la Standard Fruit Company de Costa Rica S.A., Carga y Descarga de Costa Rica S.A., Antena Logistic & Shipping Agency S.A., Asociación Cámara de Exportadores de Costa Rica, Servinave S.A., Sue Hellen Uriarte Orozco y Asociación Cámara Costarricense de Navieros Nave, se brinda respuesta de la siguiente manera:*

<b>Cuadro guía de respuestas</b>		
<b># de posición</b>	<b>Opositor</b>	<b># de respuesta</b>
1	Standard Fruit Company S.A.	a y b
2	Carga y Descarga de Costa Rica S.A.	a, b, c y d
3	Antena Logistic & Shipping Agency S.A.	a y e
4	Asociación Cámara de Exportadores de Costa Rica	a, b, f y g
5	Servinave S.A.	a, b, d, h, i
6	Sue Hellen Uriarte Orozco	b y f
7	Asociación Cámara Costarricense de Navieros Nave	a, b, c, e, f, j, k, l, m, n, o, p, q y r

**a. Respecto al ajuste que por más de 11 años no se ha realizado**

*Tal como ha sido indicado en el presente informe, efectivamente las tarifas de los servicios marítimos y portuarios que brinda Japdeva en los puertos de Limón y Moín, presentan un rezago de más de 11 años a pesar de que el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), establece que los prestadores deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario. Al respecto, a pesar de que el citado artículo 30 lo establece como una obligación al prestador del servicio, desde el año 2021, la Autoridad Reguladora viene realizando varias actividades y gestiones con el fin de evaluar la realización de un estudio ordinario de oficio que permitiera actualizar las tarifas de los servicios regulados que brinda la Autoridad Portuaria. Este proceso se vio suspendido con la solicitud de ajuste tarifario presentado por Japdeva y el cual se está atendiendo en este acto cumpliendo con los plazos de ley correspondientes.*

*Es importante indicar que el mismo artículo 30, citado anteriormente, establece que además de los prestadores de servicio público, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, pueden presentar solicitudes de fijación o cambio de tarifas. En ese sentido, los usuarios del servicio, así como los entes y órganos públicos mencionados, también tienen y han tenido a lo largo de estos años la facultad para presentar ante la Aresep solicitudes de revisiones tarifarias para los servicios que brinda Japdeva y así garantizar de esa manera que los ajustes se realicen de forma gradual.*

*Por otra parte, es también importante recordar que el hecho que estos servicios no hayan tenido una fijación tarifaria ordinaria por más de 10 años, no limita a la autoridad portuaria ni a quienes se establecen en el artículo 30 mencionado anteriormente, la posibilidad de solicitar un ajuste tarifario*

como el que se está resolviendo en este momento, ni tampoco es este un requisito de admisibilidad de las solicitudes de fijaciones tarifarias, por lo cual no es motivo para que la Aresep deba rechazar la petición.

**b. En cuanto a los porcentajes de ajuste y la competitividad**

A pesar de que Japdeva presenta en su propuesta ajustes que, en el dicho de los opositores se podrían considerar desproporcionados, según se analiza en el presente informe, no se están reconociendo todos los costos establecidos por Japdeva, tampoco se están actualizando las tarifas de todos los servicios regulados, esto conforme a lo que ha sido analizado en los apartados correspondientes. Adicionalmente, la Aresep debe procurar en las fijaciones tarifarias velar por el principio del servicio al costo y equilibrio financiero, lo cual se busca con el ajuste tarifario propuesto en aquellos servicios que se propone ajustar las tarifas.

Además, se debe tomar en cuenta que las tarifas de los servicios portuarios son tarifas máximas, de modo que Japdeva se encuentra facultada a cobrar tarifas inferiores a las establecidas en aras de promover la competitividad del puerto sin arriesgar su equilibrio financiero y la continuidad del servicio.

**c. Tarifa de muellaje carga general**

Sobre el aumento en la tarifa de muellaje carga general, se indica que, solamente se están reconociendo los costos asociados de acuerdo con la información de costos disponible. No se están reconociendo otros costos en las tarifas con mayores incrementos.

Sobre el procedimiento para establecer las distintas tarifas de muellaje, se indica que de manera consistente se utilizó el establecido en las fijaciones anteriores para los servicios que brinda Japdeva.

**d. Tarifa compañía estibadora**

Se aclara que conforme a la información suministrada por Japdeva, el canon de las compañías estibadoras reconoce solamente los costos administrativos asociados, además las tarifas son tarifas máximas, lo cual le permitirá al prestador ofrecer tarifas más competitivas con respecto a la que se cobra en otros puertos.

Por otra parte, se indica que, para la actualización de las tarifas de los servicios de estiba, desestiba, carga y descarga en los puertos de Limón y Moín, los prestadores del servicio también tienen la obligación de presentar ante la Aresep un estudio ordinario de tarifas al menos una vez al año, conforme a lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 7593: Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.



#### **e. Respecto a los servicios de granel y derivados**

*Conforme a lo indicado por Japdeva en su propuesta y lo señalado por algunos opositores, el servicio a granel se ha visto incrementado en el puerto de Moín en comparación con la carga y descarga de contenedores. Ante esta situación, se ha considerado razonable establecer una tarifa diferenciada para la carga y descarga de este producto que a su vez aplique un cobro diferenciado sea por movimiento para contenedores o por tonelada para la carga suelta. Es necesario reiterar que las tarifas establecidas son tarifas máximas, por lo que Japdeva podrá negociar con sus usuarios estas tarifas.*

*Ahora bien, en cuanto la definición establecida por el Consejo de Administración de Japdeva en sesión ordinaria N° 024-2021 del 23 de diciembre de 2021, no se incluye la carga y descarga carga suelta al no incorporar el nuevo cobro por tonelada. En ese sentido, al ser un nuevo servicio, le corresponde a dicha Institución realizar los ajustes correspondientes para que se incluya el nuevo servicio en las definiciones con su respectiva unidad de cobro por tonelada.*

#### **f. Sobre la inversión de parte de Japdeva con los posibles ajustes de tarifas**

*La propuesta presentada por Japdeva incorporó en su anexo 10 el “Plan de Inversión Quinquenal” para el periodo 2023-2027, en el cual señala que la lista de proyectos inscritos por la Autoridad Portuaria en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Planificación (MIDEPLAN), los cuales corresponde a proyectos que podrían realizarse a futuro por Japdeva.*

*Sin embargo, Japdeva no solicita en su petición la incorporación de costos ejecutados por proyectos de inversión de desarrollo en las tarifas.*

*De acuerdo con el dictamen de la Procuraduría General de la República número C-329-2011 del 22 de diciembre de 2011, dentro de las tarifas que cobra Japdeva pueden reconocerse los costos asociados a dichas inversiones, sin embargo, en el presente estudio no se están incorporando costos por inversiones realizadas por Japdeva, tal y como se indica en el apartado D.2 del presente informe.*

*Ahora bien, en caso de concretarse el Plan de Inversión aportado por Japdeva, a futuro Japdeva puede solicitar en una nueva fijación ordinaria de tarifas, la inclusión de proyectos de desarrollo que requieran financiarse mediante las tarifas de los servicios portuarios. En ese escenario, la Aresep analizaría la solicitud y, en caso de proceder afirmativamente y ajustar las tarifas con ese objetivo, podría ejercer las labores de fiscalización sobre*

esos proyectos posteriormente según el artículo 6 de la Ley 7593.

**g. Respeto a la equivalencia de las tarifas de Japdeva con las del Incop**

*Se debe tomar en cuenta que los costos asociados a las tarifas de los servicios portuarios que brinda Japdeva son distintos a los que tienen otros puertos, como el Puerto de Caldera. Las operaciones e inversiones que tienen esos puertos también los hace diferentes a pesar de que brindan los mismos servicios, por lo que, en apego al principio de servicio al costo, no es posible aplicar las mismas tarifas en ambos puertos. Es decir, no es técnica ni legalmente correcto considerar que los servicios portuarios deban tener las mismas tarifas en ambas vertientes, ya que la estructura de costos de ambos prestadores es distinta, así como los volúmenes movilizados.*

*Se aclara que las revisiones tarifarias que ha realizado la Aresep para el Puerto de Caldera, desde el inicio de operaciones de las empresas concesionarias, han sido en el año 2010 para todos los servicios portuarios y en el año 2016 únicamente para el servicio de remolcaje, alquiler de remolcadores y lanchas.*

**h. Sobre la tarifa de demora**

*En el pliego tarifario vigente el servicio de demoras se presenta para las demoras de grúa puente, las demoras de compañía estibadora y las demoras de la compañía naviera. La información de costos suministrada por Japdeva no establece de manera separada los costos para cada uno. Además, en las estadísticas de operación que constan en la Intendencia de Transporte, remitidas periódicamente por Japdeva, no hay suficientes registros durante el año 2022 para las demoras de la grúa puente y de la compañía estibadora. Ante esta situación, no es posible realizar cálculos tarifarios para esos servicios, por lo que se propone mantener las tarifas vigentes para los servicios de demora.*

**i. En cuanto a la afectación por la revaluación del colón con respecto al dólar.**

*En los servicios cuyas tarifas se encuentran definidas en dólares, la incidencia de las variaciones en el tipo de cambio sobre las tarifas es revisada en las fijaciones tarifarias, de modo que en esa actualización de tarifas se consideren los movimientos al alza o a la baja que pueda tener el tipo de cambio del colón con respecto al dólar. En línea con lo anterior, las compañías estibadoras, como prestadores de servicios públicos, están en la obligación de presentar ante la Aresep al menos una vez a al año un ajuste ordinario de tarifas, tal como lo establece el artículo 30 de la Ley 7593. De cumplir con dicha obligación, las tarifas establecidas reflejarán*

*oportunamente las oscilaciones en el tipo de cambio, ya sea aumentos o disminuciones.*

***j. Sobre la situación financiera de Japdeva***

*Efectivamente Japdeva ha mostrado desequilibrios financieros como efecto de la caída en sus ingresos con la entrada de la nueva Terminal de Contenedores, aun cuando se tengan menores gastos desde el inicio de operaciones APM Terminals. La ausencia de mayores ingresos no le ha permitido a la Autoridad Portuaria mantener una buena situación financiera que podría comprometer la continuidad del servicio, por lo que resulta necesario ajustar las tarifas de los servicios que brinda.*

*Ahora bien, en cuanto a los principales gastos que tiene Japdeva y como se ha señalado en el presente informe, el gasto por remuneraciones ha disminuido en comparación al que mantenía en el 2019, mientras que el gasto por depreciación no ha disminuido. Ese gasto no se está incorporando en los costos a reconocer en las tarifas y tampoco se está proponiendo ajustar las tarifas de todos los servicios regulados. Con las tarifas propuestas, se estarían brindando recursos a Japdeva para la continuidad del servicio en el Complejo Portuario Limón-Moín (CPLM), de acuerdo con la información disponible.*

***k. Respecto al gasto para el desarrollo***

*Considerando la situación financiera de Japdeva y su dificultad para realizar planes de inversión para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica expresada en su petición, como se señaló en la sección D.2 del presente informe, se incluyen los gastos por Administración de Desarrollo, pero no los gastos de inversiones en proyectos de desarrollo. Lo anterior no limita que, a futuro, Japdeva puede solicitar en una nueva fijación ordinaria de tarifas, la inclusión de proyectos de desarrollo que requieran financiarse mediante las tarifas de los servicios portuarios. En ese escenario, la Aresep analizaría la solicitud y, en caso de proceder afirmativamente y ajustar las tarifas con ese objetivo, podría ejercer las labores de fiscalización sobre esos proyectos posteriormente según el artículo 6 de la Ley 7593.*

*En cuanto a la aseveración de que es injustificable que Japdeva presente varios miles de millones al año para trasladarlos a sus empleados y justificarlos contablemente como dentro del presupuesto de desarrollo, el opositor no aclara ni especifica a cuáles gastos hace referencia. La explicación sobre cuáles gastos fueron incluidos en el presente cálculo tarifario, se encuentra en la sección D.2 del presente informe, en apego al principio de servicio al costo.*

## **I. Sobre la fiscalización por parte de Aresep**

*Con respecto a la Administración de Desarrollo que realiza Japdeva y los planes de inversión para el desarrollo socioeconómico de la Vertiente Atlántica, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en las fijaciones tarifarias siempre ha considerado los criterios legales y técnicos necesarios y la normativa vigente.*

*En ese sentido, tal cual se señaló en la sección D.2 del presente informe, la Procuraduría General en el pronunciamiento C-329-2011 indicó que los gastos para proyectos de desarrollo podrán ser incluidos en las tarifas de Japdeva. De modo que la inclusión de esos rubros o proyectos deberán estar técnicamente sustentados para que sean valorados por la Aresep, no obstante, se aclara que en el presente cálculo tarifario no se consideran inversiones de desarrollo. Pero a futuro, en caso de que algunas inversiones deben ser incorporadas en las tarifas, Japdeva deberá solicitar el ajuste tarifario correspondiente y en caso de aprobarse, la Aresep podrá ejercer sus competencias de fiscalización correspondientes, tal cual lo reafirmó la Procuraduría General de la República en su criterio.*

*Valga señalar que actualmente Japdeva también podría ejecutar los proyectos de desarrollo mediante el canon derivado de la TCM, recursos que no estarían sujetos a la fiscalización de la Aresep y se rigen por el Reglamento para el financiamiento de proyectos de desarrollo con fondos del canon de explotación de la terminal de contenedores de Moín y de la contribución al desarrollo regional, publicado en el Alcance N°169 a la Gaceta N°162, del 5 de setiembre de 2023.*

*Considerando lo anterior, la Aresep en los actos administrativos que emite, cuenta con las potestades legales y técnicas para fiscalizar económica, contable, financiera y técnicamente a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio, ya sea inversiones realizadas, el endeudamiento en que han incurrido, los niveles de ingreso percibidos, los costos y gastos efectuados y la rentabilidad o utilidad obtenida.*

### **m. Sobre el cumplimiento de Japdeva con lo dispuesto en la resolución 780-RCR-2012**

*El cumplimiento por parte de Japdeva sobre lo establecido en la resolución 780-RCR-2012 del 6 de marzo de 2012, fue verificado de previo a la admisibilidad de la solicitud tarifaria. El resultado de dicha verificación fue que Japdeva sí cumple con dicha resolución. La información que periódicamente ha remitido Japdeva a la Aresep en cumplimiento de la resolución 780-RCR-2012, se encuentra disponible en el expediente RA-498 y en los registros de la Intendencia de Transporte.*

*Adicionalmente, la Intendencia brindó seguimiento a la ejecución del plan de acciones correctivas por parte de Japdeva para subsanar las debilidades financiero contables detectadas por las auditorías externas a sus estados financieros. Al no contar por varios años con estados financieros auditados con dictamen positivo, existía un impedimento para realizar un estudio tarifario ordinario y ajustar las tarifas vigentes, aprobadas mediante la resolución 780-RCR-2012. Para el presente estudio se contó con la información financiera correspondiente sustentada en los estados financieros certificados y auditados para el periodo 2022.*

***n. Tarifas de grúa de contenedores, estadía, remolcadores, atención nave puerto fijo más 300 TRB, carga y descarga, consolidación y desconsolidación y demoras.***

*En relación con manifestado sobre los servicios de grúa de contenedores, estadía, remolcadores, atención nave puerto fijo más 300 TRB, carga y descarga y consolidación y desconsolidación a continuación, se hace referencia a cada uno de ellos:*

- 1. Grúa de contenedores: en el presente estudio no se está reconociendo el gasto por la depreciación de los activos y se está proponiendo mantener las tarifas vigentes.*
- 2. Estadía: no hay claridad respecto a la solicitud de uniformar la tarifa de estadía con la tarifa de grúa por movimiento por contenedor. Esos servicios tienen costos operativos diferentes y el cobro de esas tarifas también es distinto. Como no son comparables esos servicios, no es posible uniformar la tarifa de un servicio a la tarifa del otro servicio.*
- 3. Remolcadores: en cuanto a la depreciación de los remolcadores, el presente estudio no está reconociendo ese costo y en el Plan Quinquenal aportado por Japdeva en su propuesta, se incluye la adquisición de un nuevo remolcador, lo cual podría mejorar la prestación del servicio. Ahora bien, respecto al uso de dos remolcadores para las maniobras de atraque y desatraque, queda a criterio de la Autoridad Portuaria la determinación de la cantidad de remolcadores a utilizar en la operación según las características de la embarcación, así como de las condiciones meteorológicas al momento de brindar el servicio.*

*Por otra parte, en cuanto a la estimación de las tarifas del remolcador, se indica que, de acuerdo con el procedimiento de cálculo, todos los costos del servicio son distribuidos entre el total de Tonelajes de Registro Bruto registradas para uno, dos y tres remolcadores, ajustadas por la cantidad de remolcadores empleados. De lo anterior se obtiene el costo unitario del servicio, por lo que la tarifa por el uso de dos y/o tres remolcadores se establece a partir del costo del servicio con un remolcador, multiplicándolo por 2 o 3 según sea el caso. El procedimiento para el cálculo de estas tarifas puede verificarse en los Anexos 3 y 6.*

4. Atención nave puerto fijo más 300 TRB: para este servicio se está proponiendo mantener las tarifas vigentes. Se recuerda que las tarifas vigentes son tarifas máximas y Japdeva podrá cobrar tarifas menores para promover la competitividad del puerto.
5. Carga y descarga: en este servicio se están reconociendo solamente el 30% de los costos indirectos y para evaluar si el servicio no lo brinda Japdeva, es necesario que se aporte la información correspondiente para determinar si Japdeva dejó de brindar el servicio. Además, si el servicio es suministrado por otros prestadores como las estibadoras, también se requiere dicha información para determinar de qué manera estas empresas realizan la operación de carga y descarga, así como sus diferencias con respecto al servicio regulado por Aresep.
6. Consolidación y desconsolidación: se propone mantener la tarifa vigente de este servicio y en relación con el cambio en el nombre a partir de las definiciones de los servicios aprobada por Japdeva, se indica que, mediante un proceso de ajuste tarifario, como es en este caso, se establece el pliego tarifario conforme a los servicios que realiza el prestador. De manera previa a la presentación de la solicitud tarifaria, Japdeva actualizó las definiciones de los servicios regulados y las publicó en el diario oficial para conocimiento de los usuarios y otros interesados. Esas definiciones son las que se están tomando en cuenta en el presente estudio para mantener la consistencia entre las tarifas y la definición, no siendo esta ni la instancia ni el momento procesal para plantear objeciones u observaciones a las definiciones establecidas en su momento por Japdeva.

**o. Respecto al principio de servicio al costo**

Conforme a lo establecido por el inciso b) del artículo 3 de la Ley 7593, el principio del servicio al costo establece que, al momento de establecer las tarifas de los servicios públicos, se deben reconocer los costos necesarios para prestar el servicio y que se garantice el adecuado desarrollo de la actividad. En cumplimiento con ese principio, en el presente estudio, solamente se están reconociendo los costos que fueron debidamente respaldados y asignados a los servicios de manera razonable. En ese sentido, no se están reconociendo otros costos que presentan inconsistencias en los registros contables de Japdeva, como los relacionados con el valor de los activos y su depreciación.

**p. En cuanto a la coincidencia entre ciertas descripciones de servicios y sus tarifas en el proyecto tarifario**

La propuesta tarifaria presentada por Japdeva presentaba estimaciones tarifarias en la mayoría de los servicios regulados aun cuando solicitó mantener las tarifas vigentes de ciertos servicios. Como parte del análisis realizado por esta Intendencia, se revisaron los costos asignados y en

*algunos casos, no fueron reconocidos. En cuanto a los servicios “Recibo y despacho” y “Montacargas de 2 a 3.4 toneladas”, en el presente estudio no se reconocen los gastos de depreciación, por lo que en las tarifas se está reconociendo un costo menor al establecido por Japdeva en su petición tarifaria.*

*Respecto al servicio de consolidación de mercancías, de acuerdo con la actualización de definiciones realizada por Japdeva, este servicio cambiaría su nombre a “llenado y vaciado” y en cuanto a su tarifa, no se contó con información por lo que no fue posible revisar los costos asociados y se propone mantener la tarifa vigente.*

**q. Sobre los costos de infraestructuras portuarias obsoletas**

*Tal como se ha indicado en el presente informe, ante las inconsistencias en la información contable sobre el gasto por depreciación y el valor de los activos que forman parte de la infraestructura portuaria en atraque y muelle, bodegaje, almacenaje, señalización, urbanización y protección, no se están reconociendo esos costos en las tarifas.*

**r. En relación a la calidad del servicio**

*Las fijaciones tarifarias, incluso cuando se realizan de oficio, deben realizarse según las condiciones y criterios establecidos en el artículo 31 de la Ley 7593. Con respecto a los parámetros de calidad de servicio, es importante indicar que la Autoridad Reguladora viene realizando evaluaciones de calidad de servicio en las terminales portuarias de JAPDEVA desde el año 2019, que se han basado tanto en buenas prácticas internacionales como las normas nacionales de calidad en servicios portuarios emitidas por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO), donde se establecen pautas, especificaciones y requisitos para garantizar la calidad, seguridad y eficiencia en áreas específicas, como mecanismos para fomentar la mejora continua en la prestación de los servicios portuarios.*

*En la actualidad las normas nacionales no tienen un carácter obligatorio, pero es importante conocer que la Autoridad Reguladora ha desarrollado una propuesta conceptual para establecer un esquema de evaluación de conformidad aplicable a los servicios portuarios, que pueda ser avalado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA). Este esquema se basa en que las terminales portuarias obtengan una certificación donde brinden evidencia de la conformidad continua de los requisitos establecidos en las normas nacionales de calidad.*

*En relación con la administración del esquema de evaluación de conformidad para los servicios portuarios, la responsabilidad corresponde a la Autoridad*

*Reguladora y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través de la División Marítimo Portuaria. Estos entes serían los encargados de evaluar el cumplimiento de las normativas establecidas para asegurar la calidad y el buen funcionamiento de los servicios portuarios en el país.*

(...)"

- III. Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es fijar tarifas máximas para los servicios marítimos y portuarios que brindan en los puertos de Limón y Moín, 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 (en adelante LGAP), 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-0232-IT-2023 del 6 de diciembre de 2023 y proceder a fijar las tarifas máximas para los servicios marítimos y portuarios que se brindan en los puertos de Limón y Moín de la siguiente manera:

SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA MÁXIMA (dólares)
ATENCIÓN NAVE CUOTA FIJA (BUQUES MAYORES A 300 TRB)	UND	836,59
ATENCIÓN NAVE CUOTA FIJA (BUQUES HASTA 300 TRB)	UND	110,75
ATENCIÓN NAVE CUOTA VARIABLE	TRB	0,13
ATENCIÓN NAVE CRUCERO	UND	5 864
ESTADIA NAVE	MEH	1,27
ESTADIAS EN RADA PORTUARIA	BUQUE	127,36
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	TONS	4,00
SERVICIO DE LANCHAS	VIAJE	50,20
REMOLCAJE CON 1	TRB	0,12
REMOLCAJE CON 2	TRB	0,24
REMOLCAJE CON 3	TRB	0,72
SERVICIO DE REMOLCADOR AL COSTADO DEL BUQUE EN MUELLE	HR/FRAC	1 666,61
SERVICIO DE REMOLCAJE FUERA DE RADA	HR/FRAC	1 666,61
MUPELLAJE IMPORTACIÓN		



SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA MÁXIMA (dólares)
CARGA GENERAL	TONS	2,50
CHASIS	UND	5,01
TARA CONTENEDORES Y FURGONES	UND	10,01
VEHÍCULOS MENOR O IGUAL A 4 TONELADAS	UND	10,01
MAQUINARIA Y VEHÍCULOS MAYORES A 4 TONELADAS	UND	50,07
RECOPE	TRB	0,09
<b>MUELLAJE EXPORTACIÓN</b>		
CARGA GENERAL	TONS	2,50
CHASIS	UND	5,01
TARA CONTENEDORES Y FURGONES	UND	10,01
VEHÍCULOS MENOR O IGUAL A 4 TONELADAS	UND	10,01
MAQUINARIA Y VEHÍCULOS MAYORES A 4 TONELADAS	UND	50,07
BANANO	TONS	2,50
CANON COMPAÑÍAS ESTIBADORAS	TONS	0,53
ESTACIONAMIENTO	UND	22,65
GRÚA PÓRTICA CON EQUIPO ESPECIAL	HR/FRAC	1 316,85
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TONELADAS	HR/FRAC	15,45
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9 TONELADAS	HR/FRAC	30,77
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 10 TONELADAS EN ADELANTE	HR/FRAC	49,45
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 2 A 3.4 TONELADAS	TONS/DIA	0,77
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 3.5 A 9.9 TONELADAS	TONS/DIA	0,62
SERVICIO DE MONTACARGAS DE 10 TONELADAS EN ADELANTE	TONS/DIA	0,69
DEMORA COMPAÑÍA NAVIERA	MEH/FRAC	0,48
DEMORA COMPAÑÍA ESTIBADORA	MEH/FRAC	0,71
DEMORA GRUA PÓRTICA	HR/FRAC	500
CARGA RECIBIDA FUERA DE MANIFIESTO EN CONTENEDOR	UND	100
CARGA RECIBIDA FUERA DE MANIFIESTO POR TONELADA	TONS	5,00
ALQUILER DE AREAS	M2/MES	5,17
APERTURA BODEGAS Y PATIOS (CHEQ)	HR/FRAC	17,10
OPERADOR DE MONTACARGA	HR/FRAC	31,18
ALMACENAJE	TONS/DIA	9,85
CARGA Y DESCARGA	MOV/UND	15,19
CARGA Y DESCARGA - CARGA SUELTA	TONS	1,64
GRUA PÓRTICA CONTENEDORES	MOV/UND	94,26
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON CABEZALES	MOV/UND	8,48
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON CARRIER.	MOV/UND	18,86
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON REACH STAKER	MOV/UND	5,75
RECIBO Y DESPACHO CONTENED.	MOV/UND	15,72
LLENADO Y/O VACIADO DE CONTENEDORES Y FURGONES	VEHIC	16,39
SERVICIO DE ENERGÍA PARA REFRIGERACIÓN DE CONTENEDORES Y/O FURGONES	HR/FRAC	1,83
EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS	UND	2,09
FONDEO DE EMBARCACIONES (BUQUES MAYORES A 300 TRB)	BUQUE	116,4
FONDEO DE EMBARCACIONES (BUQUES HASTA 300 TRB)	BUQUE	23,70
DERECHOS POR EL TRASIEGO DE DERIVADOS DE PETRÓLEO	CAMH/20TON	60,72
DERECHOS PARA LA VENTA DE ALIMENTOS A BARCO	CAMH/5TON	15,18
DERECHOS PARA EL TRASIEGO EXTRACCIÓN DE DESECHOS	CAMH/12TON	36,43

II. Las tarifas máximas establecidas en el Por Tanto I rigen a partir de los quince días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

- III.** Indicarle a Japdeva que al ser tarifas máximas las establecidas en el Por Tanto I, tiene la posibilidad de cobrar tarifas inferiores a las establecidas por esta Autoridad Reguladora, para lo cual deberá comunicar el acuerdo mediante los medios adecuados a los usuarios y a la Aresep, con el cual se determinen las tarifas a aplicar, así como cualquier cambio en las tarifas que se cobren, al menos 8 días naturales antes de aplicar el cambio.
- IV.** Indicarle a Japdeva que debe cumplir en todo momento, además de sus obligaciones legales, lo siguiente:
- a. Estar al día con la entrega del informe sobre el trámite de quejas, requerido por esta Autoridad Reguladora mediante la resolución RRG-7635-2007 del 30 de noviembre de 2007, publicada en La Gaceta del 20 de diciembre de 2007.
  - b. Remitir anualmente los estados financieros certificados separados de la Administración Portuaria y Administración de Desarrollo, y los estados financieros consolidados auditados, todos a más tardar el último día hábil del cuarto mes posterior al cierre del año fiscal respectivo, cumpliendo con la normativa contable vigente y las disposiciones que para esos fines establezca la Aresep.
  - c. Remitir trimestralmente a la Intendencia de Transporte, las estadísticas de los servicios brindados de acuerdo con las disposiciones que para esos fines determine la Aresep y le sean comunicadas a Japdeva.
- V.** Indicarle a Japdeva que, si el servicio de “Suministro de agua potable” es suministrado por empresas privadas autorizadas por Japdeva al amparo de su Reglamento de Operaciones Portuarias, debe presentar una solicitud de fijación de tarifa para dicho servicio, aportando toda la documentación que sustente la solicitud, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7593 y normativa conexas.

Conforme con lo que ordena el artículo 245, en relación con el 345 de la LGAP, se indica que contra esta resolución se pueden interponer 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 Y PUBLÍQUESE**

MGP. EDWARD ARAYA RODRÍGUEZ, INTENDENTE DE TRANSPORTE.—  
1 vez.—Solicitud N° 479879.—( IN2023831567 ).

RE-0072-IT-2023

San José, a las 13:40 horas del 7 de diciembre de 2023

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE LA PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DEL MANUAL Y PLAN DE CUENTAS DE LA ACTIVIDAD REGULADA DE CONTABILIDAD REGULATORIA PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS MODALIDAD AUTOBÚS A PARTIR DE LAS RESOLUCIONES RE-0083-JD-2023 Y RE-0093-JD-2023.**

---

### **EXPEDIENTE OT-292-2023**

#### **RESULTANDOS:**

- I. Mediante la resolución RIT-002-2018 del 19 de enero de 2018, publicada en el Alcance N°15 a la Gaceta N°14 del 25 de enero de 2018, la Intendencia de Transporte estableció la implementación de la contabilidad regulatoria para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (folios 607 al 668, OT-237-2017).
- II. Con la resolución RIT-099-2018 del 24 de julio de 2018, publicada en el Alcance N°139 a La Gaceta N°139 del 1 de agosto de 2018, se instruyó a los operadores del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, a utilizar el Sistema de Información Regulatoria (SIR) como único repositorio oficial de su información de contacto y medio para la recepción de cualquier tipo de información, utilizando como único acceso al sistema la firma digital.
- III. El 14 de diciembre de 2018, por medio de la resolución RE-0168-IT-2018, publicada en el Alcance N°215 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, se modificó parcialmente la resolución RIT-002-2018 (folios 3269 al 3282, OT-237-2017).
- IV. El 21 de enero de 2019, mediante la resolución RE-0003-IT-2019, publicada en La Gaceta N°18 del 25 de enero de 2019, se modificó parcialmente la resolución RE-0168-IT-2018 (folios 3306 al 3310, OT-237-2017).
- V. Por medio de la resolución RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre de 2019, publicada en el Alcance N°246 a La Gaceta N°211 de 6 de noviembre de 2019, se modificaron los requerimientos de contabilidad regulatoria establecidos en la resolución RIT-002-2018 (folios 3451 al 3468, OT-237-

2017).

- VI.** El 5 de octubre de 2021, mediante la resolución RE-0206-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021.
- VII.** El 8 de noviembre de 2021, mediante la resolución RE-0211-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep aprobó la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte, publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021.
- VIII.** Mediante la resolución RE-0083-JD-2023 del 20 de junio de 2023, publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de julio de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora aprobó la clasificación, tipología y parámetros que se utilizan para la agrupación por tamaño de las empresas que brindan el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús en ruta regular (folio 4).
- IX.** Mediante la resolución RE-0093-JD-2023 del 28 de agosto de 2023, publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Aresep aprobó una modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús” (RJD-035-2016 y sus reformas), relacionada con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico (folio 4).
- X.** Mediante oficio OF-1315-IT-2023 del 23 de octubre de 2023, la Intendencia de Transporte solicitó al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente administrativo correspondiente (folios 1 al 2).
- XI.** El 24 de octubre de 2023, mediante el informe IN-0198-IT-2023, la Intendencia de Transporte emitió el *“Informe preliminar de propuesta de modificación y actualización de los planes de cuentas de la contabilidad regulatoria para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús y el criterio para la presentación de los estados financieros, conforme a la resolución RE-0093-JD-2023 - Modificación parcial de la metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús (RJD-035-2016 y sus reformas) -, relacionada con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la resolución RE-0083-JD-2023 (clasificación de empresas según tamaño.)”* (folios 4 y del 17 al 27).
- XII.** El 24 de octubre de 2023, mediante el memorando ME-0508-IT-2023, el Intendente de Transporte acogió el informe preliminar IN-0198-IT-2022 e

instruyó proceder con la solicitud de convocatoria a consulta pública (folio 3).

- XIII.** El 25 de octubre de 2023, por medio del memorando ME-0509-IT-2023, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario la convocatoria a consulta pública sobre la propuesta de actualización del manual y plan de cuentas de la actividad regulada de contabilidad regulatoria para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a partir de lo establecido en las resoluciones RE-0083-JD-2023 y RE-0092-JD-2023 (folios 5 al 6).
- XIV.** La convocatoria a la consulta pública se publicó en los diarios: La Extra y La Teja del 6 de noviembre de 2023 y en el diario oficial La Gaceta N°203 el 2 de noviembre de 2023 (folios 13 al 15).
- XV.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias IN-0792-DGAU-2023 del 23 de noviembre de 2023 de la Dirección General de Atención al Usuario (folio 28), se desprende que no se presentaron posiciones en el proceso de consulta pública.
- XVI.** La presente propuesta de actualización del Manual y Plan de cuentas de la actividad regulada de contabilidad regulatoria para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús a partir de lo establecido las resoluciones RE-0083-JD-2023 y RE-0093-JD-2023, fue analizado por la Intendencia de Transporte, produciéndose el informe IN-0231-IT-2023 del 6 de noviembre de 2023, que corre agregado al expediente.
- XVII.** Se han cumplido los plazos y procedimientos las prescripciones de ley.

### **CONSIDERANDOS:**

- I.** Analizado el informe técnico IN-0231-IT-2023 del 06 de noviembre de 2023, el mismo es acogido en todos sus extremos, incluyendo sus anexos, y como tal servirá de base para el dictado de la presente resolución, y por ende conviene extraer del mismo lo siguiente:

“(…)

#### **B. ANÁLISIS**

- 1.** **Modificación del criterio para la presentación de los estados financieros de las empresas de autobús según la clasificación establecida por la resolución RE-0083-JD-2023**

*La Intendencia de Transporte mediante la resolución RIT-002-2018 del 19*

de enero de 2018, publicada en el Alcance N°15 a La Gaceta N°14 del 25 de enero de 2018, estableció la implementación de la contabilidad regulatoria en el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, y mediante la resolución RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre de 2019 se realizó una modificación del periodo, fecha y forma de presentación de los estados financieros para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús de la cual conviene extraer lo siguiente:

Por Tanto I, inciso 1:

“(…)

*Remitir a la Intendencia de Transporte, a más tardar el último día hábil del mes de abril posterior al cierre fiscal de cada año, los estados financieros auditados, correspondientes al periodo fiscal finalizado.*

*Los concesionarios y permisionarios que acrediten ser micro, pequeña o mediana empresa, con condición activa, según el registro y clasificación del Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), deben remitir como mínimo sus estados financieros certificados por Contador Público Autorizado según lo establecido por el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica en cuanto a emisión de certificación de estados financieros.*

(…)”

*Dicha disposición se derivó por cuanto, al momento de la implementación de la contabilidad regulatoria, el mecanismo más conocido a nivel nacional para la clasificación de empresas de cualquier sector económico era el desarrollado por el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) que se fundamenta en la Ley 8262: Ley de fortalecimiento de Pymes. En particular el artículo 3 de esa Ley establece lo siguiente:*

*“Artículo 3. Para todos los efectos de esta Ley y de las políticas y los programas estatales o de instituciones públicas de apoyo a las pymes, se entiende por pequeñas y medianas empresas (pymes) toda unidad productiva de carácter permanente que disponga de los recursos humanos los maneje y opere, bajo las figuras de persona física o de persona jurídica, en actividades industriales, comerciales, de servicios o agropecuarias que desarrollen actividades de agricultura orgánica.*

*Mediante reglamento, se definirán otras características cuantitativas de las PYMES, que contemplen los elementos propios y las particularidades de los distintos sectores*

**económicos, tomando como variables, al menos, el número de trabajadores, los activos y las ventas.”** (el resaltado es suplido).

*Por otro lado, para que las empresas puedan registrarse ante el MEIC como persona jurídica para ser clasificada como micro, pequeña o mediana empresa, lo pueden realizar bajo los cuatro tipos de sociedades mercantiles establecidas en el Código de Comercio de Costa Rica:*

- *Sociedad Anónima (S.A).*
- *Sociedad de Responsabilidad Limitada (S.R.L. o Ltda)*
- *Sociedad en Nombre Colectivo (S.N.C)*
- *Sociedad en Comandita Simple (S.C.S)*

*Adicional a estas figuras societarias que pueden ser utilizadas por los prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, la legislación regula también otras personas jurídicas tales como las cooperativas o las asociaciones de desarrollo integral (ADI).*

*De acuerdo con lo señalado en la resolución RE-0083-JD-2023, cabe extraer el siguiente texto:*

*“(...)*

*De acuerdo con la información publicada en el sitio web de datos abiertos del MEIC al mes de julio de 2021, existen al menos 84 prestadores de transporte público modalidad autobús con título habilitante del CTP que se encuentran registrados en alguna de las categorías de esa clasificación (micro, pequeña, mediana). Estos prestadores representan cerca del 25% del total de 338 prestadores con título habilitante del CTP.*

*(...)”*

*Es así como a ese momento solamente una cuarta parte de los prestadores de autobús poseían clasificación como micro, pequeña o mediana empresa según los parámetros establecidos por el MEIC, por lo que su alcance podría considerarse limitado para el propósito de establecer el criterio para la solicitud del tipo de estados financieros como parte de los requerimientos de la contabilidad regulatoria.*

*La clasificación de prestadores de autobús establecida en la resolución RE-0083-JD-2023 es la siguiente:*

### **Cuadro 1. Clasificación de las empresas autobús**

<b>Categoría de empresa</b>	<b>Flota autorizada</b>
Micro	De 1 a 5
Pequeña	De 6 a 15
Mediana	De 16 a 35
Grande	36 o más

*Conforme a lo citado anteriormente, se considera razonable realizar una actualización en la forma de presentación de los estados financieros de las empresas de autobús (manteniendo lo relativo al periodo y fecha de su presentación), que considere la clasificación de prestadores aprobada por la Junta Directiva de Aresep, la cual es un instrumento del que ahora se dispone y fue establecido para fines propiamente regulatorios. De esta forma se obtiene un mayor alcance para las empresas clasificadas como micro, pequeña y mediana empresa, de manera que el hecho de no estar registrado ante el MEIC no sea un impedimento para que le aplique el criterio asociado a la presentación anual de estados financieros certificados.*

*Por lo anterior, se propone lo siguiente:*

- I. Dejar sin efecto el inciso 2.a del Por Tanto I de la resolución RE-0107-IT-2019.*
- II. Modificar el Por Tanto I, inciso 1 de la resolución RIT-002-2018 para que se lea de la siguiente manera:*

*“Remitir a la Intendencia de Transporte, a más tardar el último día hábil del cuarto mes posterior al cierre del periodo fiscal de cada año (establecido según las disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta y sus reformas) los estados financieros auditados, correspondientes al periodo fiscal finalizado, así como la información solicitada en los puntos siguientes de la presente resolución.*

*Los concesionarios y permisionarios que se encuentren clasificados en micro, pequeña o mediana empresa de acuerdo con la clasificación de las empresas publicada por la Aresep en su página web en enero de cada año, a partir de lo establecido en la resolución RE-0083-JD-2023, del 20 de junio de 2023, publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de julio de 2023, deben remitir como mínimo sus estados financieros certificados por Contador Público Autorizado según lo establecido por el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica en cuanto a emisión de certificación de estados financieros. Para*



tales fines, la Intendencia de Transporte publicará en la página web institucional [www.aresep.go.cr](http://www.aresep.go.cr) el listado de empresas del servicio de autobús con título habilitante y su clasificación, sin que esto implique que la clasificación de un prestador específico no pueda variar en cualquier momento del año según la información de las unidades autorizadas que remita el CTP.”

**2. Modificaciones al plan de cuentas de la actividad regulada “01 Plan de cuentas Actividad Regulada, CR-IT-Autobus-2 Plan de Cuentas” (Anexo a la resolución RIT-002-2018).**

Como parte del proceso de mejora continua y actualización de los instrumentos regulatorios con que dispone la Intendencia de Transporte, dirigido a proveer de mayor utilidad, objetividad y comparabilidad a la información de la contabilidad regulatoria, así como disponer de los planes de cuenta que permitan capturar adecuadamente la información contable asociada a los costos del sistema de pago electrónico en el servicio de autobús para la aplicación de lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), es que se procede agregar las cuentas correspondientes al Plan de cuentas de la actividad regulada.

Mediante la resolución RE-0093-JD-2023 del 28 de agosto de 2023, publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora aprobó la modificación parcial a dicha metodología, relacionada con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico. De lo anterior cabe extraer el siguiente texto:

**Por Tanto I, inciso V**

“(…)

V. Reemplazar la sección 4.4.7 “Costos del sistema automatizado de pago electrónico y seguridad” por una nueva para que se lea como sigue:

“4.4.7 Costos asociados al sistema automatizado de pago electrónico

Los costos asociados al sistema automatizado de pago electrónico (CSPE<sub>r</sub>) corresponden a aquellos costos asociados a la operación y mantenimiento del sistema de cobro a pasajeros y de pago a operadores en que se debe incurrir en la prestación del servicio con el fin de cumplir con los requisitos formales según la normativa vigente.

*Dentro de estos costos se denotan los siguientes rubros: gastos por pago de comisiones asociadas al sistema automatizado de pago electrónico; gastos del servicio de transmisión de datos (paquete de datos) del equipo de validación requerido para el sistema automatizado pago electrónico; gasto por pago de primas de los seguros del equipo de validación requerido para el sistema pago electrónico; gastos de mantenimientos preventivo y correctivo del equipo de validación requerido para el sistema de pago electrónico; gastos por acopio de datos.*

*(...).*”

*Debido a que dicha desagregación de costos no está contemplada en el plan de cuentas de contabilidad regulatoria actual para el servicio de autobús, se requiere una actualización de manera que los costos asociados al sistema de pago electrónico sean incluidos en el plan de cuentas conforme a lo establecido en dicha resolución.*

*Por lo anterior se realiza una segregación de las cuentas de los costos de mantenimiento de operación, las mismas se añaden tanto al plan de cuentas de actividad regulada, “01 Plan de Cuentas Actividad Regulada, y al CR-IT-Autobús-2\_Plan de cuentas”, las cuales se detallan de la siguiente manera:*

- *La cuenta de activos para el registro del equipo se definirá de la siguiente manera:*

<b>Cuenta</b>	<b>Descripción</b>
1.2.1.09.	<i>Equipos de validación del Sistema de Pago Electrónico</i>
1.2.1.09.01.	<i>Valor histórico</i>
1.2.1.09.02.	<i>Revaluación</i>
1.2.1.09.03.	<i>Deterioro</i>
1.2.1.09.04.	<i>Mejoras</i>
1.2.1.09.05.	<i>Depreciación acumulada</i>
1.2.1.09.06.	<i>Depreciación revaluada acumulada</i>

- *La cuenta 5.1.2.1.14 referente al pago electrónico quedaría segregada en las siguientes cuentas contables:*

<b>Cuenta</b>	<b>Descripción</b>	<b>Observación</b>
5.1.2.01.14.	<i>Pago electrónico</i>	
5.1.2.01.14.01	<i>Paquete de datos</i>	<i>Se refiere al paquete de datos de internet contratado para dar soporte necesario conforme a las características establecidas por el BCCR.</i>
5.1.2.01.14.02	<i>Seguros</i>	<i>Se refiere a la prima pagada sobre la protección de los equipos de validación contra robo, hurto y actos vandálicos.</i>

<b>Cuenta</b>	<b>Descripción</b>	<b>Observación</b>
5.1.2.01.14.03	Comisiones	Se refiere a comisiones varias cobradas por transacciones generadas de diferentes entidades.
5.1.2.01.14.04	Tarifa gestora del SINPE-TP	Se refiere al costo general cobrado por el BCCR como integrador y proveedor de la plataforma SINPE-TP.
5.1.2.01.14.05	Acopio de datos	Se refiere al costo por la extracción de datos del Sistema Central de Recaudo para el procesamiento y la preparación de la información transaccional en las condiciones de forma requeridas por el operador de transporte.

- La cuenta 5.1.2.03.01 de mantenimiento de sistema de pago electrónico se mantendrá en una sola cuenta la cual corresponderá tanto al mantenimiento preventivo como correctivo del equipo y software quedando de la siguiente manera:

<b>Cuenta</b>	<b>Descripción</b>
5.1.2.03.01.	Mantenimiento del sistema de pago electrónico
5.1.2.03.01.01	Equipos
5.1.2.03.01.02	Software y licencias

Es pertinente mencionar que los reportes anteriormente descritos con las modificaciones incorporadas se encontrarán disponibles en la página web <https://aresep.go.cr/informacion-operadores-transporte/>, en cuanto la resolución que se sustente en el presente informe sea publicada en La Gaceta. Dichos archivos también podrán ser consultados en el expediente digital (OT-237-2017) o ser solicitados por medio del correo electrónico [itransporte@aresep.go.cr](mailto:itransporte@aresep.go.cr) o [SIR\\_Transporte@aresep.go.cr](mailto:SIR_Transporte@aresep.go.cr).

### **C. CONSULTA PÚBLICA**

Conforme con el informe de oposiciones y coadyuvancias de la Dirección General de Atención al Usuario, IN-0792-DGAU-2023 del 23 de noviembre de 2023 (folio 28), en el proceso de consulta pública de la Dirección General de Atención al Usuario, no se presentaron posiciones en el proceso de consulta pública.

### **D. RECOMENDACIONES**

Con base en lo explicado previamente y la propuesta que fue sometida al proceso de consulta pública, se recomienda al Intendente de Transporte lo siguiente:

1. Dejar sin efecto únicamente el inciso 2.a del Por Tanto I de la resolución RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre de 2019, publicada en el Alcance N°246 a La Gaceta N°211 de 6 de noviembre del 2019 (manteniendo incólume el resto de la resolución), y modificar el Por Tanto I, inciso 1 de

la resolución RIT-002-2018 del 19 de enero de 2018, publicada en el Alcance N°15 a La Gaceta N°14 del 25 de enero de 2018 para que se lea de la siguiente manera:

*“Remitir a la Intendencia de Transporte, a más tardar el último día hábil del cuarto mes posterior al cierre del periodo fiscal de cada año (establecido según las disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta y sus reformas) los estados financieros auditados, correspondientes al periodo fiscal finalizado, así como la información solicitada en los puntos siguientes de la presente resolución.*

*Los concesionarios y permisionarios que se encuentren clasificados en micro, pequeña o mediana empresa de acuerdo con la clasificación de las empresas publicada por la Aresep en su página web en enero de cada año, a partir de lo establecido en la resolución RE-0083-JD-2023, del 20 de junio de 2023, publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de julio de 2023, deben remitir como mínimo sus estados financieros certificados por Contador Público Autorizado según lo establecido por el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica en cuanto a emisión de certificación de estados financieros. Para tales fines, la Intendencia de Transporte publicará en la página web institucional [www.arsep.go.cr](http://www.arsep.go.cr) el listado de empresas del servicio de autobús con título habilitante y su clasificación, sin que esto implique que la clasificación de un prestador específico no pueda variar en cualquier momento del año según la información de las unidades autorizadas que remita el CTP”*

- 2. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, la utilización de la nueva versión de los reportes de contabilidad regulatoria “01 Plan de cuentas Actividad Regulada”, “CR-IT-Autobús-2\_Plan de cuentas” y el Manual de cuentas, que consideren las cuentas contables asociadas a los costos del sistema de pago electrónico conforme a lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), para que a partir de la remisión de los estados financieros correspondientes al periodo 2023 se presente el plan de cuentas de actividad regulada con la información actualizada en formato Excel editable y sin protección por medio del sistema de información regulatoria (SIR), (se mantiene incólume el formato del resto de los reportes de contabilidad regulatoria).*

*(...)*”

## **POR TANTO:**

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

## **EL INTENDENTE DE TRANSPORTE**

### **RESUELVE:**

- I. Acoger el informe IN-0231-IT-2023 del 6 de noviembre de 2023 y proceder a:
  - a. Dejar sin efecto únicamente el inciso 2.a del Por Tanto I de la resolución RE-0107-IT-2019 del 28 de octubre de 2019, publicada en el Alcance N°246 a La Gaceta N°211 de 6 de noviembre del 2019 (manteniendo incólume el resto de la resolución), y modificar el Por Tanto I, inciso 1 de la resolución RIT-002-2018 del 19 de enero de 2018, publicada en el Alcance N°15 a La Gaceta N°14 del 25 de enero de 2018 para que se lea de la siguiente manera:

“Remitir a la Intendencia de Transporte, a más tardar el último día hábil del cuarto mes posterior al cierre del periodo fiscal de cada año (establecido según las disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta y sus reformas) los estados financieros auditados, correspondientes al periodo fiscal finalizado, así como la información solicitada en los puntos siguientes de la presente resolución.

Los concesionarios y permisionarios que se encuentren clasificados en micro, pequeña o mediana empresa de acuerdo con la clasificación de las empresas publicada por la Aresep en su página web en enero de cada año, a partir de lo establecido en la resolución RE-0083-JD-2023, del 20 de junio de 2023, publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de julio de 2023, deben remitir como mínimo sus estados financieros certificados por Contador Público Autorizado según lo establecido por el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica en cuanto a emisión de certificación de estados financieros. Para tales fines, la Intendencia de Transporte publicará en la página web institucional [www.aresp.go.cr](http://www.aresp.go.cr) el listado de empresas del servicio de autobús con título habilitante y su clasificación, sin que esto implique que la

clasificación de un prestador específico no pueda variar en cualquier momento del año según la información de las unidades autorizadas que remita el CTP.”

- b. Instruir a los prestadores del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, la utilización de la nueva versión de los reportes de contabilidad regulatoria “01 Plan de cuentas Actividad Regulada”, “CR-IT-Autobús-2\_Plan de cuentas” y el Manual de cuentas, que consideren las cuentas contables asociadas a los costos del sistema de pago electrónico conforme a lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), para que a partir de la remisión de los estados financieros correspondientes al periodo 2023 se presente el plan de cuentas de actividad regulada con la información actualizada en formato Excel editable y sin protección por medio del sistema de información regulatoria (SIR), (se mantiene incólume el formato del resto de los reportes de contabilidad regulatoria).

- II. Las disposiciones establecidas en el Por Tanto I anterior rigen a partir de su publicación en el diario oficial 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.

### **COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

MGP. EDWARD ARAYA RODRÍGUEZ, INTENDENTE DE TRANSPORTE.—  
1 vez.—Solicitud N° 479900.—( IN2023831586 ).

# **NOTIFICACIONES**

## **OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

### **NOTIFICACION PERIÓDICA**

#### **MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)**

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial, comunican a todas las personas físicas, jurídicas e instituciones públicas, interesadas legítimas en la devolución de los vehículos o chatarra de vehículos que se encuentran detenidos en los depósitos del Consejo de Seguridad Vial que:

Conforme con lo establecido en el inciso a) del artículo 155 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (N°9078), que indica sobre la disposición de vehículos no reclamados, cuando no se gestione la devolución de un vehículo o de la chatarra de este, que se encuentre a la orden de autoridad judicial o del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), transcurridos tres meses después de la firmeza de cosa juzgada o agotada la vía administrativa, según corresponda, se procederá a disponer de estos siguiendo alguna de las modalidades que se indican en el artículo 155 bis de esta ley, si sobre estos pesan gravámenes judiciales, prendarios o de otra naturaleza que no permitan su disposición.

El Consejo de Seguridad Vial, en condición de tercero interesado, realizará periódicamente publicaciones en La Gaceta, incluyendo listados de vehículos no retirados en el plazo antes indicado, que se encuentran visibles en la página web del Consejo de Seguridad Vial ([www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)), que presentan gravámenes judiciales, emplazándolos por un plazo de tres días hábiles contado al día siguiente de cada publicación, para que el anotante u otro interesado legítimo en la causa judicial involucrada se apersona en esta y manifieste su interés de constituirse como depositario judicial; en cuyo caso se mantendrá dicho gravamen a la orden de aquella autoridad judicial. Para todos los efectos, cuando concurren pluralidad de acreedores prevalecerá como depositario judicial el anotante y otro con interés legítimo que ostente derechos reales o personales sobre el vehículo no reclamado. Esa resolución deberá ser dictada y notificada al Consejo de Seguridad Vial en el plazo de un mes, contado a partir de la petición del interesado.

Una vez transcurrido el plazo conferido, si no se notifica el nombramiento de un depositario judicial de un vehículo no reclamado, sin ulterior trámite, el Consejo de Seguridad Vial solicitará al Registro Nacional el levantamiento del gravamen.

Si se nombra al anotante u otro interesado como depositario judicial, el Consejo de Seguridad Vial pondrá a disposición de este el vehículo puesto en depósito, previo abono de todas las obligaciones administrativas que pesen sobre el bien, tales como infracciones y sus intereses, así como las sumas adeudadas por concepto de acarreo y custodia en el depósito correspondiente.

Nombrado el depositario judicial, si este no toma posesión del bien dentro del plazo de quince días hábiles posteriores a la notificación de su designación, el Consejo de Seguridad Vial podrá solicitar a la autoridad judicial que deje sin efecto el nombramiento de depositario

judicial y consecuentemente levante, sin mayor dilación, el gravamen que pesa sobre el bien mueble no reclamado, para disponer de él.

Cuando sobre los vehículos no reclamados consten gravámenes prendarios registrados, el Consejo de Seguridad Vial deberá notificar al acreedor, conforme a la Ley 8687, Notificaciones Judiciales, de 4 de diciembre de 2008, con el fin de que los acreedores prendarios que comprueben la exigibilidad de la obligación, en el plazo de quince días hábiles se presenten a cancelar todas las obligaciones administrativas que pesen sobre el bien de acuerdo con la legislación de tránsito vigente, incluidos infracciones y gastos por acarreo y custodia, y con ello tomar posesión material de este.

En caso de que el acreedor prendario, tercero adquirente o anotante no sea encontrado, podrá notificársele por medio de un edicto, el cual se publicará por tres veces en el diario oficial. Dicha publicación deberá contener al menos las citas registrales, el monto del avalúo administrativo, el número de placa y el nombre del acreedor.

Si vencido el plazo anterior, el acreedor o los acreedores no se apersonan ante el Consejo de Seguridad Vial a ejercitar sus derechos, este último podrá disponer de ellos, conforme a los mecanismos que se dirán más adelante, solicitando antes el levantamiento del gravamen respectivo al Registro Nacional y efectuando el depósito de las placas.

**Motocicletas y vehículos en custodia por infracción por multa fija por la Ley 9078 con o sin gravámenes judiciales, prendarios o de otra naturaleza que no permitan su disposición, con las características que se indican a continuación:**

Cantidad	Consecutivo UDR V	Fecha de Detención del Vehículo por Multa Fija	Número de Boleta Originaria de Detención del Vehículo	Marcas	Año	Número de Vin, chasis o serie de acuerdo con el Registro Nacional	Número de Motor de acuerdo con el Registro Nacional	Placa a nivel Registral	Tipo de Vehículo	Depósito
1	C176	11/9/2020	2020-64200220	JINANQINGQI	2009	LAEMNZ4099B930220	K166FML30053041	MOT246471	MOTOCICLETA	HEREDIA
2	C211	14/11/2021	P2021-333701280	UNITEDMOTORS	2009	LKXPDM L099U075361	167FML89105641	MOT294455	MOTOCICLETA	HEREDIA
3	C-265	16/4/2020	2020-317600540	YAMAHA	2009	LBPKE129990021863	E3D7E012062	MOT269925	MOTOCICLETA	COLIMA



4	C-267	14/4/2020	3000-948773	FREDO M	2014	LZSPCJL GXE1902 370	ZS162FMJ 8E101672	MOT 3838 85	MOTO CICLE TA	COLI MA
5	C-297	16/1/2019	2019-322900 037	FORMULA	2017	LZL20P10 0HHB405 13	HJ163FM L1702405 13	MOT 5175 82	MOTO CICLE TA	COLI MA
6	C-392	18/1/2019	P 2019-323800 033	ROK K	2016	LM0CN17 C9G2F001 10	166FMM G6438001 9	MOT 5542 16	MOTO CICLE TA	COLI MA
7	C-416	26/7/2019	2019-964002 64	UNITED MOTORS	2016	LB420Y6 A9GC100 484	167FML8 G101326	MOT 4858 49	MOTO CICLE TA	COLI MA
8	C-458	13/4/2020	2020-241400 367	HONDA	2012	ME4JC47 85C70029 24	JC47E212 9900	MOT 3377 43	MOTO CICLE TA	COLI MA
9	C-487	18/11/2018	2018-251901 006	YAMAHA	1995	9C64LR00 0S000192 6	4LR00192 6	MOT 0689 96	MOTO CICLE TA	COLI MA
10	C-514	18/8/2018	3000-706315	FREDO M	2016	LBMPCM L35G1000 777	ZS163FM L8G10074 2	MOT 4868 71	MOTO CICLE TA	COLI MA
11	D90	20/3/2019	2019-414001 40	FORMULA	2017	LXYPCM L02H0212 675	163FMLH A022511	MOT 5550 93	MOTO CICLE TA	COLI MA
12	A-98	9/6/2021	P 2021-328600 863	GENESIS	2007	LC6PCJD 58708006 20	156FMIS0 000828	MOT 1831 70	MOTO CICLE TA	MONT ECIL LOS
13	A-117	19/1/2021	2021-949000 42	AHM	2013	LB420PC K7DC000 176	164FML2 D000176	MOT 3538 70	MOTO CICLE TA	MONT ECIL LOS
14	A-133	31/12/2020	3000-924738	FREDO M	2014	FR3PCK7 07EB0001 70	162FMJE5 000695	MOT 3903 23	MOTO CICLE TA	MONT ECIL LOS

15	A-400	21/12/2019	2-2019-84401089	HONDA	2011	ME4KC09E0A8000828	KC09E6027668	MOT 294815	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
16	C102	20/12/2022	2022-222200540	FREDO M	2014	LZSPCJLG6E1900857	ZS162FMJ8E100814	MOT 369719	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
17	C799	2/4/2021	2-2021-248800421	UNITED MOTORS	2007	LZSJCML0175004973	ZS169FML27100213	MOT 206830	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
18	D484	20/7/2020	3000-0856049	ROK K	2016	LTZPCM LA8G1000414	164FMLG0300494	MOT 502578	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
19	D493	27/2/2020	2020-322100219	GENESIS	2009	LC6PCJD5880801400	156FMIA1V00135	MOT 260039	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
20	D503	7/10/2018	2-2018-231100186	FREDO M	2006	LZSPCJLG565163323	ZS156FMI2A56101439	MOT 149781	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
21	D537	26/8/2020	2020-222200830	YAMAHA	2019	LBPKE1315K0136376	JYM154FMI19100803	MOT 725105	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
22	D544	15/3/2019	2-2019-222200267	FREDO M	2014	LZSPCJLG2E1902136	ZS162FMJ8E101947	MOT 380083	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
23	E15	2/3/2019	P 2019-245100171	UNITED MOTORS	2010	L5DPCM284AA000251	167FML10A00289	MOT 280038	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
24	E32	22/5/2021	2-2021-215500108	FREDO M	2006	LZSPCJLG465163118	ZS156FMI2A56101332	MOT 147993	MOTOCICLETA	MONT ECILLOS
25	A480	25/12/2017	3000-0700658	SUZUKI	2008	LC6PCJG9270816259	157FMI3P0048714	MOT 187176	MOTOCICLETA	PAVAS

26	A483	7/10/2017	2017-247700622	FREDO M	2010	FR3PCK704AB000153	162FMJA5000491	MOT 274703	MOTOCICLETA	PAVA S
27	A505		2016-316600072	YAMAHA	1995	2TV008611	2TV	MOT 246560	MOTOCICLETA	PAVA S
28	A513	11/12/2018	2018-205300124	FREDO M	2007	LD5TCJPA571101020	BZ152QMI36114077	MOT 219495	MOTOCICLETA	PAVA S
29	A554	11/3/2018	2018-85600439	YAMAHA	1994	3ET003887	3ET	MOT 097836	MOTOCICLETA	PAVA S
30	A576	21/5/2018	2018-245900119	FREDO M	2016	FR3PCK707GB000205	162FMJG5001221	MOT 495980	MOTOCICLETA	PAVA S
31	A591	25/12/2018	2018-201601067	SUZUKI	2006	LC6PAG A1360807158	1E50FMG504197	MOT 137575	MOTOCICLETA	PAVA S
32	A594	6/5/2017	2017-241400290	JIALING	2011	LAAAAK JC2B0008508	JL156FMI511A111258	MOT 305960	MOTOCICLETA	PAVA S
33	A626	14/4/2019	2019-236800270	UNITED MOTORS	2015	LJEPCKL X5FA000969	JS157FMI15G10346	MOT 611172	MOTOCICLETA	PAVA S
34	A627	18/5/2019	P 2019-232400525	FREDO M	2013	LZSJCMC0D5000581	ZS167FML35D100165	MOT 348699	MOTOCICLETA	PAVA S
35	A640	6/12/2019	3000-917985	FORMULA	2015	LF3PCM4 A9FB000898	163FML2 F1041788	MOT 447192	MOTOCICLETA	PAVA S
36	A642	6/12/2019	2019-211500101	SUZUKI	2018	MB8NE44 A0J8101425	AEA1-121307	MOT 661206	MOTOCICLETA	PAVA S

37	A65 1	5/6/20 19	P 2019- 313700 414	YA MA HA	19 93	3TS01242 6	3TS01242 6	MO T 0546 27	MOTO CICLE TA	PAVA S
38	A65 2	2/10/2 019	P 2019- 233901 093	KEE WA Y	20 15	LBBJEM0 A4FB5434 14	QJ164FM L4345220	MO T 4680 07	MOTO CICLE TA	PAVA S
39	A65 7	18/4/2 019	2019- 234100 227	BAJ AJ	20 08	MD2DMS 8Z08FC00 046	DUMBPC 01864	MO T 2018 42	MOTO CICLE TA	PAVA S
40	A66 0	30/5/2 019	2019- 414003 20	FRE EDO M	20 14	LZSPCJL G6E19019 58	ZS162FMJ 8E101656	MO T 3946 43	MOTO CICLE TA	PAVA S
41	A66 2	6/6/20 19	2019- 856009 28	FOR MUL A	20 14	LXYJCNL 06E05077 68	169FMME A070945	MO T 3838 69	MOTO CICLE TA	PAVA S
42	A66 4	10/6/2 019	2019- 856009 64	SER PEN TO	20 13	LKXYCM L00D1033 761	LF163FM LD158324 9	MO T 3906 27	MOTO CICLE TA	PAVA S
43	A66 5	6/6/20 19	2019- 856009 10	SUZ UKI	20 12	LC6PAG A19C0020 954	1E50FMG A2C39851	MO T 3296 15	MOTO CICLE TA	PAVA S
44	A66 8	30/5/2 019	2019- 762004 75	JIAL ING	20 15	LAAAAK JC9F0000 217	JL156FMI 515A0020 38	MO T 4707 45	MOTO CICLE TA	PAVA S
45	A67 0	29/5/2 019	2019- 321200 979	FOR MUL A	20 17	LZL20Y3 09HHA40 042	HJ167FM L1701400 42	MO T 5311 61	MOTO CICLE TA	PAVA S
46	A67 2	20/5/2 019	2019- 319300 493	BAJ AJ	20 14	MD2A11 CZ4ECD0 0631	DHZCDE 24326	MO T 4098 65	MOTO CICLE TA	PAVA S
47	A 676	23/4/2 019	2- 2019- 732006 85	YA MA HA	20 07	LBPKE09 57600404 53	E387E000 910	MO T 1839 10	MOTO CICLE TA	PAVA S

48	A 677	23/4/2 019	2- 2019- 732006 93	FRE EDO M	20 16	LBMPCM L36G1000 707	ZS163FM L8G10077 3	MO T 4866 10	MOTO CICLE TA	PAVA S
49	A 680	11/6/2 019	2- 2019- 247600 186	SER PEN TO	20 15	LKXYCM L0XF0014 384	LF163FM LF103078 6	MO T 4482 13	MOTO CICLE TA	PAVA S
50	A 695	30/1/2 019	2- 2019- 314200 317	KA WAS AKI	19 93	MX125A0 20449 (CHASIS)	MX125AE 037735	MO T 0598 18	MOTO CICLE TA	PAVA S
51	A 696	8/2/20 19	2- 2019- 319700 072	UNI TED MOT ORS	20 08	LFFUKT1 C2810004 22	157QMJ07 0623620	MO T 2100 49	MOTO CICLE TA	PAVA S
52	A 698	29/1/2 019	2- 2019- 414000 44	YA MA HA	20 14	LBPKE18 08E00098 05	E3N2E014 234	MO T 3985 04	MOTO CICLE TA	PAVA S
53	A 699	5/2/20 19	2- 2019- 201600 088	FRE EDO M	20 14	LZSPCJL G4E19019 74	ZS162FMJ 8E101621	MO T 3974 48	MOTO CICLE TA	PAVA S
54	A 706	27/1/2 019	2- 2019- 251900 150	KAT ANA	20 18	LV7MGZ 40XJA901 302	162FMJ18 06050529	MO T 6367 05	MOTO CICLE TA	PAVA S
55	A 709	6/6/20 16	2- 2016- 315400 440	JIAN SHE	20 07	LAPPCJL 76700000 18	JS156FMI 207A0001 3	MO T 2751 49	MOTO CICLE TA	PAVA S
56	A 711	30/1/2 019	2- 2019- 314200 334	YA MA HA	20 12	ME1KG04 42C20212 17	1ES20076 78	MO T 3233 47	MOTO CICLE TA	PAVA S
57	A 713	25/1/2 019	2- 2019- 319700 037	FOR MUL A	20 16	LZL20Y2 01FHG44 313	HJ167FM L1507443 13	MO T 4797 29	MOTO CICLE TA	PAVA S
58	A 724	1/11/2 018	2- 2018- 320700 598	UNI TED MOT ORS	20 14	L5DPCJF 12EZM00 182	157FMI14 L00802	MO T 4009 33	MOTO CICLE TA	PAVA S

59	A 725	7/11/2 018	2- 2018- 239700 600	GEN ESIS	20 11	LC6PCJD 51B08009 53	156FMIA1 V03634	MO T 3179 23	MOTO CICLE TA	PAVA S
60	A 731	28/7/2 018	2- 2018- 313000 165	FOR MUL A	20 15	LXYJCNL 07F02907 79	169FMMF A110762	MO T 4604 16	MOTO CICLE TA	PAVA S
61	A 732	15/8/2 018	3000- 072644 6	HON DA	20 11	LALPCJF 8XB30096 73	SDH157F MICA305 8594	MO T 3028 92	MOTO CICLE TA	PAVA S
62	A 733	19/8/2 018	3000- 072659 7	SUZ UKI	19 98	SJ13A104 403	J11310444 5	MO T 1132 86	MOTO CICLE TA	PAVA S
63	A 734	14/8/2 018	3000- 072640 5	SUZ UKI	20 09	LC6PCJK 69908033 01	157FMI2A 1P07318	MO T 2774 68	MOTO CICLE TA	PAVA S
64	A 741	10/3/2 019	2- 2019- 874001 24	FRE EDO M	20 15	LZSPCJL G7F19036 86	ZS162FMJ 8F103555	MO T 4408 94	MOTO CICLE TA	PAVA S
65	A 746	25/1/2 019	2- 2019- 201600 052	UNI TED MOT ORS	20 13	LB415PC M9DC101 275	162FMJ8 D102878	MO T 3850 81	MOTO CICLE TA	PAVA S
66	A 748	28/1/2 019	2- 2019- 856001 11	FOR MUL A	20 16	LXYJCNL 03G02381 80	169FMM GA048573	MO T 4945 65	MOTO CICLE TA	PAVA S
67	A 751	8/8/20 18	3000- 522774	HON DA	20 08	9C2JD201 08R52036 7	JC30E885 20367	MO T 2357 61	MOTO CICLE TA	PAVA S
68	A 752	19/7/2 018	2- 2018- 320500 845	HON DA	20 13	ME4KC09 JXD80113 05	KC09E820 79082	MO T 3790 37	MOTO CICLE TA	PAVA S
69	A 753	17/8/2 018	2- 2018- 320500 960	FOR MUL A	20 14	LXYPCM L08E0503 810	163FMLE A055624	MO T 3890 05	MOTO CICLE TA	PAVA S

70	A 754	26/7/2 018	2- 2018- 204800 445	HON DA	20 05	9C2ME09 U65R7200 05	ME09E57 20005	MO T 1302 13	MOTO CICLE TA	PAVA S
71	A 755	6/5/20 17	2- 2017- 319300 455	SUZ UKI	20 08	LC6PCJK 69808172 28	157FMI2P 0026276	MO T 2325 87	MOTO CICLE TA	PAVA S
72	A 756			SAN YAN G	20 09	LXMPCJL E0901148 55	EH156FM I08500953	MO T 2698 94	MOTO CICLE TA	PAVA S
73	B- 220	16/1/2 017	P 2017- 318000 039	TVS	20 07	MD624HE 3372A117 28	0E3A7211 2196	MO T 2096 03	MOTO CICLE TA	PAVA S
74	B23 0	8/11/2 016	P 2016- 201601 074	JINA N QIN GQI	20 12	LV7MJ44 01CC0001 36	162FMJ12 06051122	MO T 3271 83	MOTO CICLE TA	PAVA S
75	C86 7	16/7/2 019	P2019- 319300 748	YA MA HA	19 87	22E00437 0	22E00437 0	MO T 4906 5	MOTO CICLE TA	PAVA S
76	C88 4	29/12/ 2016	2016- 320601 444	SUZ UKI	20 16	LC6PCH2 G6G00012 37	E467- 237771	MO T 4843 70	MOTO CICLE TA	PAVA S
77	C88 6	24/3/2 017	2017- 241400 168	FOR MUL A	20 13	LB420PC K1DC005 373	164FML2 D005373	MO T 3703 22	MOTO CICLE TA	PAVA S
78	C92 9	5/12/2 018	2018- 247801 251	FOR MUL A	20 16	LZL20P21 1GHC413 72	HJ165FM L1603413 72	MO T 5180 19	MOTO CICLE TA	PAVA S
79	C94 3	19/9/2 017	3000- 061255 9	FOR MUL A	20 14	LXYPCM L04E0503 934	163FMLE A055652	MO T 3824 16	MOTO CICLE TA	PAVA S
80	C94 8	30/9/2 017	2017- 231900 600	FRE EDO M	20 17	LBMPCM L34H1000 853	ZS163FM L8H10083 2	MO T 5413 55	MOTO CICLE TA	PAVA S

81	C 949	24/9/2 017	3000- 063072 5	FRE EDO M	20 16	LYDTCK 500G1200 067	157MQJ16 010081	MO T 4755 71	MOTO CICLE TA	PAVA S
82	C95 0	26/9/2 017	2017- 230500 439	FRE EDO M	20 07	LZSPCJL E1710000 59	ZS156FMI 17100088	MO T 1783 48	MOTO CICLE TA	PAVA S
83	C95 1	DESC ONOC IDO	DESC ONOC IDO	KAT ANA	20 13	LSRPCJL C9CA690 150	LF163FM LC123228 9	MO T 3421 58	MOTO CICLE TA	PAVA S
84	C95 3	24/9/2 017	P2017- 232400 880	SUZ UKI	20 07	LC6PAG A1160860 022	1E50FMG P0026083	MO T 1594 50	MOTO CICLE TA	PAVA S
85	C95 4	27/6/2 017	2017- 216900 219	YA MA HA	20 07	AM07Y03 9390	M308E051 310	MO T 1873 00	MOTO CICLE TA	PAVA S
86	C95 6	5/5/20 17	P2017- 318500 095	SUZ UKI	20 08	LWMAC NLA7810 01033	172FMM0 8000043	MO T 1916 36	MOTO CICLE TA	PAVA S
87	C96 4	9/7/20 16	2016- 221200 289	UNI TED MOT ORS	20 10	L5DPCKB 2XAZL00 636	162FMJ10 L00767	MO T 3158 03	MOTO CICLE TA	PAVA S
88	C97 3	7/11/2 015	3000- 484598	FRE EDO M	20 06	LZSPCJL EX610003 03	ZS156FMI 16902101	MO T 1491 07	MOTO CICLE TA	PAVA S
89	D23 3	1/5/20 21	2021- 200000 110	KAT ANA	20 17	LLCLMM 2A5HA10 1404	LC166FM MPQ3513 90	MO T 5671 98	MOTO CICLE TA	PAVA S
90	D23 9	10/1/2 021	P 2021- 251100 028	AKT	20 16	9F2A7125 XG200074 8	ZS161FMJ 5G100435	MO T 4790 37	MOTO CICLE TA	PAVA S
91	D24 3	16/1/2 021	P2021- 954000 24	SER PEN TO	20 21	LAEEAC C8XMHS 63376	163FML5 210304762 9	MO T 7363 41	MOTO CICLE TA	PAVA S



92	D356	19/1/2017	2017-316100061	UNITED MOTORS	2010	LKXYCJL01AU000910	157FMI8A100129	MOT309665	MOTOCICLETA	PAVA S
93	D372	6/9/2017	2017-319400467	GENESIS	2008	LC6PCJB8280804533	156FMIW0204281	MOT238772	MOTOCICLETA	PAVA S
94	D378	18/11/2016	2016-240200406	UNITED MOTORS	2010	L5DPCJF18AZM00438	157FMI10L01273	MOT302805	MOTOCICLETA	PAVA S
95	D475	2/1/2020	3000-745398	JIALING	2015	LAAAAKJCXF0000081	JL156FMI515A000028	MOT433021	MOTOCICLETA	PAVA S
96	D558	27/12/2018	2018-314901672	FORMULA	2015	LB425PC K6FC000271	166FMM2F000271	MOT410293	MOTOCICLETA	PAVA S
97	D561	6/4/2016	2016-239900129	FREDEM	2015	LZSPCNLE7F5000047	ZS165FMM5F100055	MOT429646	MOTOCICLETA	PAVA S
98	D589	3/12/2017	2017-251901111	FREDEM	2016	LBMPCM L35G1000892	ZS163FML8G101239	MOT504212	MOTOCICLETA	PAVA S
99	D594	3/1/2019	P 2019-313700004	YAMAHA	## ## #	LBPKE130XC0076815	JYM154FMI11031108	MOT329444	MOTOCICLETA	PAVA S
100	D600	28/1/2018	2018-249500122	FREDEM	2012	LLCJGM107CA100190	LC166FMMJA135153	MOT324014	MOTOCICLETA	PAVA S
101	D655	23/1/2018	2-2018-246100245	YAMAHA	2009	LBPKE130190035899	E3D8E006505	MOT285416	MOTOCICLETA	PAVA S
102	D659	10/7/2014	2014-51000241	SUZUKI	2008	LC6PAGA1180806870	1E50FMGP0113838	MOT207731	MOTOCICLETA	PAVA S

103	D705	1/3/2018	2018-24600171	KATANA	2016	LV7MGZ407GA900567	162FMJ1606050682	MOT493236	MOTOCICLETA	PAVAS
104	D710	6/12/2019	2019-319000747	UNITEDMOTORS	2012	LB415PCM9CC100735	162FMJ8C100692	MOT327436	MOTOCICLETA	PAVAS
105	D713	18/4/2019	P 2019-73200642	VENTO	2006	5KMMCG2V655115230	VE162FMJ5001020	MOT141193	MOTOCICLETA	PAVAS
106	D751	20/6/2019	2019-67800689	FREEDOM	2015	LLCJGM109FA100244	LC166FMMMQ202824	MOT434758	MOTOCICLETA	PAVAS
107	D753	11/6/2019	2019-207700127	KATANA	2015	LV7MGZ406FA900994	162FMJ1506050626	MOT422545	MOTOCICLETA	PAVAS
108	D757	8/6/2019	2019-207700120	UNITEDMOTORS	2009	LFFUKT6C291000527	157QMJ080911028	MOT269137	MOTOCICLETA	PAVAS
109	D760	22/5/2019	2019-244500237	VENTO	2007	5KMMCG2L175007812	VE253FMM61044601	MOT174076	MOTOCICLETA	PAVAS
110	D763	5/7/2019	2019-86800361	KATANA	2012	LXAPCK507CC000068	162FMJC5010372	MOT316069	MOTOCICLETA	PAVAS
111	D764	5/7/2019	2019-231900349	FREEDOM	2014	LZSPCJLG5E1900882	ZS162FMJ8E100903	MOT366845	MOTOCICLETA	PAVAS
112	D766	17/7/2019	2019-200000696	FORMULA	2011	L2BB16K13BB415006	163FML8B301167	MOT322016	MOTOCICLETA	PAVAS
113	D830	24/6/2009	2- 2009-43500040	SINSKI	2008	LXEMA14087A004294	XSJ162FMJ07916483	MOT217833	MOTOCICLETA	PAVAS

114	E 339	28/10/ 2007	2007- 164073	SUZ UKI	19 94	SH12A10 5601	H1021058 34	MO T 1025 94	MOTO CICLE TA	PAVA S
115	E 340	7/1/20 08	2007- 222409	YA MA HA	19 94	37F05533 0 (CHASIS)	37F	MO T 0900 20	MOTO CICLE TA	PAVA S
116	E 346	12/1/2 019	2- 2019- 232100 008	FRE EDO M	20 14	FR3PCKD 09EA0000 04	161FMJE1 000200	MO T 3771 36	MOTO CICLE TA	PAVA S
117	E 353	4/8/20 18	3000- 072617 1	YA MA HA	20 11	LBPKE13 19B00291 22	JIM154F MI104080 52	MO T 3074 15	MOTO CICLE TA	PAVA S
118	E 354	17/8/2 018	2- 2018- 324600 042	YA MA HA	20 10	LBPKE13 18A00213 96	E3E1E010 847	MO T 2878 16	MOTO CICLE TA	PAVA S
119	E 357	14/8/2 018	2- 2018- 324600 025	SUZ UKI	20 09	LC6PCJG 90808181 39	157FMI3A 1T01141	MO T 2477 88	MOTO CICLE TA	PAVA S
120	E 363	7/7/20 18	2- 2018- 241300 093	SER PEN TO	20 14	LAAAAK JB6E2900 681	JL156FMI 214A0040 01	MO T 4083 95	MOTO CICLE TA	PAVA S
121	E 366	17/8/2 018	2- 2018- 204800 499	YA MA HA	20 13	LBPKE12 93D01392 68	JYM154F MI130665 80	MO T 3880 11	MOTO CICLE TA	PAVA S
122	E 382	27/10/ 2018	2- 2018- 856015 06	SER PEN TO	20 17	LAEEAC C85HHS8 0270	162FMJ51 701000446	MO T 5420 94	MOTO CICLE TA	PAVA S
123	E 390	23/7/2 016	2- 2016- 314200 719	HON DA	20 08	LALTCJN 00732544 66	SDH1P52 QMIB730 06516	MO T 2195 64	MOTO CICLE TA	PAVA S
124	E 391	26/8/2 016	2- 2016- 609004 36	HAO JUE	20 15	LC6TCJE 79F00000 17	152QMI2 AA2L042 22	MO T 5038 48	MOTO CICLE TA	PAVA S

125	E 392	15/3/2 019	3000- 813759	FRE EDOM	20 17	LBMPCM L39H1001 853	ZS163FM L8H10162 5	MO T 5487 80	MOTO CICLE TA	PAVA S
126	E 476	5/2/20 18	2- 2018- 322700 026	FRE EDOM	20 15	LZSPCJL G5F90353 9	ZS162FMJ 8F103773	MO T 4362 5	MOTO CICLE TA	PAVA S
127	E 482	2/10/2 016	3000- 522900	SUZ UKI	20 08	LC6PAG A1280830 112	1E50FMG P0148585	MO T 2497 55	MOTO CICLE TA	PAVA S
128	E 489	1/12/2 015	2- 2015- 238600 847	HEN SIM	20 08	LLCHPP8 05810000 22	157FMI08 A00024	MO T 1953 29	MOTO CICLE TA	PAVA S
129	A45 2	7/2/20 19	2019- 811800 052	KEE WAY	20 13	LBBPEKT A3DB270 389	KW157F MJB23033 068	MO T 3566 83	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
130	A45 6	11/9/2 020	3000- 967503	FRE EDOM	20 16	LZSPCJL G8G19018 35	ZS162FMJ 8G101653	MO T- 4685 77	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
131	A45 9	29/8/2 018	3000- 739290	FRE EDOM	20 13	LZSJCML CXD5000 605	ZS167FM L35D1001 45	MO T- 3401 80	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
132	C 1034	14/12/ 2021	3000- 104021 2	SER PEN TO	20 18	LAEEAC C84JHS84 168	162FMJ51 803008568	MO T 6576 94	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
133	C 1037	14/1/2 022	3000- 104027 8	HON DA	20 16	ME4JF485 4G800001 3	JF48E810 29014	mot 5434 31	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
134	C 1142	23/11/ 2023	3000- 083030 2	FRE EDOM	20 15	LZSPCJL G6F19004 10	ZS162FMJ 8F100424	MO T 4003 80	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
135	C11 47	30/11/ 2018	3000- 840310	ALL TER RAIN	20 14	LXYJCNL 01E05340 19	169FMME A086541	MO T- 3975 65	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
136	C11 49	30/12/ 2018	3000- 830547	SER PEN TO	20 15	LKXPCN L22F0010 879	ZS167FM MF8E091 80	MO T-	MOTO CICLE TA	GUAC IMA

								4730 06		
137	C11 50	24/10/ 2019	3000- 899907	SUZ UKI	20 07	LC6PAG A1870803 141	7E50FMG -P0049761	MO T- 1856 27	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
138	C11 52	10/4/2 019	3000- 841393	FRE EDO M	20 18	LBMPCM L3911000 692	ZS163FM L8J101179	MO T- 6676 66	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
139	C11 53	7/5/20 19	3000- 841439	KAT ANA	20 09	LAEMNZ 4659GA00 034	K166FML 30057764	MO T- 2526 75	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
140	C11 54	17/4/2 019	3000- 841702	GEN ESIS	20 08	LC6PCJB 85808069 07	156FMIW 0205613	MO T- 2323 86	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
141	C 1156	30/11/ 2019	3000- 898172	YA MA HA	20 09	LBPKE13 16900044 32	E3E1E001 018	MO T 2488 78	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
142	C 1157	28/8/2 019	3000- 894586	FOR MUL A	20 16	LF3PCM4 A6GB000 763	163FML2 G5001594	MO T 4902 87	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
143	C 1159	4/7/20 19	3000- 084191 7	UNI TED MOT ORS	20 15	LB415PC M9FC100 762	162FMJ8F 100478	MO T 4911 94	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
144	C 1160	30/12/ 2022	3000- 103441 1	FRE EDO M	20 17	LZSPCJL G6H19019 78	ZS162FMJ 8H101971	MO T 5734 82	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
145	C 1163	27/10/ 2019	3000- 889036	SER PEN TO	20 16	LX8PCN G02GF00 0287	166YMM PA001388	MO T 5164 42	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
146	C 1164	27/3/2 019	3000- 084123 0	SUZ UKI	20 17	LC6PCH2 G5H00057 65	E4672609 88	MO T 5986 27	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
147	C 1165	17/6/2 019	3000- 084212 6	SER PEN TO	20 15	LKXYCM L05F0014 387	LF163FM LF103078 9	MO T	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA

								4515 81		
148	C 1167	1/3/20 19	3000- 083062 0	SER PEN TO	20 15	LKXPCN L29F0010 863	ZS167FM MF8E091 64	MO T448 297	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
149	E100	5/7/20 19	3000- 866091	JINA N QIN GQI	20 06	LAEMNZ 4016B930 756	K166FML 30007865	MO T 1508 44	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
150	E129	3/8/20 20	3000- 952662	FRE EDO M	20 15	LZSJCML C3F50082 56	ZS167FM L38F1007 46	MO T 4324 73	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
151	E 135	12/12/ 2019	3000- 902268	FOR MUL A	20 18	LXAPCM 4A4JC001 049	163FML2J 5017107	MO T 6423 67	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
152	E149	17/7/2 019	3000- 877438	FRE EDO M	20 16	LZSPCJL G6G19009 74	ZS162FMJ 8G100933	MO T 4858 32	MOTO CICLE TA	GUAC IMA
153	E 166	22/12/ 2019	3000- 901426	FRE EDO M	20 14	LYDTCK 501E1200 432	157QMJ14 010620	MO T 3882 67	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
154	E 179	14/7/2 019	3000- 877723 1	JINA N QIN GQI	20 07	LAEAC51 047B9201 02	D1E41QM B2301565 06	BM 0257 79	BICIM OTO	GUÁC IMA
155	E184	13/3/2 020	P 3000- 906706	SER PEN TO	20 16	L5YTCKP A1G11261 36	BN157QM J6G21270 07	MO T 5262 29	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
156	E187	9/2/20 20	3000- 931591	FRE EDO M	20 17	LZSPCJL G6J19002 40	ZS162FMJ 8J100537	MO T 6028 12	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
157	E188	1/2/20 20	3000- 906660	FOR MUL A	20 14	LXEFAZ4 06EB1111 02	157QMJ13 1100224	MO T 3995 08	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
158	E 262	21/7/2 022	3000- 953350	FRE EDO M	20 18	L5YTCKP A9J11130 61	BN157QM J6J211482 7	MO T 6309 92	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA

159	E 263	4/2/20 20	3000- 894657	UNI CO	20 14	LPPLCM LA8D130 3501	167FML8 D200732	MO T 4013 77	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
160	E265	16/6/2 022	2022- 817200 005	SUZ UKI	20 11	LC6PAG A16B0802 658	1E50FMG A1C86769	MO T 3110 39	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
161	E 266	30/6/2 020	3000- 947334	SER PEN TO	20 14	LKXPCM L21E0004 242	ZS163FM LE8E4009 6	MO T 4250 69	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
162	E 267	2/12/2 021	3000- 103432 0	YA MA HA	20 12	LBPKE12 94B00808 74	JYM154F MI110237 44	MO T 3262 62	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
163	E270	22/2/2 020	3000- 929323	FRE EDO M	20 13	LZSPCJL G3D19010 26	ZS162FMJ 8D100251	MO T 3485 01	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
164	E 271	6/7/20 19	3000- 084201 5	FOR MUL A	20 17	LZL20P10 8HHE404 00	HJ163FM L1705404 00	MO T 5547 04	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
165	E 274	18/1/2 019	2- 2019- 800100 063	SER PEN TO	20 17	LAEAC C8XHHS8 0944	163FML5 170100098 5	MO T 5397 06	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
166	E 276	10/5/2 010	3000- 863411	SER PEN TO	20 15	LAAAK KS1F0001 318	158FMJ15 A007330	MO T 4504 75	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
167	E 277	17/10/ 2019	2- 2019- 812000 367	GEE LY	20 09	LB2TCJ20 68202101 6	JL152QMI 801170064	MO T 2442 67	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
168	E280	23/8/2 019	3000- 824545	HON DA	20 10	LALPCJF 83A30415 56	SDH157F MICA300 9832	MO T 2898 29	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
169	E 282	30/9/2 010	3000- 740269	VEN TO	20 08	5KMMSG 2P587003 029	VE157FM 2A08H007 56	MO T 2264 20	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA

170	E 292	13/9/2 019	2- 2019- 800100 498	FRE EDO M	20 15	LZSPCJL GXF1903 441	ZS162FMJ 8F103917	MO T 4718 42	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
171	E 293	9/8/20 19	3000- 082448 8	SER PEN TO	20 17	LV7MKA 40XHA90 1732	162FMJ17 06903244	MO T 5982 96	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
172	E 296	11/2/2 019	2- 2019- 806400 086	SER PEN TO	20 18	LV7MGZ 409JA905 955	162FMJ18 06653970	MO T 6471 98	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
173	E 298	9/9/20 19	2- 2019- 800100 455	GEN ESIS	20 06	LC6PCJB 82508017 08	156FMI54 793257	MO T 1363 89	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
174	E 300	19/6/2 019	3000- 866011	ALL TER RAI N	20 16	LXYPCK L07G0224 551	162FMJG A034984	MO T 5113 22	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
175	E 301	3/4/20 19	3000- 067391 9	SER PEN TO	20 16	LXYPCK L09G0240 069	162FMJG A050547	MO T 4967 74	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
176	E 302	4/9/20 20	300- 967488	SER PEN TO	20 14	LAAA AK KS0E0000 420	158FMJ14 A005160	MO T 3950 46	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
177	E 303	7/10/2 019	3000- 898270	SER PEN TO	20 18	L6UA4G A26JA015 645	ZS162FMJ 8J107071	MO T 6691 83	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
178	E 304	10/5/2 019	3000- 863414	SUZ UKI	20 08	LC6PCJK 66770809 165	157FMI2P 0013009	MO T 2044 90	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
179	E 313	30/4/2 019	2- 2019- 811800 176	BAJ AJ	20 08	MD2DHS 5Z98VDO 0273	169FML8 DC00017	MO T 2014 91	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA
180	E 315	28/2/2 019	3000- 082465 0	HON DA	20 15	LWBJA33 94F10029 23	JA33E500 3267	MO T 4695 62	MOTO CICLE TA	GUÁC IMA



181	E-2540	21/10/2017	3000-0662654	JINAN QINGQI	2015	LAELBK404FA900006	K157FMI32493778	MOT 427450	MOTOCICLETA	GUACIMA
182	E2564	27/1/2018	P 2018-244000046	SERPENTO	2016	LB420YCBXGC005950	164FML2G005950	MOT 513451	MOTOCICLETA	GUACIMA
183	E2614	25/1/2018	IMPUG 2018-92500053-54-55	SERPENTO	2013	LAAAAC KC1D0002037	164FMJ213A010838	MOT 374086	MOTOCICLETA	GUACIMA
184	I-3260	31/1/2018	3000-693248	FREDO M	2014	LYDTCK F02E1200177	157QMJ14010105	MOT 361286	MOTOCICLETA	GUACIMA
185	J3518	12/7/2017	3000-542986	BAJAJ	2012	MD2JKS3Z1CFH00628	JKMBUH66288	MOT 331809	MOTOCICLETA	GUACIMA
186	J3539	24/6/2017	2017-247700383	ROK K	2016	LTZPCM LAXG1000995	164FMLG0301403	MOT 555311	MOTOCICLETA	GUACIMA
187	J3585	5/7/2017	2017-75600562	UNITED MOTORS	2016	LB425Y609FC100550	165FMM8F100955	MOT 480052	MOTOCICLETA	GUACIMA
188	J3644	18/9/2017	3000-607981	FREDO M	2016	LZSPCJL GXG1903733	ZS162FMJ8G104581	MOT 527243	MOTOCICLETA	GUACIMA
189	J3649	22/8/2017	2017-219900676	FREDO M	2017	LZSJCML C5H5006673	ZS167FML38H100981	MOT 572179	MOTOCICLETA	GUACIMA
190	J3773	7/9/2017	2017-243000390	FREDO M	2015	LZSPCMLR9F5000130	ZS165FML8F100106	MOT 423969	MOTOCICLETA	GUACIMA
191	J3819	16/7/2017	2017-244600570	ROK K	2016	LTZPCM LA3G1000997	164FMLG0301405	MOT 551380	MOTOCICLETA	GUACIMA

192	J3885	29/9/2017	2017-802400144	FREDO M	2015	LZSPCJL GXF1902 970	ZS162FMJ 8F103011	MOT 4826 26	MOTOCICLETA	GUÁCIMA
193	J3893	17/7/2017	P 2017-244600602	SUZUKI	2015	LC6PCJG E4F00056 69	157FMI3E 2D05455	MOT 4428 85	MOTOCICLETA	GUÁCIMA
194	K3984	13/6/2018	3000-779361	JINAN QINGQI	2015	LV7MGZ 406FA900 333	164FML1 408000238	MOT 4274 52	MOTOCICLETA	GUÁCIMA
195	K4254	27/6/2018	2018-323500847	FREDO M	2014	LZSPCJL G3E19009 59	ZS162FMJ 8E101138	MOT 3776 47	MOTOCICLETA	GUACIMA
196	K4293	5/5/2018	P2018-326900172	AKT	2017	9F2B8150 2HA10041 6	162FMJP Q037129	MOT 5455 90	MOTOCICLETA	GUACIMA
197	K4299	30/6/2018	2018-201600107	YAMAHA	2010	LBPKE13 19900055 88	E3E1E008 803	MOT 2833 37	MOTOCICLETA	GUACIMA
198	C2006	17/7/2023	2023 - 312600646	SUKIDA	2011	LP6PCKB 00A0C200 06	162FMJA 5050072	MOT 2963 66	MOTOCICLETA	CIUDAD QUESADA
199	C2008	25/6/2023	2023 - 51400672	YAMAHA	2015	LBPKE12 91F01643 96	JYM154F MI150018 40	MOT 4608 98	MOTOCICLETA	CIUDAD QUESADA
200	C2011	3/6/2023	P2023 - 319400193	UNITED MOTORS	2013	LRPRPL2 03DA0015 42	167FML8 D105775	MOT 3711 61	MOTOCICLETA	CIUDAD QUESADA
201	C2012	16/4/2022	P2022 - 312700235	MRT	2018	LBBPEK NE5KB93 4186	QJ162FMJ B8612563	MOT 6582 11	MOTOCICLETA	CIUDAD QUESADA
202	C2014	22/5/2022	2022 - 321800447	KATANA	2016	LLCLPM B03GA10 0023	LC166FM MMQ5049 65	MOT 4684 63	MOTOCICLETA	CIUDAD QUESADA

203	D-1502	21/6/2022	2-2022-319400274	SERPENTO	2015	LKXPCJLA7F0010750	AD157FMIF0006495	MOT466219	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
204	D-1503	18/5/2022	2-2022-321800433	FORMULA	2015	LF3PCM4A7FB001077	163FML2F5057196	MOT462462	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
205	D-1511	12/8/2023	2-2023-247700196	KEEWAY	2014	TSYJEM0A8EB474134	KW164FML4311242	MOT453083	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
206	D-1516	17/4/2022	2-2022-89000713	SERPENTO	2014	LKXYCML04E1012820	LF163FMLE1058416	MOT425516	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
207	D-1525	5/6/2023	2-2023-312600489	SUZUKI	2008	LC6PAGA1X80826373	1E50FMGP0144983	MOT232589	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
208	D-1533	18/4/2022	P-2022-321800366	SUZUKI	2006	LC6PAGA1360820850	1E50FMG517883	MOT144713	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
209	E922	23/4/2020	2020-51400853	SERPENTO	2015	LAAAABJB6F2902383	JL156FMI-215A045527	MOT474057	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
210	E923	23/4/2020	2020-325400215	ROK	2016	LTZPCM LN9G1000084	164FMLG0301140	MOT557487	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
211	E926	1/5/2020	2020-51400938	GENESIS	2009	LC6PCJB8680815258	156FMIA1Z00758	MOT277846	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
212	E929	13/4/2020	P2020-319400367	WUYANG	2014	LWYPCK609E6004623	WY162FMJ13121918	MOT405957	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
213	E945	16/4/2022	2022-247600087	FORMULA	2021	LHJYCLLA5MB535240	169FML21A62240	MOT724567	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA

214	E947	25/1/2022	2022-93400054	SUKIDA	2014	LP6PCM4B7E0300013	163FMLE5105204	MOT408912	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
215	E953	17/4/2022	2022-321800356	FORMULA	2019	LXAPCM4A8KC000178	163FML2K5004452	MOT669795	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
216	E962	3/3/2023	2023 - 46400042	SENKE	2013	LGVSKP601DZ101001	SK162FMJA1300300317	MOT357151	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
217	E964	8/11/2021	P2021-250900084	EUROMOT	2018	LB420YC53JC023871	165FML2J023871	MOT623972	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
218	E965	8/11/2021	2021-51401645	SERPENTO	2016	LXYPCKL00G0245693	162FMJGA059174	MOT514709	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
219	E970	5/11/2020	P2020-321801451	SUKYAMA	2010	LXAPCM708AC000005	163FML2MA2002326	MOT285522	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
220	E977	30/10/2020	2020-51401910	FORMULA	2016	LB425PCK2GC001547	166FMM2G001547	MOT475084	MOTOCICLETA	CIUDADQUESADA
221	C59	21/8/2020	3000-924856	HONDA	1992	2HGEH2369NH514461	D15Z11303019	521199	AUTOMÓVIL	GUÁCIMA
222	D209	25/4/2016	2016-231400162	SUBARU	1991	JF1KA722XMB700783	DESCONOCIDO	330624	AUTOMÓVIL	COLIMA
223	C-654	29/5/2015	P2015-93800249	TOYOTA	1984	JT2AL35G9E0267155	3A2130160	129814	AUTOMÓVIL	CAÑAS
224	C-662	16/7/2013	2013-47600038	HYUNDAI	1997	KMHVA21NPVU317062	G4FKV471996	816928	AUTOMÓVIL	CAÑAS
225	D-407	3/6/2014	3000-0294101	HYUNDAI	1992	KMHJF31JPNU231702	G4DJN448267	490621	AUTOMÓVIL	CAÑAS

San José, Uruca, 07 de diciembre del 2023. — Unidad de Disposición de Vehículos Detenidos para Gestión de Residuos, Donación y Remate. — Lic. Steven Ávila Salas.—1 vez.—Solicitud N° 0350-2023.—O. C. N° 100001-00.— ( IN2023831284 ).