

# **ALCANCE N° 144 A LA GACETA N° 155**

Año CXLVI

San José, Costa Rica, viernes 23 de agosto del 2024

167 páginas

## **PODER EJECUTIVO RESOLUCIONES**

## **DOCUMENTOS VARIOS HACIENDA**

## **REGLAMENTOS JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA**

## **INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

## **NOTIFICACIONES OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

# PODER EJECUTIVO

## RESOLUCIONES

### MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES.

#### RESOLUCIÓN 2024-001275

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES.** - San José, a las dieciséis horas del día veinte del mes de agosto **del dos mil veinte cuatro.**

Resolución para aplicar la excepción prevista en el Artículo 5 del 38238-MOPT denominado Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados, del 10 de febrero del 2014 y sus reformas.

#### RESULTANDOS:

**PRIMERO:** Que el artículo 95 y 95 bis de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre del 2012 y sus reformas, dispone:

*“**ARTÍCULO 95.-** Restricción vehicular. El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente. En ese caso, deberá rotular claramente las áreas y los horarios en los cuales se limitará la circulación, mediante la correspondiente señalización vertical. Si a nombre de una misma persona física o jurídica, o de su cónyuge o conviviente, existen dos o más vehículos tipo automóvil afectados por la restricción vehicular en un mismo horario, el propietario podrá solicitar al órgano competente del MOPT, y luego de las comprobaciones del caso, que la limitación para circular de uno de ellos se traslade al día siguiente del que determina la restricción original. El órgano competente emitirá una calcomanía como distintivo de este cambio. No estarán sujetos a esta restricción los vehículos conducidos o que transporten personas con discapacidad, cuando dichos vehículos estén debidamente autorizados, así como los vehículos con tecnologías amigables con el ambiente, las ambulancias públicas y privadas, los vehículos del Cuerpo de Bomberos, los vehículos utilizados por los cuerpos de policía públicos y el Organismo de Investigación Judicial del Poder Judicial, sin perjuicio de otros casos que se determinen reglamentariamente, previo criterio técnico que lo fundamente.*

***Artículo 95 bis-** Restricción vehicular en emergencia nacional. El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. La limitación no podrá ser de carácter absoluto. El Poder Ejecutivo deberá informar de manera previa a la ciudadanía, por los medios que considere oportunos, el día, la hora y el área o las zonas en las que se aplicará la restricción vehicular, para que los ciudadanos tomen las respectivas provisiones y acaten su cumplimiento.*

*No estarán sujetos a esta restricción las ambulancias públicas y privadas, los vehículos del Cuerpo de Bomberos, los vehículos utilizados por los cuerpos de*

*policía públicos, el Organismo de Investigación Judicial del Poder Judicial y vehículos de grúas y plataforma y rescate, sin perjuicio de otros casos que se determinen, vía decreto ejecutivo, con su respectiva fundamentación.*

*(Así adicionado por el artículo 1° de la Ley Establece la restricción vehicular en casos de emergencia nacional previamente decretada, N° 9838 del 3 de abril del 2020)."*

**SEGUNDO:** Que los dígitos 1 y 5 del Decreto Ejecutivo número 38238-MOPT denominado Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados, del 10 de febrero del 2014, disponen:

***“Artículo 1°-Restricción vehicular.** Todo vehículo automotor de carga, con un peso superior al máximo permitido para el vehículo tipo C2+ (6 toneladas), según el Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga, Decreto Ejecutivo N° 31363-MOPT, no debe circular, de lunes a viernes, en el horario y rutas estipuladas (...)*

***Artículo 5°- Excepciones a la prohibición.** La restricción vehicular del presente Reglamento no se aplica a vehículos policiales, vehículos destinados al control del tránsito, ambulancias, vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos, autobuses, vehículos autorizados para el transporte de estudiantes, vehículos de la División de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, vehículos dedicados exclusiva y públicamente a la atención de emergencias o a dar mantenimiento a los servicios públicos. Además, quedan exentos de la prohibición aquellos vehículos que transporten productos perecederos, para cual el operador de dicho vehículo debe demostrarlo a las autoridades correspondientes.*

*Se faculta a la persona que ostente el cargo de Ministro o Ministra del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para que mediante resolución administrativa debidamente fundamentada de conformidad con los principios de discrecionalidad, razonabilidad, eficiencia y eficacia, en casos de emergencia nacional o regional, o por motivos de interés público, pueda suspender de manera excepcional y temporal la aplicación de las restricciones horarias dispuestas en esta reglamentación y se regule lo relacionado con la ordenación horaria de la circulación de vehículos pesados.”*

**TERCERO:** Que por oficio DM-PACAS-2024-0545 del 20 de agosto del año en curso, suscrito por el Director A.I del Programa de Infraestructura de Transporte, Ingeniero Mario Campos Vega, se solicita a este Despacho excepción en la aplicación del Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados, del 10 de febrero del 2014, para no afectar la finalización del proyecto de Construcción de los Intercambios entre La Intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la Intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), Incluyendo el Mejoramiento de La Ruta Nacional No. 2, Sección: Taras - La Lima, En La Provincia De Cartago, para los vehículos que se detallan a continuación:

MAQUINARIA HERNAN SOLIS S.R.L.		SERVICIO DE TRANSPORTE EXTERNO	
ACTIVO	PLACA	NOMBRE TRANSPORTISTA	PLACA
V-260	C163645	LUIS SOLANO ROMAN	159248
V-264	C163649	HUGO OROZCO	163220
V-271	C163655	MARCO VARGAS	147549
V-277	C163767	JEAN CARLOS CERDAS	157187
V-279	C163719	JAIRO MONGE	159612
V-297	C165053	JORGE QUIROS	160358
V-298	C165008	JEFFRY RAMIREZ	148589
V-299	C-165524	ERNESTO PEREZ	143000
V-300	C-165255	YEREMY GOMEZ	162631
V-308	C165265	MAICOL PORRAS	168697
V-309	C165253	MARVIN FERNANDEZ	140546
V-315	C167142	DIEGO SANCHEZ	167397
V-325	C167671	VICTOR BRADE	154942
V-338	C169695	EDUARDO GUTIERREZ	155756
V-342	C169642	KENNETH VILLALOBOS	166380
V-375	C172362	GEANCARLO CECILIANO	176659
V-379	C172360	HELMER TREJOS	167272
V-370	C172314	VICTOR RIVERA	177253
V-371	C172314	JEFFRY RAMIREZ ROBLES	148589
V-372	C172315	HECTOR FERNANDEZ	153295
V-400	C173687	ANDREY QUESADA	169310
V-401	C173688	JORSAN VINDAS	171430
V-402	C173689	DOUGLAS HIDALGO	168107
V-403	C173690	LUIS PACHECO	18162
V-404	C173691	RUBEN CABEZAS	170738
V-405	C173692		
V-406	C173693		
V-407	C173694		

**CUARTO:** Que la finalización de dichas obras es indispensable para la mejora en el flujo vehicular, razón por la cual, este Despacho considera que existen motivos de conveniencia, oportunidad y mérito, así como razones de interés público, eficacia, eficiencia y buen manejo de los recursos públicos para suspender de manera excepcional y temporal la aplicación de las restricciones horarias dispuestas en la citada reglamentación a los vehículos indicados en el resultando anterior.

#### **CONSIDERANDO:**

**ÚNICO:** Con base en lo dispuesto en el Artículo 5, párrafo segundo, del Decreto Ejecutivo 38238-MOPT denominado Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados, del 10 de febrero del 2014 y sus reformas, se prevé la posibilidad de que mediante resolución administrativa debidamente fundamentada de conformidad con los

principios de discrecionalidad, razonabilidad, eficiencia y eficacia, en casos de emergencia nacional o regional, o por motivos de interés público, pueda suspender de manera excepcional y temporal la aplicación de las restricciones horarias dispuestas en esta reglamentación y se regule lo relacionado con la ordenación horaria de la circulación de vehículos pesados.

En el presente caso, tal y como se ha señalado en los resultados de la presente resolución, se están realizando importantes trabajos en la infraestructura vial del país, los cuales están a cargo de varias instituciones, entre ellas la División de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad, con el fin último de permitir, a la brevedad, la reapertura de los caminos y carreteras afectadas.

Esta situación implica una afectación extraordinaria para la circulación de vehículos particulares, de carga, transporte público y servicios de emergencia y es en consideración a esta situación excepcional que este Despacho considera técnica, jurídica y lógicamente razonable, decretar la excepción a la restricción a los vehículos indicados en el resultado tercero de la presente resolución.

En este sentido, la excepción que mediante este acto se adopta, tiene como fin último permitir la conclusión de los trabajos en la circunvalación norte tal y como ha sido solicitado por la Gerencia de la Unidad Ejecutora del Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial, CONAVI-BCIE. Ante lo expuesto, es claro que coexisten sobradas razones y motivos de legalidad, oportunidad, razonabilidad, proporcionalidad, conveniencia e interés público, eficiencia y eficacia, para emitir el presente acto con el fin de desaplicar temporalmente la restricción vehicular dispuesta en el Decreto Ejecutivo número 38238-MOPT denominado Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados.

**POR TANTO,**

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y  
TRANSPORTES**

**RESUELVE**

**Primero:** Por las razones antes expuestas, otorgar la excepción de la restricción vehicular por un plazo de tres meses a partir de la publicación de la presente resolución, de lo dispuesto Decreto Ejecutivo número 38238-MOPT denominado Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados a los siguientes vehículos:

MAQUINARIA HERNAN SOLIS S.R.L.		SERVICIO DE TRANSPORTE EXTERNO	
ACTIVO	PLACA	NOMBRE TRANSPORTISTA	PLACA
V-260	C163645	LUIS SOLANO ROMAN	159248
V-264	C163649	HUGO OROZCO	163220
V-271	C163655	MARCO VARGAS	147549
V-277	C163767	JEAN CARLOS CERDAS	157187
V-279	C163719	JAIRO MONGE	159612

V-297	C165053	JORGE QUIROS	160358
V-298	C165008	JEFFRY RAMIREZ	148589
V-299	C-165524	ERNESTO PEREZ	143000
V-300	C-165255	YEREMY GOMEZ	162631
V-308	C165265	MAICOL PORRAS	168697
V-309	C165253	MARVIN FERNANDEZ	140546
V-315	C167142	DIEGO SANCHEZ	167397
V-325	C167671	VICTOR BRADE	154942
V-338	C169695	EDUARDO GUTIERREZ	155756
V-342	C169642	KENNETH VILLALOBOS	166380
V-375	C172362	GEANCARLO CECILIANO	176659
V-379	C172360	HELMER TREJOS	167272
V-370	C172314	VICTOR RIVERA	177253
V-371	C172314	JEFFRY RAMIREZ ROBLES	148589
V-372	C172315	HECTOR FERNANDEZ	153295
V-400	C173687	ANDREY QUESADA	169310
V-401	C173688	JORSAN VINDAS	171430
V-402	C173689	DOUGLAS HIDALGO	168107
V-403	C173690	LUIS PACHECO	18162
V-404	C173691	RUBEN CABEZAS	170738
V-405	C173692		
V-406	C173693		
V-407	C173694		

**Segundo:** Que, con base en lo expuesto, se instruye a la Dirección General de la Policía de Tránsito, para que, de conformidad con lo establecido en la presente resolución, se proceda con su colaboración y servicio al acatar lo dispuesto en la presente resolución.

**NOTIFIQUESE:** Al Viceministerio de Infraestructura, al Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, a la Dirección Ejecutiva del CONAVI y a la Gerencia de la Unidad Ejecutora del Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial, CONAVI-BCIE y a la Dirección General de la Policía de Tránsito. -

Mauricio Batalla Otárola, Ministro de Obras Públicas y Transportes.—1 vez.—O.C. N°4600084400.— Solicitud N° 2024-0063 .—( IN2024889002 ).

**Res. N° 2024-001216.**—Ministerio de Obras Públicas y Transportes. San José, a las dieciséis horas del día siete del mes de agosto del dos mil veinticuatro.

Conoce este Despacho diligencias de modificación de declaratoria de "interés o utilidad pública", referente a la resolución Administrativa N° 2022-001745 de las nueve horas cuarenta y cinco minutos del día veintiuno del mes de diciembre del dos mil veintidós, publicada en el Alcance No. 51, de la Gaceta No. 55, del 24 de marzo del 2023, para la ejecución del proyecto de obra pública denominado "Mejoramiento de la Ruta Nacional 160, Samara -Nosara", según diligencias de expropiación vistas en el expediente administrativo N° SABI 2018-36.

#### RESULTANDO

1) Que mediante la resolución N° 000209 del 15 de febrero del 2019, publicada en la Gaceta N° 54 del 18 de marzo del 2019, para la ejecución del proyecto de "Mejoramiento de la Ruta Nacional 160, Samara -Nosara", declaro de utilidad pública del terreno registrado mediante el Folio Real N° 5-32708, así mismo los planos que se generaron del inmueble, que dicha resolución a posterior fue modificada mediante resolución administrativa N° 2022-001745 de las nueve horas cuarenta y cinco minutos del día veintiuno del mes de diciembre del dos mil veintidós, publicada en el Alcance No. 51, de la Gaceta No. 55, del 24 de marzo del 2023, que ella se incluyeron los planos catastrados 1) G-1732164-2014, 88 metros cuadrados, 2) G-1682272-2013, 521 metros cuadrados, 3)G-1732163-2014, 358 metros cuadrados, 4) G-1732161-2014, 669 metros cuadrados, 5) G-1732162-2014, 819 metros cuadrados, 6) G-1732157-2014, los anteriores propiedad del señor Raúl Rodríguez Lobo, cédula de identidad 5-0121-0632. Que de la anterior resolución se generó en su por tanto la modificación donde se modifica el plano catastrado G-1732163-2014 por el plano G-2302051-2021 con una medida de 358 metros cuadrados.

2) Que la Procuraduría General de la República (PGR), mediante su oficio No. DNE-OFI-255-2024, señala en su tenor que: (...) "la modificación de la declaratoria de interés, emitida mediante la resolución 2022-001745, señala que el plano catastrado número G-2302051-2021 modifica el plano G-1732163-2014; sin embargo, el oficio DAJ-ABI-2021-2279 de fecha 30 de agosto del 2021, dispone que el plano catastrado antes mencionado, modifica el plano G-1732161-2014, lo que genera una contradicción de información con respecto a la declaratoria de interés 000209 del 15 de febrero del 2019".

3) Que el necesario continuar con la adquisición del terreno registrado mediante el Folio Real N° 5-32708, situado 05 Samara, Cantón 02 Nicoya, de la Provincia de Guanacaste, se establece que, el inmueble presenta varios planos mismos que fueron expuesto en el oficio No. DAJ-ABI-2021-2279, que se dispone así: G-1682272-2013, con un área de 88 m<sup>2</sup>, G-1732157-2014, con un área de 819,00m<sup>2</sup>, G-1732161, con un área de 358,00m<sup>2</sup>, G-1732162-2014, con un área de 699,00m<sup>2</sup>, G-1732163-2014, con un área de 521,00m<sup>2</sup>, G-1732164, con un área de 305,00m<sup>2</sup>, de las cuales se establece que, son las áreas a expropiar.

### CONSIDERANDO

Primero: Vistos los antecedentes que constan en el expediente administrativo N° SABI 2018-36, que al efecto lleva el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, resulta necesario continuar con la adquisición del terreno registrado mediante el Folio Real N° 5-32708, situado 05 Samara, Cantón 02 Nicoya, de la Provincia de Guanacaste, propiedad del señor Raúl Rodríguez Lobo, cédula de identidad 5-0121-0632.

Modificación declaratoria de interés público Raúl Rodríguez Lobo

Segundo: Que, dentro del análisis dado a las condiciones expuestas en las resoluciones administrativas practicadas, en tanto que, se constata que, hay un error material en los planos expuesto y las condiciones de áreas, siendo lo idóneo conforme

las condiciones expuestas en el oficio de la PGR mediante su oficio No. DNE-OFI-255-2024, además podemos ver que se da una variable en uno de los planos, esto al momento de poder visualizar en el sistema digitalizado del Registro Nacional, la sección de inmuebles, deja ver que existen seis planos en total y que se dio la modificación del plano castrado N° G-1732161-2014, siendo el nuevo plano el N° G-2302051-2021, los dos son de un área de 358,00 metros cuadrados, debiéndose corregir esto con la finalidad de enmendar las condiciones de los errores materiales percibidos en las resoluciones anteriores.

En razón de lo anterior, y de conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública, que establece que en cualquier tiempo podrá la Administración rectificar los errores materiales o de hecho y los aritméticos, procede a confeccionar la presente modificación en referencia a la resolución administrativa N° 2022-001745 de las nueve horas cuarenta y cinco minutos del día veintiuno del mes de diciembre del dos mil veintidós, publicada en el Alcance No. 51, de la Gaceta No. 55, del 24 de marzo del 2023, donde deberá establecerse que, los seis planos con la condición de numeración y de áreas idóneas son lo siguientes y que se mantienen como necesarios de adquirir: 1) 5-1682272-2013, con un área de 88,00 m<sup>2</sup>, 2) 5-1732157, con un área de 819 m<sup>2</sup>, 3) 5-1732161 con un área de 358 m<sup>2</sup>, en este caso el mismo se sustituye con el plano catastrado 5-2302051-2021 con un área de 358 m<sup>2</sup>, 4) 5-1732162 con un área de 699 m<sup>2</sup>, 5) 5-1732163-2014 con un área de 521 m<sup>2</sup>, 6) 5-1732164-2014 con un área de 305 m<sup>2</sup>. En lo que reste de la resolución indicada inicialmente y que no se haya modificado en este acto, se mantendrá incólume.

En razón de todo lo anterior, se procede a emitir la presente resolución, determinándose:

**POR TANTO,**

## EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

### RESUELVE:

1. Modificar la declaratoria de "interés o utilidad pública", contenida en la resolución administrativa N° 2022-001745 de las nueve horas cuarenta y cinco minutos del día veintiuno del mes de diciembre del dos mil veintidós, publicada en el Alcance No. 51, de la Gaceta No. 55, del 24 de marzo del 2023, a efecto de que el presente trámite expropiatorio sea sobre inmueble matrícula: Folio Real N° 5-32708, situado 05 Samara, Cantón 02 Nicoya, de la Provincia de Guanacaste, propiedad del señor Raúl Rodríguez Lobo, cédula de identidad 5-0121-0632, donde es necesario la adquisición de los planos 1) 5-1682272-2013, con un área de 88,00 m<sup>2</sup>, 2) 5-1732157, con un área de 819 m<sup>2</sup>, 3) 5-2302051-2021 con un área de 358 m<sup>2</sup>, 4) 5-1732162 con un área de 699 m<sup>2</sup>, 5) 5-1732163-2014 con un área de 521 m<sup>2</sup>, 6) 5-1732164-2014 con un área de 305 m<sup>2</sup>, determinándose que las anteriores áreas y planos, son necesarios para la construcción del proyecto denominado: "Mejoramiento de la Ruta Nacional 160, Samara -Nosara".
2. Se mantendrá vigente e incólume de la resolución administrativa N° 2022-001745 de las nueve horas cuarenta y cinco minutos del día veintiuno del mes de diciembre del dos mil veintidós, publicada en el Alcance No. 51, de la Gaceta No. 55, del 24 de marzo del 2023, todo aquello que en la presente resolución no haya sido variado.
3. Ordénese al Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles de este Ministerio, revisar el proceso de expropiación en los términos dichos y darle continuidad conforme al procedimiento administrativo.
4. Rige a partir de su publicación.

### NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE,

Mauricio Batalla Otárola, Ministro de Obras Públicas y Transportes.—1 vez.—Solicitud N° 530743.—( IN2024889044 ).

**Res. N° 2024-001218.**—MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES.—San José, a las ocho horas con diez minutos del día ocho del mes de agosto **del dos mil veinticuatro.**

Diligencias de “Declaratoria de Interés Público y Mandamiento Provisional de Anotación”, con relación al inmueble necesario para la construcción del proyecto denominado: **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”.**

## RESULTANDO

1.- Que mediante oficio N°DAJ-ABI-2024-1047 del 30 de julio de 2024, remitido por el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles de la Dirección de Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se solicitó emitir el acto resolutivo correspondiente, con el fin de declarar de interés público y expedir el mandamiento provisional de anotación que a tales efectos prescribe la Ley de Expropiaciones N°9286 del 11 de noviembre de 2014 publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°24 del 04 de febrero de 2015, y las reformas contenidas en la Ley N°9462 del 29 de junio de 2017, publicada en el Alcance N°175 a la Gaceta N° 136 del 18 de julio de 2017, en relación con el inmueble folio real número **2-308981-000**, cuya naturaleza es terreno de pastos, situado en el distrito 3 Buena Vista, cantón 10 San Carlos, de la provincia de Alajuela, con una medida de 66.595,00 metros cuadrados.

2.- Que del referido inmueble es impostergable la adquisición de un área de terreno equivalente a **714,00 metros cuadrados, según plano catastrado N°2-24937-2024**; siendo necesaria su adquisición para la construcción del proyecto denominado: **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”.**

3.- Que las diligencias de expropiación se tramitan bajo el expediente administrativo N° **SABI 2024-36.**

4.- Que en razón de lo anterior y por constituir de interés público la presente declaratoria, al requerirse el citado inmueble para la construcción del proyecto mencionado supra, conoce este Despacho y,

## CONSIDERANDO

La Ley de Expropiaciones, N°9286 del 11 de noviembre de 2014, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°24 del 04 de febrero de 2015, y las reformas contenidas en la Ley N°9462 del 28 de julio de 2017, publicada en el Alcance N°175 del 18 de julio de 2017, establece en sus artículos 2, 18 y 20, que en todo caso en que la Administración Pública requiera para el cumplimiento de sus fines, adquirir bienes o afectar derechos, deberá proceder a dictar un acto resolutivo mediante el cual sea declarado de interés público el bien o derecho en referencia, a la vez que contenga un mandamiento provisional de anotación en el correspondiente Registro Inmobiliario.

De conformidad con las disposiciones normativas, procede declarar de interés público el área de dicho inmueble que a continuación se describe:

- a) Inscripción en el Registro Inmobiliario, finca número **2-308981-000**.
- b) situada en el distrito 3 Buena Vista, cantón 10 San Carlos, de la provincia de Alajuela, cuyos linderos se encuentran indicados en el plano catastrado N° **2-24937-2024**.
- c) Propiedad de: **Ganadera Caño de Oro Sociedad Anónima**, cédula jurídica número 3-101-129705.

Área: **714,00** metros cuadrados, para la construcción del proyecto **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”**, según se ha establecido supra.

**POR TANTO,**

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES**

**RESUELVE:**

1.- Declarar de interés público, respecto al inmueble folio real número **2-308981-000**, cuya naturaleza es terreno de pastos, situado en el distrito 3 Buena Vista, Cantón 10 San Carlos de la provincia de Alajuela, propiedad de **Ganadera Caño de Oro Sociedad Anónima**,

cédula jurídica número 3-101-129705, un área de **714,00 metros cuadrados**, cuyos linderos se encuentran limitados en el **plano catastrado N°2-24937-2024**, necesaria para la construcción del proyecto denominado: **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”**.

**2.-** Ordenar mandamiento provisional de anotación ante el Registro Nacional, del área de dicho inmueble, que por esta Resolución se ha establecido como necesaria para la continuación del proyecto en referencia y conforme a lo prescrito por la Ley de Expropiaciones y sus reformas.

**3.-** Procedan las dependencias administrativas competentes a continuar con el procedimiento establecido al efecto para la adquisición de dicha área de terreno, con especial observancia de los plazos fijados y en estricto apego a lo prescrito por la Ley de Expropiaciones y sus reformas.

**PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE,**

Mauricio Batalla Otárola, Ministro de Obras Públicas y Transportes.— 1 vez.—Solicitud N° 530748.—( IN2024889045 ).

**Res. N° 2024-001234.**—EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, a las trece horas del día nueve del mes de agosto del dos mil veinticuatro.

Conoce este Despacho las diligencias para que vía resolutive se haga la declaratoria de “interés o utilidad pública”, sobre un lote con una medida de 39185,00 metros cuadrados, según plano catastro A-27835-2024, parte de la finca folio real 2-436160-001,0002-, incluido dentro del proceso para la ejecución del proyecto denominado “Tramo central, Sinfón La abundancia”.

### RESULTANDO

1.- Que mediante oficio N°DAJ-ABI-2024-1050 del 30 de julio del 2024, suscrito por el Ing. Maurilio Hernández Zumbado, jefe a.i., del Departamento de Adquisiciones de Bines inmuebles de la Dirección de Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas, se solicitó proceder a emitir mediante acto resolutive, la declaratoria de interés público y expedir el mandamiento provisional de anotación que a tales efectos emana la Ley N°9286 “Ley de expropiaciones”, del 11 de noviembre del 2014, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°24 del 04 de febrero del 2015 y sus reformas contenidas en la Ley N°9462 “Reforma a la Ley de expropiaciones”, del 11 de julio del 2017, publicada en el Alcance N° 175 del 28 de julio del 2017, en relación con el inmueble inscrito en el Registro Inmobiliario, según plano catastro A-27835-2024, parte de la finca folio real 2-436160-001,0002-, incluido dentro del proceso para la ejecución del proyecto denominado “Tramo central, Sinfón La abundancia”.

2.- Que el referido inmueble es de impostergable adquisición con una medida de 39185,00 metros cuadrados, incluido dentro del proceso para la ejecución del proyecto denominado “Tramo central, Sinfón La abundancia”.

3.- Que las diligencias de expropiación se tramitan mediante el expediente administrativo N° SABI 2024-45, a nombre de: Policario Corrales Chacón, portador de la cédula de identidad número 203150712, y Edwin Rojas Morera, portador de la cédula de identidad número 202600848.

4.- Que conoce este Despacho y,

## CONSIDERANDO

La Ley de Expropiaciones, N°9286 del 30 de octubre de 2014, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°24 del 04 de febrero de 2015, y las reformas contenidas en la Ley N°9462 del 29 de junio de 2017, publicada en el Alcance N°175 del 18 de julio de 2017, establece en sus Artículos N°2, N°18 y N°20, que en todo caso en que la Administración Pública requiera para el cumplimiento de sus fines, adquirir bienes o afectar derechos, deberá proceder a dictar un acto resolutivo mediante el cual sea declarado de interés público el bien o derecho en referencia, a la vez que contenga un mandamiento provisional de anotación de ser requerido en el correspondiente Registro Inmobiliario.

De conformidad con las disposiciones normativas, se procede a declarar de interés público el área de dicho inmueble que a continuación se describe:

- a) Inscripción en el Registro Inmobiliarios según plano catastro A-27835-2024, parte de la finca folio real 2-436160-001,0002.
- b) Naturaleza del terreno: Terreno de repasto.
- c) Ubicada: Distrito 2 Lagunilla, Cantón 11 Zarcero de la Provincia de Alajuela.
- d) Propiedad a nombre de: a nombre de: Policario Corrales Chacón, portador de la cédula de identidad número 203150712, y Edwin Rojas Morera, portador de la cédula de identidad número 202600848.
- e) Área total a adquirir: 39185,00 metros cuadrados.

En razón de todo lo anterior, se procede a emitir la presente resolución, determinándose:

**POR TANTO,**

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES**

**RESUELVE:**

1.- Declárese de interés público el área del terreno a expropiar con una medida de 39185,00 metros cuadrados, según plano catastro A-27835-2024, parte de la finca folio real 2-436160-001,0002-, incluido dentro del proceso para la ejecución del proyecto denominado "Tramo central, Sinfón La abundancia".

**2.-** Ordenar un mandamiento provisional de anotación ante el Registro Nacional de ser inscrito el inmueble en periodo de ejecución del proceso, respecto al área de expropiación sobre dicho inmueble, que por esta resolución se ha establecido como necesaria para la continuación del proyecto en referencia y conforme a lo prescrito por la Ley de Expropiaciones y sus reformas.

**3.-** Procedan las dependencias administrativas competentes a continuar con el procedimiento establecido al efecto, para la adquisición de dicha área de terreno, con especial observancia de los plazos fijados y en estricto apego a lo prescrito por la Ley de Expropiaciones y sus reformas.

**PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE,**

Mauricio Batalla Otárola, Ministro de Obras Públicas y Transportes.— 1 vez.—Solicitud N° 530750.—( IN2024889046 ).

**Res. N° 2024-001233.—MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES.—** San José, a las doce horas del día nueve del mes de agosto del dos mil veinticuatro.

Diligencias de “Declaratoria de Interés Público y Mandamiento Provisional de Anotación”, con relación al inmueble necesario para la construcción del proyecto denominado: **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”**.

### RESULTANDO

1.- Que mediante oficio N°DAJ-ABI-2024-1032 del 29 de julio de 2024, remitido por el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles de la Dirección de Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se solicitó emitir el acto resolutivo correspondiente, con el fin de declarar de interés público y expedir el mandamiento provisional de anotación que a tales efectos prescribe la Ley de Expropiaciones N°9286 del 11 de noviembre de 2014 publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°24 del 04 de febrero de 2015, y las reformas contenidas en la Ley N°9462 del 29 de junio de 2017, publicada en el Alcance N°175 a la Gaceta N° 136 del 18 de julio de 2017, en relación con el inmueble folio real número **2-383052-001-002-003**, cuya naturaleza es terreno de pastos y montaña, dividido en dos porciones, situado en el distrito 3 Buena Vista, cantón 10 San Carlos, de la provincia de Alajuela, con una medida de 275.616,00 metros cuadrados.

2.- Que del referido inmueble es impostergable la adquisición de un área de terreno equivalente a **210,00 metros cuadrados, según plano catastrado N°2-28002-2024**; siendo necesaria su adquisición para la construcción del proyecto denominado: **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”**.

3.- Que las diligencias de expropiación se tramitan bajo el expediente administrativo N° **SABI 2024-54**.

4.- Que en razón de lo anterior y por constituir de interés público la presente declaratoria, al requerirse el citado inmueble para la construcción del proyecto mencionado supra, conoce este Despacho y,

### CONSIDERANDO

La Ley de Expropiaciones, N°9286 del 11 de noviembre de 2014, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°24 del 04 de febrero de 2015, y las reformas contenidas en la Ley N°9462 del 28 de julio de 2017, publicada en el Alcance N°175 del 18 de julio de 2017, establece en sus artículos 2, 18 y 20, que en todo caso en que la Administración Pública requiera para el

cumplimiento de sus fines, adquirir bienes o afectar derechos, deberá proceder a dictar un acto resolutivo mediante el cual sea declarado de interés público el bien o derecho en referencia, a la vez que contenga un mandamiento provisional de anotación en el correspondiente Registro Inmobiliario.

De conformidad con las disposiciones normativas, procede declarar de interés público el área de dicho inmueble que a continuación se describe:

- a) Inscripción en el Registro Inmobiliario, finca número **2-383052-001-002-003**.
- b) situada en el distrito 3 Buena Vista, cantón 10 San Carlos, de la provincia de Alajuela, cuyos linderos se encuentran indicados en el plano catastrado N° **2-28002-2024**.
- c) Propiedad de: **Oscar Mario Alfaro Rodríguez**, cédula de identidad número **2-0542-0988**; **Clemencia Rodríguez Arroyo**, cédula de identidad número **2-0213-0394** y **Ganadera Don Raquel Sociedad de Responsabilidad Limitada**, cédula jurídica número **3-102-247950**.

Área: **210,00** metros cuadrados, para la construcción del proyecto **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”**, según se ha establecido supra.

POR TANTO,

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES**

**RESUELVE:**

1.- Declarar de interés público, respecto al inmueble folio real número **2-383052-001-002-003**, cuya naturaleza es terreno de pastos y montaña, dividido en dos porciones, situado en el distrito 3 Buena Vista, Cantón 10 San Carlos de la provincia de Alajuela, propiedad de **Oscar Mario Alfaro Rodríguez**, cédula de identidad número **2-0542-0988**; **Clemencia Rodríguez Arroyo**, cédula de identidad número **2-0213-0394** y **Ganadera Don Raquel Sociedad de Responsabilidad Limitada**, cédula jurídica número **3-102-247950**, un área de **210,00 metros cuadrados**, cuyos linderos se encuentran limitados en el **plano catastrado N°2-28002-2024**, necesaria para la construcción del proyecto denominado: **“Diseño Constructivo del Tramo Central Sifón La Abundancia de la Nueva Carretera San Carlos, Provincia de Alajuela”**.

2.- Ordenar mandamiento provisional de anotación ante el Registro Nacional, del área de dicho inmueble, que por esta Resolución se ha establecido como necesaria para la continuación del proyecto en referencia y conforme a lo prescrito por la Ley de Expropiaciones y sus reformas.

**3.**— Procedan las dependencias administrativas competentes a continuar con el procedimiento establecido al efecto para la adquisición de dicha área de terreno, con especial observancia de los plazos fijados y en estricto apego a lo prescrito por la Ley de Expropiaciones y sus reformas.

**PUBLÍQUESE Y NOTIFÍQUESE,**

Mauricio Batalla Otárola, Ministro de Obras Públicas y Transportes.—1 vez.—Solicitud N°530751 .—( IN2024889048 ).

# DOCUMENTOS VARIOS

## HACIENDA

### DIRECCIÓN GENERAL DE TRIBUTACIÓN

MH-DGT-RES-0019-2024- “Criterios objetivos de selección y criterios de riesgo para la ejecución de las actuaciones de supervisión, verificación y monitoreo del reporte CRS, para el año 2024.”- San José a las ocho horas y treinta minutos del doce de agosto de dos mil veinticuatro.

#### CONSIDERANDO:

I.- Que, el artículo 99 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios Ley N°4755, en adelante Código Tributario, faculta a la Administración Tributaria, para dictar normas generales para los efectos de la correcta aplicación de las leyes tributarias dentro de los límites que fijen las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes.

II.- Que la “Convención sobre Asistencia Administrativa Mutua en Materia Fiscal de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos OCDE” –en adelante la Convención–, a la cual la República de Costa Rica se adhirió mediante Ley N°9118, que establece en el artículo 6, denominado "Intercambio de Información Automático", que las partes intercambiarán cualquier información que sea previsiblemente relevante para la administración y aplicación de sus leyes locales en relación con los impuestos cubiertos por la Convención.

III.- Que la Convención constituye una norma supra legal, al ser un convenio internacional que forma parte de las fuentes del derecho tributario, según lo establece el artículo 2 del Código Tributario.

IV.- Que el Gobierno de Costa Rica, mediante la adhesión a la Declaración sobre el Intercambio Automático de Información en Materia Fiscal de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), – en adelante OCDE– firmada en mayo de 2014, promovida por el Foro Global de Transparencia e Intercambio de Información para Fines Fiscales de OCDE en adelante –Foro Global–, se comprometió a implementar el Intercambio Automático de Información correspondiente a las cuentas financieras, denominado Estándar de Reporte Común o "Common Reporting Standard" – en adelante CRS– y sus respectivos comentarios debidamente aprobados por el Consejo de la OCDE, como la herramienta mediante la cual se intercambiará información de manera anual con otras jurisdicciones.

V.- Que dentro de los temas medulares que ha consignado el Foro Global en el Acuerdo Multilateral entre Autoridades Competentes sobre Intercambio Automático de Información de Cuentas Financieras, además de la implementación del CRS y sus comentarios, se indican los principios básicos correspondientes a la confidencialidad, la protección de datos y la existencia de una infraestructura adecuada para la efectividad de los intercambios, a la vez se establece que las instituciones financieras de los países comprometidos con el intercambio de información, deberán aplicar los procedimientos de debida diligencia para identificar las cuentas financieras que estarán sujetas al reporte.

VI.- Que el artículo 106 quáter del Código Tributario, denominado "Procedimiento para requerir información financiera para el intercambio con otras jurisdicciones en virtud de un convenio internacional", faculta a la Administración Tributaria para implementar el intercambio automático de información previsiblemente pertinente para efectos tributarios, en los casos en que se ejecute un convenio internacional de intercambio de información tributaria.

VII.- Que el artículo 106 quáter del Código Tributario establece, que la Administración Tributaria tiene la facultad de supervisar, verificar y monitorear a las entidades sujetas a reportar la información previsiblemente pertinente para efectos tributarios para la implementación de instrumentos internacionales para el intercambio de información en materia tributaria, lo anterior en aplicación de los procedimientos internos de control, cumplimiento y entrega de la información, así como el acatamiento del estándar de reporte común. Para el cumplimiento de lo anterior, la Administración Tributaria emite la presente resolución correspondiente a los criterios objetivos de selección establecidos con el propósito de evaluar y diagnosticar, mediante la utilización de procesos técnicos, el riesgo de comportamiento irregular o incumplimiento de las entidades financieras en los procesos antes mencionados. A su vez, la presente resolución incluye los criterios de riesgo tomados en cuenta para tales efectos. Esta resolución se actualizará de forma anual.

VIII.-Que, conforme a lo anterior, resulta necesario definir los criterios objetivos de selección y los criterios de riesgo específicos para realizar el control del reporte de cuentas financieras basado en el CRS.

IX.-Que conforme a lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto Ejecutivo N°37045-MP-MEIC de fecha 22 de febrero de 2012, denominado

“Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos”, la presente regulación no establece ni modifica trámites, requisitos o procedimientos que el administrado deba cumplir ante la Administración Central, sino que en virtud de esta resolución se determinan los criterios de selección y los criterios de riesgo para el control del cumplimiento del reporte CRS, con el fin que la Administración Tributaria pueda supervisar, verificar y monitorear a las entidades sujetas a reportar, en la aplicación de los procedimientos internos de control, cumplimiento y entrega de la información, así como el acatamiento del estándar relacionado con el tipo de información a reportar, conforme a lo establecido en el artículo 106 quáter del Código de Normas y Procedimientos Tributarios; por lo anterior, al estar frente a una disposición operativa de la Administración Tributaria, se considera que la presente regulación no requiere de proceso de control previo de mejora regulatoria.

X.— Que, en acatamiento del artículo 174 del Código Tributario, el proyecto de la presente resolución se publicó en el sitio Web <https://www.hacienda.go.cr/ProyectosConsultaPublica.html>, sección "Proyectos en Consulta Pública"; con el fin de que las entidades representativas de carácter general, corporativo o de intereses difusos conozcan sobre este proyecto de resolución y puedan realizar las observaciones sobre el mismo, en el plazo de diez días hábiles siguientes a la publicación del primer aviso en el Diario Oficial La Gaceta. En el presente caso, el primer y segundo avisos fueron publicados en La Gaceta N° 127 del 11 de julio de 2024 y N° 128 del 12 de julio respectivamente. Por lo que a la fecha de emisión de esta resolución se recibieron observaciones al proyecto indicado, y se consideraron las observaciones atinentes, siendo que la presente corresponde a la versión final aprobada.

**Por lo tanto,  
El Director General de Tributación emite la siguiente resolución:**

**“Criterios objetivos de selección y criterios de riesgo para la ejecución de las actuaciones de supervisión, verificación y monitoreo del reporte CRS, para el año 2024”**

**Artículo 1—Criterios objetivos de selección.** Para la elaboración y ejecución de los planes relacionados con las actuaciones de supervisión, verificación y monitoreo del reporte anual del Estándar de Reporte Común

o "Common Reporting Standard" –CRS– en las entidades financieras que se encuentren sujetas a reportar de conformidad con el Estándar de Reporte común CRS y la Resolución General sobre Debida Diligencia para el suministro de información de entidades financieras y no financieras, para el intercambio automático de información sobre cuentas financieras: Common Reporting Standard (CRS), N° DGT–R–016–2020 del 29 de julio de 2020 y sus reformas, se definen los siguientes criterios de selección, con el objeto de evaluar y diagnosticar mediante la utilización de procesos de control tributario, el riesgo de un comportamiento o incumplimiento en la aplicación de los procedimientos internos de control, cumplimiento y entrega de la información, así como el acatamiento y la implementación del estándar relacionado con el tipo de información a reportar. La selección de entidades sujetas a reportar para ser objeto de actuaciones de supervisión, verificación y monitoreo se fundamentará en al menos uno de los siguientes criterios:

a) Cuando una entidad sujeta a reportar se encuentre entre el 20% de entidades que presenten reportes CRS con la mayor cantidad de cuentas reportadas.

b) Cuando una entidad sujeta a reportar haya enviado reportes a jurisdicciones que, hayan informado a la Administración Tributaria de inconsistencias en la información recibida.

c) Cuando una entidad sujeta a reportar se encuentre entre el 20% de entidades que reporta a la mayor cantidad de jurisdicciones.

d) Cuando una entidad sujeta a reportar se encuentre clasificada entre los Grandes Contribuyentes Nacionales.

e) Cuando una entidad sujeta a reportar no haya cumplido con el envío de los archivos XML o la presentación del Acta Jurada en períodos anteriores.

f) Cuando una entidad sujeta a reportar haya enviado información sobre cuentas reportables en períodos anteriores y posteriormente incumpla con el envío de la información o presente un Acta Jurada indicando que no tiene cuentas a reportar.

g) Cuando el resultado de la aplicación de la “Herramienta de Auto Revisión para el cumplimiento de deberes de reporte según CRS”, una entidad sujeta a reportar registre indicios de incumplimientos o cumplimientos parciales superiores al 50% en cualquiera de las secciones de la Herramienta, sean los controles de una entidad financiera a nivel de entidad, de proceso o de presentación oportuna de informes.

h) Cuando la cantidad de cuentas no documentadas reportada por una entidad sujeta a reportar aumenta con respecto a los dos años anteriores.

i) Cuando la entidad sujeta a reportar haya reducido en un 20% el número de cuentas financieras reportadas respecto del periodo anterior.

j) Cuando la Administración Tributaria identifique entidades sujetas a reportar y/o que por disposición legal se encuentran regulados por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), Superintendencia General de Valores (SUGEVAL), Superintendencia General de Seguros (SUGESE), Superintendencia de Pensiones (SUPEN) y / o se encuentren afiliadas al Instituto Nacional de Fomento Cooperativo (INFOCOOP), que no hayan realizado los reportes en los años anteriores.

**Artículo 2. — Criterios de riesgo.** Los criterios de riesgo que se tomarán en cuenta para la elaboración y ejecución de actuaciones de supervisión, verificación y monitoreo del reporte CRS, son los siguientes:

a) Incumplimiento en el suministro de la información en la fecha establecida.

b) Suministro de información errónea o incompleta.

c) Omisión en la aplicación de procedimientos internos de control, cumplimiento y entrega de la información apropiados.

d) No aplicación o aplicación incorrecta del estándar CRS y la documentación complementaria, tales como los comentarios al estándar y las preguntas frecuentes.

e) Incumplimiento en la obtención de auto-certificaciones para las cuentas nuevas y cualquier otro incumplimiento en la ejecución de la debida diligencia.

f) Incumplimiento en el mantenimiento de los registros que respaldan el reporte CRS por 5 años.

g) Incremento en la cantidad de cuentas no documentadas.

h) Información de terceros indican que una entidad financiera determinada no ha presentado el reporte CRS.

**Artículo 3º— Vigencia.** La presente resolución rige a partir de su publicación.

Publíquese.—Mario Ramos Martínez, Director General de Tributación.—1 vez.—Solicitud N° 530252.—( IN2024887872 ).

# **REGLAMENTOS**

## **JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA**

### **ADMINISTRACIÓN PORTUARIA**

Se les comunica a todos los interesados, que nuestro Consejo de Administración en Sesión Ordinaria No.14-2024, celebrada el 22 de agosto del 2024, Artículo II-a), acordó, aprobar y publicar el reglamento, que se transcribe a continuación:

#### **REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN Y CABOTAJE EN LA RED DE LOS CANALES DEL NORTE ADMINISTRADOS POR LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)**

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) ha jugado un papel crucial en la administración y desarrollo de la canalización del Atlántico en Costa Rica. Desde su creación por la Ley N° 3091 en 1963, y a través de sucesivas reformas y decretos, JAPDEVA ha sido la entidad encargada de administrar la canalización del Atlántico o Canales del Norte, y las tierras y bienes que la ley le otorga.

La Ley N° 5680 de 1975, que creó el Parque Nacional Tortuguero, reafirmó la responsabilidad de JAPDEVA de administrar la vía acuática dentro de los linderos del parque. Esta ley también establece la necesidad de que JAPDEVA elabore un reglamento que regule la navegación y el cabotaje, tal como lo mandan los artículos 10, 11 y 12 de la misma ley.

Este reglamento es esencial para garantizar una navegación segura y eficiente a lo largo de toda la red de canales naturales y artificiales que unen Moín con Barra de Colorado, y las zonas adyacentes. Además, el reglamento debe asegurar que las actividades de cabotaje se realicen de manera ordenada.

Por lo tanto, la elaboración de este reglamento por parte de JAPDEVA es de suma importancia para la gestión efectiva de la red de Canales del Norte, la protección del Parque Nacional Tortuguero y la promoción de un transporte fluvial seguro y sostenible en la región.

#### **Considerando:**

- I. Que por Ley N.º 45 del 4 de agosto de 1916, se autorizó al Poder Ejecutivo para destinar 50 mil colones para la apertura de los caños que comunican la laguna Simón, del Colorado, con la del Tortuguero, con la capacidad necesaria para la navegación de las embarcaciones que pudieran navegar en el río Parismina. (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, pp. 118-119).
- II. Que, en 1961, el Ministerio de Obras Públicas presentó el “Proyecto Preliminar de Canalización: Lagunas del Atlántico”, con las descripciones de los sectores por canalizar, elaborado en agosto de 1960 por Consultécnica Ltda. (Biblioteca Nacional, signatura Cr 386.4/C8375p; Archivo Nacional, serie: aa, signaturas 17.896, 17.897 y 17.898). La distancia habilitada permitiría unir Moín con Barra de Colorado en una extensión navegable de 112 km.

- III. Que la Ley N° 3091 de 18 de febrero de 1963 creó la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, y le encargó “construir y administrar la canalización del Norte del Atlántico de Costa Rica” (art. 1º) y administrar “todos los terrenos del Estado situados en el área habilitada por la canalización, comprendidos en un área de diez kilómetros desde el mar hacia el interior paralela a la costa, y una faja de tres kilómetros de ancho paralela a ambos lados de los ríos y canales”, salvo “las áreas adjudicadas por leyes anteriores al Instituto Costarricense de Turismo” (art. 23). A la Junta le correspondió colaborar con el Ministerio de Obras Públicas para la canalización del Tortuguero según el plan vial contenido en la Ley N° 2719 del 10 de febrero de 1961 (Parte Quinta, punto 88). Concluida la obra, sus instalaciones y canales pasarían a la Junta para su administración (Transitorio IV).
- IV. Que el Decreto N° 20 del 21 de diciembre de 1964, señaló que el traspaso a favor de JAPDEVA conforme al artículo 23 de la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963, estaba referido a los terrenos comprendidos desde el km 13 al km 104 según el “Proyecto Preliminar de Canalización Lagunas del Atlántico” elaborado por Consultécnica Ltda. en 1961 (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, p.536). Con la indicación del citado km 13, se excluyeron los terrenos traspasados al ICT. (Ver supra nota 100). La interpretación se precisó con el Decreto N° 12 del 29 de abril de 1966, que reformó el artículo 1º del Decreto N° 20 de 1964 para indicar que se trataba “del kilómetro 13 al Norte de la desembocadura del río Moín” (Colección de Leyes y Decretos, semestre 1, p. 631).
- V. Que en relación con la “faja de tres kilómetros de ancho paralela a ambos lados de los ríos y canales que administre la Junta”, el Decreto N° 12 del 29 de abril de 1966, artículo 1º inciso b), hace mención a los ríos Pascual, Matina, Santa Marta, Madre de Dios, Pacuare, Chiquero, Parismina y sus afluentes (Aguas Arcas, Reventazón y Jiménez), Caño California, Sierpe, Caño Sérvulo, Tortuguero y sus afluentes (Agua Fría, Sérvulo, Mora y Chiquero), La Suerte y su afluente Desenredo, Penitencia, Palacio, Colorado y sus afluentes (Caño Bravo, Caño Madre, Zapote, Sardino, Chirripó, Chirripocito, Caño Parasal y Caño Negro). Agrega además, que “a partir del kilómetro 13 y hasta el kilómetro 55 el límite de la faja de 3 kilómetros será de 20 kilómetros medidos en línea perpendicular a la costa hacia el interior, y del kilómetro 55 hasta la frontera, ese límite será de 30 kilómetros medidos en igual forma” (Colección de Leyes y Decretos, semestre 1, pp. 631-632).
- VI. Que la Ley N° 3091 de 18 de febrero de 1963, fue reformada por la N° 5337 de 27 de agosto de 1973, encargando siempre a JAPDEVA “administrar la canalización del Atlántico y las tierras y bienes que esta misma ley le otorga” (artículo 1º), concretamente “todos los terrenos del Estado situados en el área habilitada por canales navegables, comprendidos en un área de diez kilómetros desde el mar hacia el interior, paralela a la costa, y una faja de tres kilómetros de ancho paralela a ambos lados de los ríos y canales que administre la Junta” (artículo 41, inciso b) (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, pp. 511-520).
- VII. Que luego de casi 10 años de trabajos, el Decreto N° 3729 del 3 de mayo de 1974 (La Gaceta N° 85 del 7 de mayo de 1974), declaró inaugurado el sistema de navegación fluvial de 112 km de canales naturales y artificiales entre Moín y Barra de Colorado, con las terminales de Moín, Pacuare,

Parismina, Tortuguero y Barra del Colorado. La canalización por sectores fue la siguiente: 1) Moín - Dos Bocas, 2) Dos Bocas – Río Matina, 3) Río Matina – Laguna de Urpiano, 4) Laguna de Urpiano – Río Santa Marta, 5) Río de Santa Marta – Río Pacuare, 6) Río Pacuare – Río Chiquero, 7) Río Chiquero – Parismina, 8) Parismina – Norte Caño Penitencia, 9) Norte Caño Penitencia – Samay Laguna, 10) Samay Laguna – Barra del Colorado.

VIII. Que, además, se dio la creación del Parque Nacional Tortuguero, considerando que a lo largo y ancho de estos canales existían especies de flora y fauna del Trópico Americano, dado el extraordinario valor escénico de los canales y lagunas, y al contarse con extensiones considerables de suelos inundables con severas restricciones para el uso agrícola, el Decreto N° 1235 de 7 de setiembre de 1970 creó el Parque Nacional Tortuguero (La Gaceta N° 213 del 24 de setiembre de 1970). La Ley N° 5680 del 3 de noviembre de 1975 reiteró su constitución (art. 1°), y prohibió pescar o cazar tortugas marinas de cualquier especie (ver supra notas 44 y 83), o recolectar o recoger sus huevos o despojos desde la desembocadura del río Matina a la desembocadura del Colorado y hasta el límite de las aguas territoriales del país en el mar Caribe (art. 8, inciso c). También se prohibió, dentro del área del Parque, recolectar o extraer objetos de valor histórico o arqueológico (art. 8, inciso d). El numeral 10 dispuso **que JAPDEVA mantendrá la administración de la vía acuática dentro de los linderos del parque**, con edificaciones para servicio de cabotaje, procurando causar el menor daño al aspecto escénico natural y no provocar contaminación (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, pp. 1042-1045). (Se añade la negrita).

IX. Que tal y como se indica en ese dictamen, la Ley no. 3091 de 18 de febrero de 1963 creó la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, como ente autónomo del Estado que se encargará de construir y administrar la canalización del Norte del Atlántico de Costa Rica. Luego, la Ley no. 5337 de 27 de agosto de 1973 que reformó integralmente la Ley 3091, mantuvo como una competencia de JAPDEVA administrar la canalización del Atlántico.

X. Que consecuentemente, el Decreto no. 3729 de 3 de mayo de 1974 que inauguró el Sistema de Canalización del Atlántico, en su artículo 2° dispuso: encargase la administración de los canales del Atlántico, dentro de la circunscripción territorial que al efecto determine el Instituto Geográfico Nacional, a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, comprendiéndose dentro de la citada administración, además de los bienes inmuebles que integran la canalización del Atlántico, los siguientes canales naturales y artificiales entre Moín y Barra de Colorado (112 Km).

XI. Que en el artículo 4° de ese mismo Decreto se señaló que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales, será el organismo administrativo que se encargará de la tramitación y resolución final en todo lo relativo a la prestación de servicios públicos de transporte remunerado de pasajeros y carga por vía fluvial o canalera, sea a través de organismos del Estado, por particulares concesionarios o por permisionarios. Además, en el artículo 6° se encargó a ese Ministerio la preparación de los reglamentos que se estimaren pertinentes para su promulgación por el Poder Ejecutivo, lo cual resultaba coherente con la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que, desde su reforma mediante Ley no. 4786 de 5 de julio de 1971 indica que corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares (artículo 2°, inciso c).

XII. Que queda claro que la habilitación del sistema de canales naturales y artificiales del Atlántico respondió a un plan estatal que permitió unir Moín con Barra de Colorado en una extensión navegable de 112 km y cuya administración se confirió a JAPDEVA.

XIII. Que el 3 de noviembre de 1975 se promulga la Ley N°. 5680, ley que creó el Parque Nacional Tortuguero, indicándose en su artículo 3° que “corresponde al Servicio de Parques Nacionales del Ministerio de Agricultura y Ganadería la delimitación en el terreno de este parque nacional, así como la administración, protección y desarrollo del mismo.” Pero, a su vez, en el artículo 10 se mantuvo competencia de JAPDEVA de administrar la vía acuática incluida dentro del parque:

*“La Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica mantendrá la administración de la vía acuática dentro de los linderos de este parque y establecerá las edificaciones necesarias para el servicio de cabotaje, procurando causar el menor daño al aspecto escénico natural y no provocar la contaminación”.*

En el artículo 11 de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975, dicta:

*“El servicio de cabotaje será reglamentado por la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”.*

En el artículo 12 de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975, dicta:

*“Para sufragar los gastos que demande la conservación y desarrollo del parque, se establece un porcentaje del 20% del derecho de peaje a través de la vía acuática del canal, el cual debe entregarse al fondo de Parques Nacionales mensualmente. Si del 80% restante, que se aplicará al mantenimiento de los canales, se produjere algún excedente, éste será invertido en el desarrollo del parque.*

*El Servicio Nacional de Parques queda autorizado para cobrar derechos de acceso y uso del parque y sus instalaciones, todos los cuales serán decretados por el Poder Ejecutivo con carácter de tasas, de conformidad con los artículos 4° y 5° del Código de Normas y Procedimientos Tributarios.*

*La percepción y administración de estas rentas estarán a cargo de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”.*

Con ello, queda claro que, en la Ley, pese a que se creó un parque nacional cuya administración recayó en el entonces Servicio de Parques Nacionales, hoy (SINAC), expresamente se mantuvo la competencia otorgada a JAPDEVA por otras disposiciones legales previas de administrar el sistema de canales del Atlántico, regular además el Cabotaje, e imponer un peaje a quienes han uso de los canales internos del Parque Nacional Tortuguero.

**XIV.**Que en el caso del Parque Nacional Tortuguero, éste fue creado sobre un espacio físico en el que se había constituido un sistema de canales navegables, cuya administración había sido otorgada a JAPDEVA desde la emisión de la Ley no. 3091 de 18 de febrero de 1963, y confirmada mediante la Ley no. 5337 de 27 de agosto de 1973. Por ello, en la Ley de Creación del Parque se reconoció la existencia de esa particularidad y se mantuvo, de manera expresa, esa competencia específica de JAPDEVA de administrar la vía acuática dentro del Parque.

**XV.**Que, de tal forma, la ley 5680, que es la norma especial que regula el Parque Nacional Tortuguero, estableció un régimen particular, pues dispuso que su administración corresponde al Servicio de Parques Nacionales, hoy SINAC, y, por otra parte, dispuso que JAPDEVA seguiría siendo competente para administrar la vía acuática.

**XVI.**Que, pese a la especialidad de la Ley 5680 en cuanto a la administración de la vía acuática dentro del Parque, no puede negarse que la aplicación de sus disposiciones debe ser coherente con la finalidad de protección del área silvestre protegida y el resto de las disposiciones propias del régimen general de las áreas silvestres protegidas. Nótese que, la propia Ley 5680, en su artículo 10, dispone que a JAPDEVA le corresponde la administración de la vía acuática dentro de los linderos del parque y que podrá establecer las edificaciones necesarias para el servicio de cabotaje, “procurando causar el menor daño al aspecto escénico natural y no provocar la contaminación.”

**XVII.**Que, en las áreas silvestres protegidas, el plan de manejo es “el instrumento de planificación que permite orientar la gestión de un área silvestre protegida hacia el cumplimiento de sus objetivos de conservación a largo plazo. Se fundamenta en líneas de acción estratégicas a mediano plazo y en objetivos de manejo para los elementos naturales y culturales incluidos dentro del área, así como en la relación de estos últimos con su entorno socio ambiental. Es la base para el desarrollo de otros instrumentos de planificación y reglamentación de las Áreas Silvestres Protegidas.” (artículo 3° del Reglamento a la Ley de Biodiversidad, Decreto Ejecutivo no. 34433 de 11 de marzo de 2008).

**XVIII.**Que, si bien es cierto el SINAC no es competente para regular la vía acuática dentro del Parque, el ejercicio de sus competencias sí tiene injerencia en la forma en la cual JAPDEVA administra los canales, pues esa administración debe ser respetuosa de los criterios técnicos de protección plasmados en el plan de manejo.

**XIX.**Que por todo lo anterior, la norma exige una adecuada coordinación entre el SINAC y JAPDEVA y cualquier otro organismo público cuyas competencias tengan relación con la navegación y servicio de cabotaje, cuando la administración de las vías de navegación se encuentre dentro de un área silvestre protegida, solo así pueden solucionarse los problemas que supone la confluencia de distintas competencias en un mismo espacio protegido.

**XX.** Que el criterio legal PGR-C-125-2024, del 14 de junio de 2024 de la Procuraduría General de la República concluyo lo siguiente:

- a) Que la Ley estableció un régimen particular para ese Parque, pues dispuso que su administración corresponde al Servicio de Parques Nacionales, hoy SINAC, y, por otra parte, señaló que JAPDEVA seguiría siendo competente para administrar la vía acuática. Dada esa especialidad, no podría interpretarse que las disposiciones en cuanto a la administración del Parque Nacional Tortuguero han sido derogadas tácitamente por la legislación posterior que establece el régimen general de las áreas silvestres protegidas.
- b) Que pese a la especialidad de la Ley 5680 en cuanto a la administración de la vía acuática dentro del Parque, no puede negarse que la aplicación de sus disposiciones debe ser coherente con la finalidad de protección del área silvestre protegida y el resto de las disposiciones propias del régimen general de las áreas silvestres protegidas.
- c) Que el SINAC no es competente para regular la vía acuática dentro del Parque, el ejercicio de sus competencias sí tiene injerencia en la forma en la cual JAPDEVA administra los canales, pues esa administración debe ser respetuosa de los criterios técnicos de protección plasmados en el plan de manejo.
- d) Que se exige una adecuada coordinación entre el SINAC y JAPDEVA y cualquier otro organismo público cuyas competencias tengan relación con la navegación y servicio de cabotaje, pues, solo así pueden solucionarse los problemas que supone la confluencia de distintas competencias en un mismo espacio protegido.

**XXI.** Que actualmente el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), específicamente el Área de Conservación Tortuguero (ACTo), cuenta con el “Plan General de Manejo Parque Nacional Tortuguero 2014-2023”, de fecha 16 Setiembre, 2013.

**XXII.** El documento “Plan General de Manejo Parque Nacional Tortuguero” es un instrumento técnico que establece una serie de zonas, cada una con una intensidad de uso definida. Esta intensidad se determina en función de las características biofísicas de la zona, el valor de sus recursos, su capacidad para sostener diversos usos, los Elementos Focales de Manejo, los servicios de los ecosistemas y otros aspectos relevantes.

Para cada zona, se establece una normativa que especifica los usos recomendados y los no permitidos, considerando la fragilidad de los ecosistemas y la legislación vigente.

En este contexto, JAPDEVA, siendo respetuoso de estos criterios, establecerá dentro de este reglamento las restricciones a la navegación en las áreas silvestres protegidas. Esto se hará sin menoscabo de las competencias asignadas en el artículo 10 de la ley 5680

**XXIII.** Que, en resumen, la administración de la vía acuática es una competencia asignada a JAPDEVA en toda la red de Canales del Norte, y en cuanto al segmento del Parque Nacional Tortuguero es un ejemplo de trabajo en conjunto entre JAPDEVA y SINAC. Aunque cada entidad tiene sus

propias responsabilidades y competencias, la colaboración y coordinación entre ambas son esenciales para lograr los Objetivos Sostenibilidad Ambiental, los Objetivos de Sostenibilidad Social y los Objetivos de Desarrollo Económico.

- XXIV.** Que, en conclusión, la coordinación de la vía acuática en el Parque Nacional Tortuguero es un ejemplo de cómo diferentes entidades pueden trabajar de manera junta para lograr objetivos comunes sin invadir las competencias de cada una. Esta colaboración y coordinación son esenciales para garantizar la conservación del parque y el desarrollo económico de la región. La experiencia en el Parque Nacional Tortuguero puede servir como modelo para otras áreas donde exista una gestión compartida.

## **REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN Y CABOTAJE EN LA RED DE LOS CANALES DEL NORTE ADMINISTRADOS POR LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)**

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), basándose en el artículo 1 de la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963 y concordantes, y en su calidad de Autoridad Portuaria, busca reglamentar los artículos 10, 11 y 12 de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975 mediante el presente Reglamento de Navegación y Cabotaje de Japdeva.

Estos artículos dictan que JAPDEVA mantendrá la administración de la vía acuática, procurando minimizar el daño al aspecto escénico natural y evitar la contaminación. Además, establecen que el servicio de cabotaje será reglamentado por JAPDEVA, y para cubrir los gastos de conservación y desarrollo del parque, y el mantenimiento de los canales se establece del derecho de peaje para utilizar vía acuática de los canales. La percepción y administración de estas rentas estarán a cargo de JAPDEVA, utilizara un 80% para el mantenimiento de los canales y un 20% que trasladara al SINAC para ser utilizados en el Parque Nacional Tortuguero.

Este reglamento tiene como objetivo regular la navegación y cabotaje de las embarcaciones que transiten por los canales definidos en el artículo 1 del presente reglamento, los cuales están bajo la administración de JAPDEVA.

### **CAPÍTULO I OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO**

#### **ARTÍCULO 1- Objeto del Reglamento**

Este reglamento, de carácter público, tiene como objetivo regular la navegación en las vías acuáticas de los Canales del Norte, bajo la administración de JAPDEVA. Este sistema abarca un complejo de canales, lagunas y ríos que se extienden desde la terminal de Moín hasta el Río San Juan. Incluye las secciones navegables de las siguientes vías acuáticas: Dos Bocas, Río Matina, Laguna de Urpino, Río Santa Marta, Río Pacuare, Río Chiquero, Río Parismina, Caño California, Laguna Jalova, Caño Negro, Caño Sirena, Río Sierpe, Lagunas del Tortuguero, Caño Sérvulo, Río Tortuguero, Caño Penitencia, Laguna Samay, Caño de la Vela, Río La Suerte (Río Palacio) y Río Colorado.

Además, el reglamento se aplica a todas las lagunas, ríos y caños que actualmente forman parte del complejo o que puedan integrarse en el futuro debido a causas físicas o naturales. También regula las vías generales de transporte por agua, los servicios prestados en ellas a la flota nacional que navegue dentro de la red de canales mencionada.

## **ARTÍCULO 2- Sujeción a este Reglamento**

Este Reglamento se aplica a todas las embarcaciones y/o personas que naveguen en la red de los del Canales del Norte, y los Canales tanto fuera como dentro de los límites de las Áreas Silvestres protegidas que los conforman.

Cualquier infracción a este Reglamento resultará en responsabilidad civil y solidaria por los daños y perjuicios causados. Esto es independiente de cualquier otra responsabilidad penal y administrativa que pueda surgir.

## **CAPÍTULO II ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES**

### **ARTÍCULO 3- Acrónimos**

Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) **JAPDEVA:** Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica.
- b) **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes (División Marítimo Portuario).
- c) **RMA:** Registro Marítimo Administrativo.
- d) **SNG:** Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública.
- e) **MH:** Ministerio de Hacienda
- f) **MINSA:** Ministerio de Salud
- g) **INCOPECA:** Instituto Costarricense de Pesca y acuicultura
- h) **MINAE:** Ministerio de Ambiente y Energía
- i) **SINAC:** Sistema Nacional de Areas de Conservación
- j) **ICT:** Instituto Costarricense de Turismo

### **ARTÍCULO 4- Definiciones**

Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) **Aguas interiores:** aguas situadas detrás de la línea de base del mar territorial, tales como lagos, ríos navegables dársenas, puertos, manglares, esteros, lagunas costeras, golfos, bahías, desembocaduras o deltas comunicados permanente o intermitentemente con el mar, y otros siempre que seas accesibles o navegables para buques de navegación fluvial.

- b) **Avisos a los navegantes:** son comunicaciones dirigidas a quienes navegan con el fin de ayudar a mantener la seguridad en la navegación y de preservar la vida humana.
- c) **Nave o embarcación:** toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea su uso o dimensión.
- d) **Capitán:** persona física que tiene el mando de una nave o embarcación.
- e) **Capitanías de puerto:** dependencias regionales para atender temas relacionados con la navegación acuática, establecidas por el MOPT en las proximidades de puertos o sitios de embarque, cada una a cargo de un capitán de puerto, establecidas para ejecutar las competencias tanto técnicas como administrativas que se le confieran de acuerdo con el ordenamiento jurídico. Se define como esenciales los servicios públicos que se brindan en las capitanías de puerto.
- f) **Certificado de matrícula:** certificado otorgado por el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional que acredita la propiedad de un buque.
- g) **Certificado de navegabilidad:** es un certificado de seguridad que acredita que una embarcación nacional ha aprobado la inspección técnica realizada por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, al reunir las condiciones mínimas para garantizar la seguridad en la navegación.
- h) **Certificado de zafarrancho:** documento expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT que acredita que un tripulante de una embarcación nacional de navegación marítima, fluvial o lacustre está capacitado para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una nave o embarcación.
- i) **Cuadro de zafarrancho:** cuadro resumen de las acciones y responsabilidades que debe asumir cada tripulante para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional. Debe ser elaborado en congruencia con el plan de zafarrancho, encontrarse en un lugar accesible y visible a todos los tripulantes y pasajeros de la embarcación.
- j) **Documentos de navegación:** Certificado de Navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, y Autorización de navegación emitida por Japdeva y cualquier otro exigido por el ordenamiento jurídico, que deben ser llevados a bordo para que la nave o embarcación pueda navegar u operar legalmente en los Canales del Norte.
- k) **Muelles, atracaderos y embarcaderos:** Infraestructura pública o privada para que las naves o embarcaciones puedan atracar y abordar pasajeros o cargas, ubicados en toda la red de Canales del Norte.
- l) **Navegación:** Actividad que realiza una embarcación, buque o nave para trasladarse por agua de un punto a otro con fines determinados.
- m) **Operación de búsqueda y rescate:** actividad realizada con el propósito de rastrear y rescatar a las personas que estén en situación de peligro, regulado por el Servicio Nacional de Guardacostas.
- n) **Operación de salvamento:** actividad realizada con el propósito de auxiliar a una nave o embarcación, o bien, para salvaguardar otros bienes que estén en peligro.

- o) **Operador portuario:** Entidad pública o privada, facultada o que tiene la autorización para prestar, en zonas portuarias, servicios públicos a las naves, a las cargas y a los pasajeros.
- p) **Cánones:** son las compensaciones monetarias que se deben pagar a JAPDEVA por la prestación de servicios o la ejecución de actividades al servicio de la navegación, siempre que sean requeridos.
- q) **Señalamiento a la navegación:** equipos o sistemas de señalización acuática, diseñados y construidos para dirigir el tráfico acuático y aumentar la seguridad en la navegación.
- r) **Transporte de cabotaje:** transporte público remunerado de personas y/o cargas en medio acuático, ubicados en aguas de los Canales del Norte.
- s) **Zonas de navegación:** zona o zonas acuáticas donde una embarcación está facultada para navegar, según el ordenamiento jurídico.
- t) **Rol de Regulación de la navegación:** Es la función y responsabilidad que tendrá JAPDEVA para establecer y aplicar normas y directrices, que se aplicarán a las canoas a remo y los kayaks en las zonas de uso turístico.
- u) **Motores Fuera de Borda:** Son motores diseñados para ser montados en el exterior del casco de una embarcación. Proporcionan propulsión y dirección a la embarcación. Existen varios tipos en la actualidad, de combustión a dos tiempos, y cuatro tiempos, eléctricos y otras tecnologías en desarrollo.
- v) **Velocidad Permitida:** Es la máxima velocidad a la que se permite operar una embarcación en una zona específica. Esta estará debidamente identificadas con rotulación a los navegantes.
- w) **Área Silvestre Protegida:** Es una zona designada para la protección y conservación de la biodiversidad y los recursos naturales. Estas áreas pueden incluir parques nacionales, reservas naturales, y otras.
- x) **Plan de Manejo:** Este es un documento técnico que establece las directrices para el uso y conservación de un área protegida en general. En el caso del Caribe Norte, el SINAC tiene competencia absoluta sobre las Áreas Silvestres Protegidas (ASP) en el área terrestre. Sin embargo, en las vías acuáticas dentro de Áreas Silvestres Protegidas (ASP), la competencia recae en JAPDEVA. A pesar de esto, se buscará ser respetuosos con el medio ambiente, minimizando el daño al aspecto escénico natural durante la navegación y evitando la contaminación.

Las definiciones adicionales que sean necesarias para la implementación de este Reglamento se dispondrán vía modificación de este.

### **CAPÍTULO III**

## **AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE ACUÁTICO EN LOS CANALES DEL NORTE**

#### **ARTÍCULO 5- Autoridad de JAPDEVA y su rectoría**

JAPDEVA, como ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, que asume las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria; es la encargada de construir, administrar, conservar y operar los puertos fluviales de la Vertiente Atlántica.

## **ARTÍCULO 6- Competencias de JAPDEVA**

### **JAPDEVA tendrá las siguientes competencias:**

- a) Elaborar el plan estratégico en materia de transporte acuático en los Canales del Norte, que garanticen la seguridad de la navegación, así como establecer requerimientos técnicos a la luz de la dinámica y evolución de este subsector, lo cual realizara en coordinación con la División Marítimo-Portuaria del MOPT.
- b) Realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar las infracciones dispuestas en la presente Reglamento.
- c) Se encargará de construir, administrar, operar, subcontratar, concesionar, y desarrollar los servicios portuarios, su propia gestión administrativa y las inversiones, construcciones y mejoras, en los puertos fluviales de la Vertiente Atlántica, en base al artículo 1 de la Ley Orgánica de Japdeva, Ley N° 3091, y sus reformas.
- d) Promover la formación y la profesionalización del personal que labore en el campo de la navegación acuática y en especial en el área de Canales del Norte.
- e) Velar por la seguridad de la navegación, el resguardo de la vida humana en los medios acuáticos y cumplir con la legislación vigente en cuanto a la protección del medio ambiente fluvial y lacustre.
- f) Regular, ordenar y controlar la navegación, respecto a las competencias establecidas en la Ley Orgánica de Japdeva, Ley N° 3091, y sus reformas, y de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975.
- g) Prevenir la contaminación procedente del transporte acuático, en coordinación con el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Ambiente y Energía, sus órganos adscritos, o cualquier otro órgano competente.
- h) Restringir o prohibir el paso, el ingreso o la permanencia de embarcaciones en los Canales del Norte cuando se atente contra el interés público, se impida la libre navegación, se ponga en riesgo los atracaderos, embarcaderos o muelles, se atente contra la seguridad o protección de otras embarcaciones o artefactos navales, cuando pueda implicar un peligro evidente de hundimiento, varada, incendio o contaminación, o si su paso no es inocente. Para lo cual se hará de manera coordinada con las instituciones competentes para atender la situación según sea el caso.
- i) Solicitar a la División Marítimo-Portuaria del MOPT, girar las instrucciones de carácter técnico a las autoridades competentes, cuando así lo considere oportuno y en caso de ser necesario, cuando la seguridad de la navegación, la protección del medio acuático pueda verse afectados por usos o prácticas inadecuadas.
- j) Prohibir la navegación por los Canales del Norte de quienes incumplan con este reglamento.
- k) JAPDEVA cobrará un peaje a las personas el cual será aprobado por el Consejo de Administración de JAPDEVA.

- l) Japdeva establecerá un canon diferenciado para las embarcaciones que utilicen la red de Canales del Norte.
- m) Asimismo, Japdeva establecerá un canon para la administración de los puertos como muelles, atracaderos y embarcaderos, en la red de Canales del Norte.
- n) Iniciar los procesos de investigación correspondientes a las denuncias por incumplimiento a este reglamento, así como su correspondiente sanción.

#### **ARTÍCULO 7- Excepción**

**Las disposiciones del presente reglamento no serán aplicables a:**

- a) Las embarcaciones de instituciones públicas.
- b) Las embarcaciones de salvamento y atención de emergencias.

#### **ARTÍCULO 8- Unidad competente.**

La aplicación de este reglamento estará a cargo de la Unidad de Tierras y Canales de la Gerencia de Desarrollo y tendrá dentro de sus competencias la realización de los estudios para regular toda la navegación de los Canales del Norte, las regulaciones que surjan de dichos estudios deberán ser aprobados por el Consejo de Administración Superior.

La Unidad de Tierras y Canales procurará fomentar la sostenibilidad, la eficiencia en la gestión de los recursos naturales y la protección de los ecosistemas. Todo esto se logrará a través de la implementación de estrategias de desarrollo sostenible y la promoción de la navegación segura y responsable en los Canales del Norte.

#### **ARTÍCULO 9- Pago del Peaje por persona que ingrese a la red de los Canales dentro del Parque Nacional Tortuguero.**

Toda persona deberá efectuar el pago del peaje en físico, con tarjeta (electrónicamente) o por medio de transferencia bancaria, de previo al ingreso, en las Instalaciones de cobro del Parque Nacional Tortuguero, ubicadas en Barra de Tortuguero. La vigencia de este pago es de 1 día natural. El comprobante de pago deberá ser portado durante la navegación, en caso de que alguna autoridad competente requiera verificar.

Como Autoridad Portuaria competente en la administración de la red de Canales del Norte, Japdeva no permitirá que otras empresas o instituciones impongan cargos adicionales al peaje existente para la navegación. Esto sin detrimento de los que establece el artículo 12 de la ley de creación del Parque Nacional Tortuguero.

#### **ARTÍCULO 10- Requisitos para la autorización para navegar por la Red de Canales del Norte.**

Los requisitos para la autorización para navegar por la Red de Canales del Norte son:

- a) Certificado de Navegabilidad, expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, vigente en original y copia.
- b) Comprobante del pago del canon correspondiente.

JAPDEVA realizará la revisión de la documentación y resolverá sobre la autorización de inmediato, no aplica el silencio positivo y la vigencia de esta autorización será de un plazo igual al que le resta al expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT al momento de brindar la autorización.

#### **ARTÍCULO 11- Certificación de pago del canon de infraestructura fluvial en la red de Canales del Norte.**

Los requisitos para emitir la certificación de pago del canon de infraestructura fluvial en la red de Canales del Norte son los siguientes:

- a. Solicitud del interesado para la inspección de la infraestructura fluvial.
- b. Informe del perito de JAPDEVA. en el cual se debe indicar expresamente los metros de construcción de atraque (verificados internamente).
- c. Pago del canon correspondiente.

A partir de la recepción de la solicitud del interesado, JAPDEVA enviará a un funcionario perito para que realice la inspección y emita el respectivo informe sobre la infraestructura fluvial. JAPDEVA resolverá esta solicitud en un plazo máximo de 30 días naturales. El resultado será comunicado al interesado; si la respuesta es positiva, se le solicitará que proceda con el pago del canon correspondiente y se le remitirá la certificación solicitada.

No aplica el silencio positivo, y la vigencia de esta certificación será de un año calendario a partir de su emisión.

#### **ARTÍCULO 12- Capacitación**

JAPDEVA promoverá el desarrollo de programas de capacitación para la formación y la profesionalización del personal de JAPDEVA y otras instituciones que laboren en el campo acuático, para lo cual está autorizado a establecer convenios o acuerdos con otras entidades nacionales o extranjeras, de carácter público o privado.

### **CAPÍTULO IV CUERPOS DE AGUA NAVEGABLES Y SEGUROS SECCIÓN I CUERPOS DE AGUA NAVEGABLES**

#### **ARTÍCULO 13- Autorización y determinación de vías navegables.**

Como entidad administrativa de la red de Canales del Norte, JAPDEVA se encargará de identificar y regular las zonas navegables. Este proceso se llevará a cabo con estricto apego a criterios objetivos con enfoque científico, considerando tres pilares fundamentales:

- A. **Sostenibilidad Social:** Se buscará promover la equidad y el bienestar social en las comunidades circundantes.
- B. **Sostenibilidad Ambiental:** Se implementarán medidas para minimizar el impacto ecológico y promover la conservación de los ecosistemas locales.
- C. **Desarrollo Económico:** Se buscará fomentar el crecimiento económico y la prosperidad en la región.

Este enfoque integral garantizará que la gestión de las zonas navegables se realice de manera responsable y sostenible, beneficiando tanto al medio ambiente como a las comunidades locales.

#### **ARTÍCULO 14- De las zonas navegables y su regulación.**

Tras la identificación con base en estudios técnicos de las zonas navegables que requieran una regulación diferenciada, JAPDEVA procederá a determinar sus condiciones y normativas específicas. El objetivo principal es garantizar que los navegantes estén plenamente informados sobre las regulaciones de navegación en dichas áreas, lo cual se llevará a cabo mediante los mecanismos que considere oportuno la Unidad de Tierras y Canales.

#### **ARTÍCULO 15- En Zonas de navegación con regulación**

En el marco de la regulación de la navegación en las zonas de uso regulado. Se limitará la velocidad máxima de todas las embarcaciones, pudiendo ser reducida en áreas específicas por motivos de seguridad o conservación. Se designarán zonas de exclusión, claramente demarcadas y publicadas, donde la navegación estará regulada a ciertas zonas debidamente identificadas para salvaguardar la flora y fauna sensibles. Se promoverá el uso de motores de cuatro tiempos y motores eléctricos para minimizar el impacto ambiental. La capacidad máxima de las embarcaciones, así como la regulación de las velocidades máximas, será regulado por recomendación técnica por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, ya que las embarcaciones muy grandes pueden representar un peligro para la fauna y causar daños a los canales. Finalmente, se colocarán boyas para demarcar las rutas de navegación, las zonas de exclusión y otras áreas de importancia, las cuales deben ser respetadas en todo momento. Estas medidas de identificación en las zonas de uso restringido garantizan una navegación segura y respetuosa con el medio ambiente.

#### **ARTÍCULO 16- Navegación dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero**

La administración de la vía acuática, asignada a JAPDEVA en el segmento del Parque Nacional Tortuguero, requiere una coordinación efectiva con SINAC y la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Aunque cada entidad tiene responsabilidades y competencias distintas, la sinergia y coordinación con ellas son fundamentales para alcanzar los objetivos sociales, ambientales y de desarrollo económico.

El Plan de Manejo del SINAC para el Parque Nacional Tortuguero, se utilizarán como guía para que JAPDEVA pueda establecer las restricciones de navegación necesarias en las diferentes zonas.

Además, es esencial que JAPDEVA se integre completamente en los procesos de creación y actualización de los Planes de Manejo de las Áreas Silvestres Protegidas que promueva el SINAC, cuando puedan afectar los intereses de la institución. Debiendo asegurarse de que sus competencias no se vean disminuidas, y teniendo capacidad de generar sus propios estudios técnicos, y comparar con lo que aporten otras instituciones.

**ARTÍCULO 17- Cuerpos de Agua dentro del Parque Nacional Tortuguero, con prohibición para navegar.**

JAPDEVA implementará una prohibición total de navegación para cualquier tipo de embarcación en los siguientes cuerpos de agua: Caño Sérvulo de las coordenadas 559792-1153044 a 555960-1158724, y el tramo del Río Sierpe desde la coordenada: 553039 - 1147541 a 558622 - 1.149.021, Cualquier infractor encontrado navegando en esta zona será sancionado severamente por una falta grave. La única excepción a esta regla se dará cuando JAPDEVA emita una resolución administrativa por la Presidencia Ejecutiva, justificando la necesidad de navegación en dicha zona y estableciendo las condiciones bajo las cuales se permitirá, siempre y cuando se encuentre bajo un estado de excepción justificado.

**ARTÍCULO 18- Cuerpos de Agua dentro del Parque Nacional Tortuguero, con restricciones para navegar.**

JAPDEVA establecerá restricciones a la navegación a los siguientes cuerpos de agua Laguna Jalova en las coordenadas: 565902-1144018 a 566791-1144951, Caño California en las coordenadas: 566384-143293 a 564735-1143337, Río Tortuguero en las coordenadas: 553846-1165242 a 554140-1162461, Caño Harold en las coordenadas: 553232-1164173 a 552426-1163021, Caño Chiquero en las coordenadas: 553523-1164211 a 552386-1165805, Caño Mora en las coordenadas: 552712-1164775 a 552193-1163895, Caño Aguas Negras en las coordenadas: 565991-1143337 a 565067-1144342, en es una zona de paso donde únicamente será el tránsito de embarcaciones menores de no más de veinte pasajeros con motores a cuatro tiempos o equipadas con motores eléctricos. Se podrá realizar tours de turismo. Estará sometida la navegación a una franja horaria que va de 6:00 am a 5:00 PM, y a un límite de velocidad máximo de siete nudos por hora, así como a zonas de exclusión donde no podrá navegar.

En cuanto al cuerpo de agua del Río Sierpe en las coordenadas: 562895-1148670 hasta 558622-1149021, No podrán detener o anclar la embarcación para realizar tours de turismo en esta zona, es una ruta destinada únicamente como vías de paso, sometida a las restricciones anteriores.

Cualquier transgresor que sea descubierto navegando en esta zona en contravención a lo estipulado en este artículo, será objeto de una sanción por falta grave a este reglamento. La única excepción a esta normativa se producirá cuando JAPDEVA emita una resolución administrativa desde la presidencia ejecutiva, justificando la necesidad de navegación en dicha zona y estableciendo las condiciones bajo las cuales se permitirá, siempre y cuando se justifique un estado de excepción.

**ARTÍCULO 19- Cuerpos de Agua dentro del Parque Nacional Tortuguero, con restricciones mínimas para navegar.**

**Los siguientes cuerpos de agua no cuentan con restricción para navegar:** Laguna Penitencia: Coordenadas: 553980-165339 a 549849-1169483, Río La Suerte en las coordenadas: 549849-1169483 a 543726-1166003, Laguna Tortuguero en las coordenadas: 562883-1148689 a 553980-1165339, Caño Negro en las coordenadas: 566384-1143293 a 562966- 1148711, las restricciones en estos sitios consistirán en un límite de velocidad máximo de doce nudos por hora, así como a zonas de exclusión donde no podrá navegar.

**ARTÍCULO 20- Navegación en dentro del Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado.**

Japdeva mantendrá el control y regulación de la navegación de las vías acuáticas dentro del Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado, y de esa misma forma coordinación efectiva con SINAC y la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Para ser respetuosos del Plan General de Manejo de este Refugio de Vida Silvestre y según su Zonificación.

Los cuerpos de agua correspondientes al Refugio Nacional de Vida Silvestre Barra del Colorado (dentro de la finca JAPDEVA) están categorizados como Zona de baja intervención Zona 2C (las lagunas costeras) que se pueden utilizar para turismo y para pesca de subsistencia; y la Zona 3C que corresponde a la Zona de mediana intervención cuya actividad prioritaria es el turismo ecológico de mediana escala y vías de acceso (canal principal), lo cual deben de identificar con rotulación.

## **SECCIÓN II SEGUROS ACUÁTICOS**

**ARTÍCULO 21- Contrato de seguro para embarcaciones de Servicio de Cabotaje**

Es imperativo que las embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros estén respaldadas por una póliza de seguro específicamente vinculada a las operaciones acuáticas para garantizar la seguridad y protección de los pasajeros. Que les proteja ante eventuales siniestros.

La comprobación del cumplimiento de este requisito se solicitará en el artículo 24, propiamente para el servicio de cabotaje. Esta comprobación se realizará internamente mediante la confrontación del documento original con la copia aportada y el número de la póliza.

## **CAPÍTULO V SERVICIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO REGULAR DE CABOTAJE**

**ARTÍCULO 22- De las rutas del Cabotaje.**

Las rutas de cabotaje cuyas embarcaciones naveguen por la red de Canales de Norte ubicadas dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero, serán reguladas por JAPDEVA en coordinación técnica con la División Marítimo-Portuaria del MOPT.

### **ARTICULO 23- Permisos para la explotación de líneas de servicio de Cabotaje**

Los permisos de servicio de cabotaje serán gestionados ante JAPDEVA. La vigencia del permiso será de tres años.

### **ARTÍCULO 24- Solicitud de permiso de Cabotaje**

Para la explotación de una línea de servicio de transporte acuático regular de cabotaje, el interesado (persona física o jurídica) deberá encontrarse legalmente habilitado y aportar la siguiente documentación:

Presentar por escrito solicitud sobre el interés de obtener el permiso en precario para la explotación de una ruta de cabotaje, se debe especificar la ruta en la cual tiene interés y adjuntar los siguientes documentos:

1. Cedula de identidad en caso de persona física y número de cédula jurídica en caso de personas jurídicas. Ambos requisitos deberán ser verificados a lo interno por JAPDEVA.

2. Con respecto a las embarcaciones, debe presentar la siguiente información:

2.1 Lista de las embarcaciones con las que brindará el servicio de cabotaje indicando nombre, número de matrícula, vencimiento del certificado de navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT.

2.2 Certificación de la póliza de seguro de Responsabilidad Civil para cada embarcación por un monto mínimo de ₡ 25.000.000 (veinticinco millones de colones).

2.3 Original y copia del contrato de seguro para embarcaciones de Servicio de Cabotaje.

2.4 Nombre completo y número de cédula de los tripulantes para cada embarcación, teniendo en cuenta que deben ser dos tripulantes por embarcación y ambos deben tener y aportar copia del certificado de zafarrancho vigente, emitido por la Dirección de Seguridad Marítima y Portuaria.

2.5 Contrato de arrendamiento para uso de la embarcación, en caso de que la sociedad o persona solicitante no sea la propietaria registral de la embarcación.

3. Propuesta de horarios.

4. Terminales adecuadas.

JAPDEVA realizará la revisión de la documentación y resolverá sobre la solicitud de permiso en un plazo de 30 días naturales, no aplica el silencio positivo y la vigencia de esta autorización es de 3 años.

### **ARTÍCULO 25- Obligaciones de los permisos de Cabotaje.**

Quienes cuenten con el permiso de cabotaje se obligan a explotar un servicio regular de cabotaje, en forma eficiente y segura, en procura de la satisfacción del interés público, para lo cual deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

- a) Llevar a cabo la explotación de los servicios regular de cabotaje conforme a una ruta, horarios y tarifas previamente aprobadas por la autoridad competente.
- b) Mantener la continuidad en el servicio una vez iniciado, salvo caso fortuito o fuerza mayor, debidamente demostrada.
- c) Mantener las embarcaciones en condiciones de navegabilidad de acuerdo con lo establecido por este reglamento.
- d) Contar en la embarcación con una cantidad mínima de asientos equivalente al número de pasajeros y tripulantes que estén autorizados a transportar.
- e) Cumplir las disposiciones del certificado de Navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT de la embarcación que presta el servicio, en cuanto a la cantidad máxima de pasajeros, tripulantes y arqueo neto.
- f) Llevar a bordo la cantidad y tipo de chalecos salvavidas necesarios para abastecer el número máximo de pasajeros y tripulantes que puede llevar la embarcación, de conformidad con el certificado de navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT.
- g) Transportar productos o materias inflamables, únicamente en las embarcaciones que reúnan las condiciones debidas de seguridad.
- h) En las embarcaciones que presten el servicio regular de cabotaje, contar con capitanes y tripulantes experimentados, quienes deberán contar con el curso de zafarrancho al día. El permisionario deberá presentar ante JAPDEVA los documentos y atestados que acrediten sus competencias. Esta institución llevará un registro de los capitanes y los tripulantes autorizados que proporcionan este servicio. Para cada viaje se deberá dejar constancia de sus nombres.
- i) Impedir el acoplamiento con embarcaciones de navegación de cabotaje fuera de alguna instalación portuaria autorizada ya sea de manera directa o por medio de botes de trasbordo, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- j) Cargar y descargar, con el debido cuidado, la mercadería y los productos que transporten.
- k) Ejecutar las obras de reparación y conservación que sean necesarias en las embarcaciones para mantener la seguridad de los pasajeros.
- l) Suspender el servicio en determinada línea de transporte acuático regular de cabotaje cuando no puedan darse en las condiciones debidas de eficiencia, seguridad e higiene e informar a la Unidad de Tierras y Canales de JAPDEVA.
- m) Permitir las inspecciones de embarcaciones, muelles, atracaderos, embarcaderos, bodegas y equipos utilizados en el servicio de transporte acuático regular de cabotaje.
- n) Asumir los daños y la responsabilidad por los accidentes o los incidentes que puedan sufrir los usuarios del servicio de transporte acuático regular de cabotaje, excepto cuando sean causados por dolo, imprudencia, descuido o negligencia de los mismos usuarios.
- o) Mantener la póliza de riesgos del trabajo y a los pasajeros con la póliza de seguro de pasajeros, otorgadas por un operador de seguros, debidamente autorizado por la Superintendencia General de Seguros. Estas pólizas deberán permanecer activas y vigentes por todo el plazo de permiso de uso
- p) Cualquier otra obligación que se establezca en el ordenamiento jurídico o que se estipule en el contrato de permiso de servicio de Cabotaje.

### **ARTÍCULO 26- Causales para revocar el permiso de Servicio Cabotaje**

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con este reglamento y las normativas conexas, serán causales para revocar los permisos de uso de un servicio de cabotaje las siguientes:

- a) No iniciar el servicio de cabotaje en el plazo estipulado en el permiso, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- b) Interrumpir la continuidad del servicio de cabotaje sin autorización de JAPDEVA, salvo que medie causa justificada, caso fortuito o fuerza mayor.
- c) No mantener vigentes los seguros exigidos en el permiso.
- d) Modificar o alterar, sustancialmente, la naturaleza o las condiciones en que se preste el servicio del permiso.
- e) Incumplir las órdenes emitidas por la autoridad judicial o administrativa competente.
- f) Violación a la normativa ambiental.
- g) Cualquier otra que determine este reglamento y la normativa supletoria.

### **ARTÍCULO 27- Modificación de las condiciones para la prestación del servicio**

Cuando pueda afectarse el interés público o la prestación del servicio, de forma excepcional, previa autorización de JAPDEVA, podrán modificarse las condiciones de la prestación del servicio de cabotaje autorizadas en el permiso. Lo anterior, mediante nota formal a JAPDEVA la cual tendrá un plazo de hasta 14 días naturales para responder a quien lo solicita y la vigencia es de 28 días naturales.

## **CAPÍTULO VI SEÑALAMIENTO Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN**

### **ARTÍCULO 28- Señalización**

Las zonas de aproximación y las áreas de especial riesgo deben estar debidamente demarcadas, en línea con las estipulaciones de este Reglamento, para asegurar la navegación segura durante las horas diurnas y nocturnas.

### **ARTÍCULO 29- Obligación de informar al JAPDEVA**

Los capitanes de las embarcaciones y los responsables de las operaciones están obligados a notificar a la Unidad de Tierras y Canales, a través de cualquier medio de comunicación, sobre cualquier pérdida, interrupción, deficiencia o daño en las señales y otras ayudas a la navegación, tan pronto como se detecten. A su vez, la Unidad de Tierras y Canales debe informar a todas las embarcaciones en la misma área sobre los hallazgos reportados y coordinar con las autoridades pertinentes para resolver los problemas identificados. Por su parte, la Unidad de Tierras y Canales, según corresponda, deberá prevenir a los buques sobre cualquier anomalía con la señalización dentro de sus áreas de operación y dar aviso de inmediato, a las autoridades competentes.

## **CAPÍTULO VII**

### **PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO**

#### **ARTÍCULO 30- Prohibición**

Está estrictamente prohibido el desecho, vertido o derrame de aguas contaminadas, minerales, hidrocarburos y sus derivados, materiales peligrosos, sustancias químicas o residuos de cualquier naturaleza desde cualquier embarcación que pueda causar daño a las aguas reguladas por este reglamento, a los ecosistemas o a las infraestructuras portuarias, a menos que se apliquen las excepciones previstas en la legislación vigente o en casos de fuerza mayor o eventualidad imprevista.

#### **ARTÍCULO 31- Obligación de notificar eventos de contaminación**

Los capitanes, armadores, propietarios y responsables de las embarcaciones están obligados a informar de manera inmediata a la Unidad de Tierras y canales de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y al Ministerio de Ambiente y Energía sobre cualquier incidente de contaminación del que tengan conocimiento o evidencia.

## **CAPÍTULO VIII**

### **PROHIBICIONES**

#### **ARTÍCULO 32- Prohibiciones al propietario o capitanes de embarcaciones**

Se prohíbe a los propietarios o capitanes de embarcaciones:

- a) Realizar actividades con las embarcaciones sin contar con los permisos, licencias o autorizaciones correspondientes.
- b) Dedicar las embarcaciones para fines distintos a los autorizados según la clase que consigna su autorización.
- c) Utilizar los elementos de identificación de una embarcación en otra u otras embarcaciones.
- d) Permitir la navegación de sus embarcaciones en contra de lo dispuesto por este reglamento y normativa supletoria.

#### **ARTÍCULO 33- Prohibiciones a los capitanes**

Se prohíbe a los capitanes de embarcaciones:

- a) Navegar fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas por JAPDEVA.
- b) Dedicar las embarcaciones a actividades distintas a las autorizadas según la clase que consignada.
- c) Abandonar, de forma definitiva, las embarcaciones en los Canales del Norte, salvo que dicho abandono obedezca a razones de caso fortuito o fuerza mayor, en cuyo caso, los capitanes de las embarcaciones deberán informar la situación presentada al SNG y a la capitanía de puerto más cercana de forma inmediata, una vez que se tenga la oportunidad de comunicarlo.

## **ARTÍCULO 34-Prohibiciones en general**

### **En general se prohíbe:**

- a) Navegar de manera irregular, sin acatar las disposiciones emitidas por JAPDEVA y otras instituciones competentes, respecto a lo dispuesto en este reglamento y en normativa supletoria.
- b) Navegar una embarcación sin portar los documentos de navegación, u otros documentos indicados en el presente reglamento, o cuando estos documentos se encuentren suspendidos, vencidos o cancelados.
- c) Navegar en aguas de los Canales del Norte con aparatos o artefactos que no son aptos para la navegación, salvo que cuenten con los permisos, las licencias o las autorizaciones correspondientes.
- d) Construir, financiar, almacenar, comercializar, transportar, adquirir o utilizar submarinos, semi sumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del agua, en contraposición a este reglamento o normativa supletoria.
- e) Colocar cualquier objeto, boya, infraestructura, embarcación que obstaculice, obstruya, impida, entorpezca o limite por cualquier medio la libre navegación, salvo que se cuente con el permiso de JAPDEVA.
- f) Incumplir las disposiciones de seguridad establecidas para las vías de navegación.
- g) Incumplir las disposiciones establecidas para la construcción o la modificación de las embarcaciones, así como introducir cambios en los diseños en detrimento de su funcionalidad o seguridad, sin contar con la autorización del profesional responsable.
- h) Transportar materiales peligrosos sin los permisos o autorizaciones correspondientes.

## **CAPÍTULO IX RÉGIMEN SANCIONATORIO INFRACCIONES SECCIÓN I PROCEDIMIENTO**

### **ARTÍCULO 35- Competencia sancionatoria de JAPDEVA**

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) asumirá la responsabilidad de implementar sanciones administrativas. Sin embargo, se excluyen los casos relacionados con asuntos ambientales, ya que estos son competencia del Tribunal Ambiental Administrativo o del órgano correspondiente del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), o Tribunales del Poder Judiciales. JAPDEVA mantendrá un registro exhaustivo de todas las penalizaciones impuestas. En colaboración con el Sistema Nacional de Guardacostas (SNG), SINAC u otras instituciones pertinentes, JAPDEVA llevará a cabo operativos de vigilancia para prevenir y detectar la comisión de infracciones estipuladas en el presente reglamento, y para garantizar la seguridad de los buques, artefactos navales, las vías de navegación y las instalaciones portuarias ubicadas en los Canales del Norte.

### **ARTÍCULO 36- Motivos para cancelar la autorización a una embarcación que navegue en la red de Canales del Norte por parte de JAPDEVA.**

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, los siguientes serán motivos para que JAPDEVA le cancele la autorización para navegar a una embarcación:

- a) Por innavegabilidad absoluta o desguace.
- b) Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite su navegación.
- c) Por orden de cancelación emitida por la autoridad administrativa o judicial competente.
- d) Por violación a las estipulaciones de este reglamento, y que fueron categorizadas como falta grave durante el procedimiento administrativo.

### **ARTÍCULO 37- Esquema para la Imposición de una Sanciones Administrativas Según la Gravedad de la Falta:**

1. **Identificación de la Infracción:** Detectar y documentar la violación del reglamento por parte de la embarcación.
2. **Clasificación de la Infracción:** Clasificar la infracción como muy grave, grave o leve, basándose en la siguiente clasificación y las estipulaciones del reglamento.

#### **Faltas Muy Graves**

1. Uso de embarcaciones para fines no autorizados
2. Uso indebido de elementos de identificación de la embarcación
3. Navegación fuera de la zona autorizada
4. Navegación de manera irregular
5. Uso de aparatos no aptos para la navegación
6. Uso de submarinos, semi sumergibles y sumergibles sin autorización
7. Obstrucción de la navegación
8. Incumplimiento de las disposiciones de seguridad
9. Violación de la Normativa Ambiental
10. Transporte de mercancías peligrosas sin permisos

#### **Faltas Graves**

1. Navegación sin permisos, licencias o autorizaciones
2. No tener a bordo el equipo de seguridad requerido
3. Navegación sin luces de navegación adecuadas
4. Sobrecarga de la embarcación
5. Modificación de las embarcaciones sin autorización
6. No respetar las normas de paso
7. No reportar accidentes
8. Falta de equipo de comunicación

9. No respetar las zonas de velocidad reducida
10. No respetar las zonas de no anclaje
11. No respetar las zonas de no amarre
12. Abandono de la embarcación

### **Faltas Leves**

1. No reportar daños menores a la embarcación
2. No mantener la embarcación en condiciones seguras y navegables
3. No mantener una comunicación adecuada con las autoridades de navegación y otras embarcaciones
4. No seguir las instrucciones o directivas de las autoridades de navegación
5. No seguir las reglas de navegación al encontrarse con otras embarcaciones
6. No reducir la velocidad en las áreas designadas

Con base en la clasificación previamente establecida, las embarcaciones o individuos que transgredan las disposiciones normativas estarán sujetos a las correspondientes sanciones, las cuales se determinarán de acuerdo con la gravedad de la infracción cometida:

- **Muy Graves:** Infracciones que ponen en riesgo la seguridad de la vía acuática, o que causan daños al medio ambiente. Se le hará un acta administrativa y se procederá interponer la respectiva denuncia ante la instancia correspondiente como SINAC, Fiscalía, Guardacostas, PCD, entre otras.
- **Graves:** Infracciones que violan las normas operativas importantes, pero no causan daño inmediato a la seguridad o al medio ambiente. Se le concederá una orden administrativa fundamentada, y se le advertirá al infractor que de volver a incurrir en dicho acto se le denunciara por desobediencia a la autoridad, u otros delitos tipificados en normativa supletoria.
- **Leves:** Infracciones menores que no afectan la seguridad o el medio ambiente. Se le hará una advertencia administrativa. La acumulación de tres advertencias administrativas. Se procederá interponer una denuncia por desobediencia a la autoridad, u otros delitos tipificados en normativa supletoria.

### **ARTÍCULO 38- Levantamiento de las actas**

Según lo estipulado en este reglamento, cualquier irregularidad que resulte en una infracción será documentada en un acta elaborada por la Unidad de Tierras y Canales de JAPDEVA. El contenido de dicha acta estará sujeto a las regulaciones establecidas en el reglamento y deberán ser adjuntada al expediente que se cree para cada embarcación que gestione la solicitud de autorización para navegar.

### **ARTÍCULO 39- Sanciones administrativas**

Las sanciones administrativas estipuladas en este reglamento se implementarán independientemente de cualquier posible determinación en la jurisdicción civil o penal, conforme al marco legal vigente.

## **ARTÍCULO 40- Reglas para la aplicación de las sanciones administrativas**

Para la aplicación de las sanciones administrativas se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

### **a) Son agravantes:**

- a. La reincidencia.
- b. La premeditación.
- c. La renuencia a aceptar las recomendaciones o los reglamentos del JAPDEVA, SINAC o el SNG.
- d. Poner en peligro o riesgo grave la seguridad de las personas, las embarcaciones, los artefactos navales, la carga transportada, el medio acuático o la protección marítima.

### **b) Son atenuantes:**

- a. Haber demostrado un cumplimiento íntegro y consistente de las disposiciones estipuladas en el presente reglamento y sus anexos, sin haber incurrido en conductas sancionables en ningún momento previo.
- b. Haber comunicado a JAPDEVA las faltas en que incurrió, según lo dispuesto en el presente reglamento.

## **ARTÍCULO 41- Responsabilidad solidaria del propietario**

En caso de que se impongan sanciones por infracciones cometidas por el capitán, o por algún miembro de la tripulación de una embarcación, su propietario serán responsable solidario de la responsabilidad civil o penal que se les pudiera atribuir.

## **ARTÍCULO 42- En caso del descubrimiento de actividades ilícitas.**

En el caso de que Japdeva detecte actividades ilícitas, ya sea a través de sus operativos o por cualquier otro medio, y que estén contempladas y sancionadas en la normativa costarricense, por lo que actuará de inmediato como Autoridad Portuaria, Japdeva deberá proceder con el comiso de la embarcación involucrada. Simultáneamente, deberá activar los protocolos de seguridad y notificar a las autoridades competentes sobre el hallazgo para que asuman la responsabilidad del caso. Finalmente, se deberá elaborar el acta correspondiente.

**TRANSITORIO I.** Queda dispuesto este reglamento a partir de su entrada en vigor, otorgando seis meses calendario para aquellas personas físicas o jurídicas que actualmente se encuentran brindando el servicio de cabotaje o navegación para actualizar los requisitos establecidos mediante este reglamento posterior a dicho plazo no podrán navegar por los Canales del Norte con apercibimiento de las sanciones y multas estipuladas.

Portuaria. Limón, agosto, 2024.—Lic. Walter Anderson Salomons, Proveedor Admón.—  
1 vez.—Solicitud N° 532533.—( IN2024889072 ).

# INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

## AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### RESOLUCIÓN RE-0101-JD-2024

ESCAZÚ, A LAS DIEZ HORAS Y VEINTITRÉS MINUTOS DEL VEINTIUNO DE AGOSTO DE DOS MIL VEINTICUATRO

RECURSOS DE REPOSICIÓN Y NULIDAD CONCOMITANTE, INTERPUESTOS POR LA ASOCIACIÓN CÁMARA DE AUTOBUSEROS DEL ATLÁNTICO (CATLÁNTICO), CONTRA LAS RESOLUCIONES RE-0006-JD-2024 Y RE-0007-JD-2024, DEL 12 DE MARZO DE 2024, DICTADAS POR LA JUNTA DIRECTIVA, COADYUVANCIA PRESENTADA POR LA ASOCIACIÓN CÁMARA NACIONAL DE TRANSPORTES DE COSTA RICA (CANATRANS) EN RELACIÓN CON DICHS RECURSOS, Y RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR EL CONSORCIO INTEGRADO DEL SECTOR ESTE S.A. (CISE), CONTRA LA RESOLUCIÓN RE-0006-JD-2024.

MEDIDAS CAUTELARES DE SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS DE LAS RESOLUCIONES RE-0006-JD-2024 Y RE-0007-JD-2024, DEL 12 DE MARZO DE 2024, PRESENTADAS POR CATLÁNTICO Y CANATRANS.

---

### EXPEDIENTE IRM-004-2023

#### RESULTANDO:

- I. Que el 6 de julio de 2000, mediante la resolución RRG-1510-2000, el entonces Regulador General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), en fijación nacional de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, dispuso la aplicación de un criterio de redondeo de las tarifas finales a los cinco colones más próximos, específicamente en el “*Considerando I*” punto 7.i. al establecer expresamente “*i. Se utiliza como criterio de redondeo el llevar las tarifas a los cinco colones más próximos*”. Dicha resolución, fue publicada en el Alcance N° 47 a La Gaceta N° 141 del 21 de julio de 2000. (Folios 1841 al 1997, ET-099-2000)
- II. Que el 9 de abril de 2003, mediante el artículo 8 de la Sesión 5154-2003, la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica (BCCR), entre otras cosas resolvió i) retirar los billetes en circulación de las denominaciones de ₡5.00, ₡10.00, ₡20.00, ₡50.0 y ₡100.0 a partir del segundo semestre de 2003 y su desmonetización (pérdida de valor como medio pago) a partir del 1° de enero del 2004 y ii) retirar de circulación las monedas del anterior cono monetario, a saber: ₡1.00, ₡2.00, ₡5.00, ₡10.00 y ₡20.00, a partir del 1° de enero del 2004 y su desmonetización, a partir del 1° de enero del 2005. De tal suerte, desde el año 2003, la menor denominación de billetes y monedas de curso legal que el BCCR emite a la economía corresponde a monedas de ₡5.00.

- III. Que el 5 de noviembre de 2012, mediante la resolución RJD-120-2012, la Junta Directiva de la Aresep, dictó el *“Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús”*, la cual publicada en el Alcance Digital N° 174 a La Gaceta N° 214 del 6 de noviembre de 2012. Estableciendo en la sección *“b. Aplicación general”* (...) *d. Considerando la estandarización física de las monedas del país, el monto mínimo de ajuste será de cinco colones o múltiplos de cinco colones. Lo anterior en virtud de que la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica, mediante Artículo 8 del Acta de la Sesión 5154-2003, resolvió emitir monedas solo en las denominaciones de quinientos, cien, cincuenta, veinticinco, diez y cinco colones. Con el fin de ajustarse a las monedas disponibles, si el porcentaje de variación en los costos da origen a un ajuste tarifario en un valor fraccionario intermedio entre múltiplos de cinco colones, se ajustará al límite inferior o superior más cercano, según la regla convencional de redondeo.”*
- IV. Que el 30 de setiembre de 2015, mediante el numeral I del artículo 6 de la sesión 5702-2015, la Junta Directiva del BCCR, aprobó una nueva versión del *“Reglamento del Sistema de Pagos”*, publicado en el Alcance Digital N° 90 a La Gaceta N° 214, del 4 de noviembre de 2015.
- V. Que el 25 de febrero de 2016, mediante la resolución RJD-035-2016, la Junta Directiva de la Aresep, dictó la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, la cual fue publicada en el Alcance Digital N°35 a La Gaceta N°46 del 7 de marzo de 2016.
- VI. Que el 2 de febrero de 2017, se firmó el *“Convenio de Cooperación para el desarrollo del Proyecto Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Público Remunerado de Personas, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y el Banco Central de Costa Rica”*. (Folios 157 al 167, IRM-003-2023)
- VII. Que el 9 de agosto de 2017, mediante el artículo 6 de la sesión 5783-2017, la Junta Directiva del BCCR, aprobó el proyecto Pago Electrónico en el Transporte Público, como iniciativa estratégica de desarrollo tecnológico para diseñar, construir e implementar un sistema de pago electrónico en el transporte público remunerado de personas (modalidad autobús y tren). (Folios 567 y 568, IRM-003-2023)

- VIII.** Que el 11 de enero de 2018, se suscribió el *“Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Transporte Público, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, el Banco Central de Costa Rica y los Representantes de la industria del Transporte Público Remunerado de Personas (modalidad autobús), para el diseño y construcción del Sistema de Pago Electrónico en el Transporte Público”*. Como parte de los representantes de la industria del transporte público en modalidad autobús constan: la Asociación Cámara Nacional de Autobuseros (Canabus), la Asociación Cámara Nacional de Transporte (Canatrans), la Cámara de Autobuseros de San José (Cámara de San José), la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia (Cámara de Heredia), la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico (Catlántico), y la Asociación Cámara de Empresarios y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste (Cámara de Guanacaste). (Folios 168 al 179, IRM-003-2023)
- IX.** Que el 2 de mayo del 2018, mediante el artículo 6 de la sesión 5825-2018, la Junta Directiva del BCCR, aprobó una nueva versión del Reglamento del Sistema de Pagos, incluyéndose el siguiente *Transitorio II. Emisión de monedas de baja denominación* que indicaba que *“A partir del 1° de enero de 2020 el BCCR dejará de emitir monedas cinco colones. Dos años después dejará de emitir la de 10 colones. La Administración establecerá e informará con la debida anticipación, las fechas a partir de las cuales, ambas denominaciones perderán su valor como medio de pago”*. (Folios 80 y 81, disponible en: [https://www.bccr.fi.cr/marco-legal/DocAcuerdosJuntaDirectiva/BCCR\\_5825-2018\\_Art6.pdf](https://www.bccr.fi.cr/marco-legal/DocAcuerdosJuntaDirectiva/BCCR_5825-2018_Art6.pdf))
- X.** Que el 28 de junio de 2018, mediante el oficio DSF-0035-2018, la División de Servicios Pagos del BCCR, informó al Regulador General, lo acordado por la Junta Directiva del BCCR, en el artículo 6 de la sesión 5825-2018, del 2 de mayo de 2018 detallado en el punto anterior. En este sentido el BCCR, solicitó expresamente a la Aresep *“(…) que al fijar precios, tarifas o tasas bajo regulación de esa entidad, se tomen en cuenta las disposiciones del BCCR (…). Concretamente establecer en ellos modelos de ajuste tarifario esquemas de redondeo tal que, (…) el público no requiera de tales denominaciones para pagar en efectivo los servicios públicos correspondientes (…)”*. (Folios 80 y 81)
- XI.** Que el 7 de mayo de 2019, mediante el oficio GER-0106-2019, la Gerencia del BCCR, le expuso al Regulador General, su preocupación respecto a que en el ajuste tarifario del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, publicado en abril del 2019 (en aplicación de la metodología de fijación de tarifas extraordinarias correspondiente al primer

semestre del 2019) de que, una buena parte de las tarifas ajustadas en esa ocasión, iban a requerir el uso intensivo de monedas de cinco colones, instando a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos a que en el marco de sus competencias, considerara las decisiones adoptadas sobre la baja denominación de monedas y estableciera esquemas de redondeo en aras de facilitar los pagos por parte de los usuarios. (Folios 82 al 85)

- XII.** Que el 11 de junio de 2019, mediante el oficio OF-0459-RG-2019, el entonces Regulador General, en respuesta al oficio GER-0106-2019, manifestó a la Gerencia del BCCR, entre otras cosas que *“la disponibilidad de moneda obliga a la Autoridad a fijar tarifas distintas a las resultantes de la aplicación pura de los correspondientes cálculos de estructuras de costo, los dos actores relevantes de este servicio (prestadores y usuarios) se ven afectados ante esta circunstancia”* y *“mientras existan en circulación monedas de cinco y diez colones, la ARESEP no puede tomar la decisión de fijar tarifas redondeadas a montos distintos que beneficien o perjudiquen a usuarios u operadores”*. (Folios 86 y 87)
- XIII.** Que el 8 de noviembre de 2019, mediante el oficio OF-0962-RG-2019, el entonces Regulador General, solicitó a la Presidencia del BCCR, una reunión con el fin de analizar las implicaciones de dejar de emitir monedas de baja denominación (en el caso inmediato de la de cinco colones) en la dinámica de los servicios públicos en especial los de transporte, misma que se llevó a cabo el 22 de noviembre de 2019. (Folio 88)
- XIV.** Que el 24 de enero de 2020, mediante el oficio PRE-0006-2020, el Presidente del BCCR, remitió a la Aresep, un resumen de las principales consideraciones que constituyeron el fundamento para que la Junta Directiva del BCCR, tomará la decisión de no continuar con la emisión de la moneda de cinco colones a partir del 1° de enero del 2020, lo anterior como producto de la reunión celebrada el 22 de noviembre del 2019 y como complemento a la información suministrada en los oficios DSF-0035-2018 y GER-0106-2019 citados. (Folios 89 al 94)
- XV.** Que el 19 de marzo de 2021, mediante la resolución RE-0060-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep, dictó la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*. En esta resolución, además de derogar la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, se modificó el criterio de redondeo a aplicar en las tarifas finales para que se considere la moneda de menor denominación que tenga valor como medio de pago de acuerdo con las disposiciones del BCCR vigentes al momento de la emisión de la resolución tarifaria, utilizando como base de la justificación incluida en el oficio PRE-0006-2020. Dicha resolución fue publicada en el Alcance Digital N° 67 a La Gaceta N° 60, del 26 marzo de 2021.

- XVI.** Que el 19 de marzo de 2021, mediante la resolución RE-0061-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep, dictó una modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, la cual fue publicada en el Alcance Digital N° 67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021. En esta resolución, se modificó el criterio de redondeo a aplicar en las tarifas finales para que se considere la moneda de menor denominación que tenga valor como medio de pago de acuerdo con las disposiciones del BCCR vigentes al momento de la emisión de la resolución tarifaria, utilizando como base de la justificación incluida en el oficio PRE-0006-2020.
- XVII.** Que el 4 de agosto de 2021, mediante el artículo 9 de la sesión 6016-2021, la Junta Directiva del BCCR, aprobó una reforma integral al *“Reglamento del Sistema de Pagos”*, publicada en el Alcance Digital N° 159 a La Gaceta N° 155 del 13 de agosto de 2021, que entre otras incorporó el *“Libro XV” “Sistema Nacional de Pago Electrónico del Transporte Público SINPE-TP”* concebido como un sistema único a nivel nacional, para ser utilizado en todas las rutas del país (universal), tanto en autobuses como en trenes (bimodal), con el fin de garantizar una misma experiencia a los usuarios, sean estos nacionales o extranjeros. Adicionalmente, en el artículo 320 se reglamentaron las condiciones que considerará el BCCR para dejar de emitir monedas de baja denominación.
- XVIII.** Que el 5 de octubre de 2021, mediante la resolución RE-0206-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep, dictó la *“Política Regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*. Dicha resolución, fue publicada en el Alcance N° 209 a la Gaceta N° 199, del 15 de octubre de 2021.
- XIX.** Que el 12 de noviembre de 2021, mediante la resolución RE-0211-JD-2021, la Junta Directiva de la Aresep, dictó la *“Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y otros Servicios de Transporte”*. Dicha resolución, fue publicada en el Alcance N° 238 a la Gaceta N°225 del 12 de noviembre de 2021.
- XX.** Que el 26 de abril de 2022, mediante el oficio OF-0117-CDR-2022, la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR), le solicitó aclaración a la Dirección del Departamento de Emisión y Valores del BCCR sobre algunos aspectos técnicos relacionados con la emisión de monedas a cargo del BCCR, con el fin considerarlos dentro del proceso de revisión y mejora continua de la metodología de transporte remunerado de personas modalidad autobús. (Folios 229 y 230)

- XXI.** Que el 9 de mayo de 2022, mediante el oficio DSP-DEV-0093-2022, la Dirección del Departamento de Emisión y Valores del BCCR, le aclaró al CDR las consultas relacionadas con la emisión de monedas a cargo del BCCR, planteadas en el oficio OF-0117-CDR-2022. (Folios 231 y 232)
- XXII.** Que el 18 de julio de 2022, mediante el oficio GER-0189-2022, la Gerencia del BCCR, le manifestó a la Junta Directiva de la Aresep, que “(...) *para la eficiencia del pago en el transporte (sic) público de pasajeros modalidad autobús, es de vital importancia que cualquier ajuste tarifario que esa entidad realice, tome en consideración las decisiones que sobre monedas de baja denominación adopte el Banco Central (...)*”, posición que fue manifestada en el oficio DSP-DEV-0093-2022. Adicionalmente señaló en su oficio que “*las soluciones que el BCCR prevé para esta problemática no pasan por emitir moneda a cualquier costo. Más bien, nuestros esfuerzos se orientan hacia alternativas eficientes como el pago electrónico de las tarifas del transporte público de pasajeros y de los peajes; entre otros.*” Respecto de dicha nota se emitió el OF-0642-RGA-2022, de la entonces Reguladora General Adjunta (RGA), la cual brindó respuesta y fue también conocido por el Órgano Colegiado en sesiones 64-2022 del 6 de setiembre de 2022 y 70-2022 del 4 de octubre de 2022. (Folios 233 al 243)
- XXIII.** Que el 28 de octubre de 2022, mediante el oficio OF-0365-CDR-2022, el CDR, solicitó al Regulador General, autorización para prescindir de las actividades 4 a 11 de la etapa 7.1 del procedimiento de DR-PO-03 vigente para el desarrollo de la propuesta de modificación de la “*Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico. y la aplicación del redondeo en tarifas finales. (Folios 296 al 297)
- XXIV.** Que el 1° de noviembre de 2022, mediante la resolución RE-0515-RG-2022, el Regulador General, por motivos de conveniencia, oportunidad y urgencia, autorizó al CDR, prescindir de las actividades 4 a 11 de la etapa 7.1 del procedimiento de DR-PO-03 vigente para el desarrollo de la propuesta de modificación de la “*Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús*”, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, relacionada con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la aplicación del redondeo en tarifas finales. (Folios 296 y 297)

- XXV.** Que el 16 de diciembre de 2022, mediante el oficio IN-0084-CDR-2022, la Fuerza de Tarea de Fuerza de la Metodología Ordinaria de Buses, remitió al Director de CDR, el informe técnico preliminar de las propuestas de modificación de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD resolución RE-0060-JD-2021, relacionadas con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la aplicación de redondeo en tarifas finales. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXVI.** Que el 16 de diciembre de 2022, mediante el oficio OF-0426-CDR-2022, el CDR, remitió para el análisis respectivo a la Intendencia de Transporte (IT), a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) y al Consejero del Usuario (CU) el informe técnico preliminar de las propuestas de modificación parcial a las metodologías tarifarias indicadas en el punto anterior, relacionadas con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la aplicación de redondeo en tarifas finales. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXVII.** Que el 21 de diciembre de 2022, mediante el oficio OF-1516-IT-2022, la IT, en atención al oficio OF-0426-CDR-2022, remitió al CDR sus observaciones a las propuestas de modificación parcial a las metodologías tarifarias en mención. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXVIII.** Que el 21 de diciembre de 2022, mediante el oficio OF-2733-DGAU-2022, la DGAU y el CU, en atención al oficio OF-0426-CDR-2022, remitieron al CDR sus observaciones a las propuestas de modificación parcial a las metodologías tarifarias en mención. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXIX.** Que el 23 de diciembre de 2022, mediante el oficio IN-0088-CDR-2022, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, remitió al Director de CDR el informe técnico de las propuestas de modificación de la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RE-0060-JD-2021, relacionadas con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 296 y 297, archivo zip)

- XXX.** Que el 23 de diciembre de 2022, mediante el oficio OF-0438-CDR-2022, el CDR, remitió al Regulador General el informe técnico de las propuestas de modificación parcial a las metodologías tarifarias indicadas en el punto anterior, relacionadas con el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXXI.** Que el 9 de febrero de 2023, mediante el oficio OF-0146-RG-2023, el Regulador General, solicitó al CDR la separación de las propuestas de manera que se presente en forma independiente la propuesta de reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico y la propuesta de la aplicación del redondeo de las tarifas finales. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXXII.** Que el 10 de febrero de 2023, mediante el memorando ME-0007-CDR-2023, el CDR, trasladó a la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses el oficio OF-0146-RG-203 para su atención. (Folios 296 y 297, archivo zip)
- XXXIII.** Que el 9 de marzo de 2023, mediante el oficio IN-0007-CDR-2023, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, rindió informe sobre la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RE-0060-JD-2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 2 al 30)
- XXXIV.** Que el 9 de marzo de 2023, mediante el oficio OF-0086-CDR-2023, el CDR, remitió al Regulador General, la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, establecida mediante la resolución RE-0060-JD-2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 244 y 245)
- XXXV.** Que el 10 de marzo de 2023, mediante el oficio OF-0308-RG-2023, el Regulador General, remitió a la Junta Directiva, el informe técnico IN-0007-CDR-2023 y el oficio OF-0086-CDR-2023 que motiva, justifica y traslada para el conocimiento respectivo, la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de*

*personas, modalidad autobús”, establecida mediante la resolución RJD-035-2016 y sus reformas, y a la “Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”, establecida mediante la resolución RE-0060-JD-2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 296 y 297, archivo zip)*

**XXXVI.** Que el 12 de abril de 2023, mediante el acuerdo 07-29-2023, de la sesión ordinaria 29-2023, ratificada el 18 de abril de 2023, por unanimidad de los votos de los miembros presentes, la Junta Directiva de la Aresep, acordó:

*“Posponer, para una próxima sesión, el conocimiento de la propuesta de modificación parcial a la “Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús, resolución RJD-035-2016 y sus reformas y a la Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”, resolución RE-0060-JD-2021, relacionadas con la aplicación del redondeo de las tarifas finales. Informe IN-0007-CDR-2023 del 09 de marzo de 2023, contenido en el oficio OF-0086-CDR-2023 del 09 de marzo de 2023; oficios OF-0308-RG-2023 del 10 de marzo de 2023 y OF-0095-CDR-2023 del 16 de marzo de 2023. Lo anterior, en el entendido de que se presenten distintos ejemplos en relación con pliegos tarifarios de anteriores fijaciones extraordinarias, conforme a las observaciones formuladas en esta oportunidad por los miembros de la Junta Directiva”. (Folios 31 al 78)*

**XXXVII.** Que el 18 de abril de 2023, mediante el oficio OF-0260-SJD-2023, la SJD, comunicó al CDR acuerdo 07-29-2023, de la sesión ordinaria 29-2023, ratificada el 18 de abril de 2023. (Folios 296 y 297, archivo zip)

**XXXVIII.** Que el 26 de abril de 2023, mediante el oficio OF-0133-CDR-2023, el CDR, remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de Aresep lo solicitado en el acuerdo 07-29-2023. (Folios 296 a 297, archivo zip)

**XXXIX.** Que el 11 de mayo de 2023, mediante el acuerdo 03-39-2023 de la sesión extraordinaria 39-2023, celebrada en dicha fecha y ratificada el 23 de mayo del mismo año, la Junta Directiva de la Aresep, dispuso entre otras cosas:

*“I. Ordenar a la Administración, para que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, en la modalidad*

*autobús”, resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relacionada con la aplicación de redondeo en tarifas finales (...)*” (Folios 54 al 78)

- XL.** Que el 11 de mayo de 2023, mediante el acuerdo 04-39-2023 de la sesión extraordinaria 39-2023, celebrada en dicha fecha y ratificada el 23 de mayo del mismo año, la Junta Directiva de la Aresep, dispuso entre otras cosas:
- “1. Ordenar a la Administración, para que someta al procedimiento de audiencia pública previsto en el artículo 36 de la Ley 7593; la modificación parcial a la “Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionada con la aplicación de redondeo en tarifas finales (...)”* (Folios 54 al 78)
- XLI.** Que el 23 de mayo de 2023, mediante el oficio OF-0379-SJD-2023, la SJD, comunicó al CDR, a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) y al Departamento de Gestión Documental (DEGD) para lo que correspondiese, el acuerdo 03-39-2023 de la sesión ordinaria 39-2023 de la Junta Directiva de la Aresep, celebrada el 11 de mayo de 2023 y ratificada el 23 de mayo del mismo año. (Folios 31 al 78)
- XLII.** Que el 24 de mayo de 2023, mediante el oficio OF-0381-SJD-2023, la SJD, solicitó al DEGD, la apertura del expediente administrativo para someter a audiencia pública la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folio 1)
- XLIII.** Que el 1° y el 5 de junio de 2023, respectivamente, en el diario oficial La Gaceta N° 97 y en los diarios de circulación nacional La Teja y La Extra, se publicó la convocatoria a la audiencia pública virtual para conocer la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales, programada para el 3 de julio a las 17 horas y 15 minutos. (Folios 258 al 259 y 260 al 261)

- XLIV.** Que el 3 de julio de 2023, de conformidad con el acta AC-0149-DGAU-2023 del 6 de julio de 2023, emitida por DGAU, se realizó la audiencia pública virtual. (Folio 279 al 288)
- XLV.** Que el 10 de julio de 2023, mediante el oficio IN-0413-DGAU-2023, la DGAU, emitió el *“Informe de oposiciones y coadyuvancias”* presentadas en la audiencia pública virtual. En dicho informe consta que la Defensoría de los Habitantes de La República presentó oposición (folios 277 y 278), así como Atlántico (folio 276, archivo de correo electrónico). (Folio 294 y 295)
- XLVI.** Que el 28 de agosto de 2023, mediante la resolución RE-0093-JD-2023, la Junta Directiva de la Aresep, aprobó la modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relacionada con la formulación para el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico. (Folios 817 al 904, IRM-003-2023). Dicha resolución le fue notificada a Atlántico y demás partes el 19 de setiembre de 2023 y fue publicada en el Alcance N° 174 a La Gaceta N° 169, del 14 de setiembre de 2023. (Folios 734 al 816 y 1025, IRM-003-2023)
- XLVII.** Que el 21 de diciembre de 2023, mediante el informe IN-0086-CDR-2023, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, remitió al CDR el informe de análisis de posiciones presentadas en la audiencia pública de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 301 al 332)
- XLVIII.** Que el 21 de diciembre de 2023, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, mediante el informe IN-0087-CDR-2023, remitió al CDR, el informe técnico final de la propuesta de modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionadas con la aplicación de redondeo de las tarifas finales. (Folios 333 al 364)

- XLIX.** Que el 21 de diciembre 2023, mediante el oficio OF-0406-CDR-2023, el CDR, le remitió al Regulador General en su condición de presidente de la Junta Directiva de la Aresep, el informe de respuesta a las posiciones admitidas en la audiencia pública, así como la propuesta técnica final de la modificación parcial a la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”*, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, y a la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”*, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionadas con la aplicación de redondeo en tarifas finales; elaborados por la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, mediante los informes IN-0086-CDR-2023 e IN-0087-CDR-2023, respectivamente. (Folios 365 al 366)
- L.** Que el 22 de diciembre de 2023, mediante el memorando ME-0220-SJD-2023, la SJD, trasladó a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (DGAJR), los informes remitidos por el CDR, mediante el oficio OF-0406-CDR-2023, para su respectivo análisis post audiencia pública. (Folio 367)
- LI.** Que el 12 de enero de 2024, mediante el oficio OF-0021-DGAJR-2024, la DGAJR, emitió el *“Análisis post audiencia pública de la propuesta de modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas y a la “Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionada con la aplicación de redondeo de las tarifas finales.* (Folios 368 al 379)
- LII.** Que el 12 de marzo de 2024, mediante la resolución RE-0006-JD-2024, la Junta Directiva de la Aresep, en lo de interés dispuso:
- “(…)
- I. Dictar la modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relacionada con la aplicación de redondeo en tarifas finales, de conformidad con lo siguiente:*
- “(…)”

*I. Sustituir en la sección “4.13.1. Aplicación General, el título y contenido del apartado “f. Tarifas finales” para que se lea de la siguiente forma:*

***“f) Redondeo de tarifas***

*Las tarifas por pasajero se fijarán considerando el siguiente criterio para redondear la tarifa obtenida en el cálculo tarifario al múltiplo más cercano del valor de la moneda de menor denominación que esté emitiendo el Banco Central de Costa Rica (BCCR) a la fecha del dictado de la resolución tarifaria.*

*Para tal efecto, la Intendencia de Transporte solicitará al BCCR al menos a más tardar el primer viernes hábil del mes de diciembre de cada año, una constancia de las denominaciones de monedas que emitirá en el siguiente año. En caso de que el BCCR tenga previsto dejar de emitir alguna denominación a futuro, la Intendencia deberá incluir en la resolución correspondiente tanto las tarifas resultantes de aplicar el criterio de redondeo descrito en el párrafo anterior considerando las denominaciones emitidas hasta dicho momento, así como las tarifas resultantes de aplicar el criterio de redondeo cuando la denominación se deje de emitir, estableciendo en forma clara la fecha a partir de la cual entrarán en vigencia.”*

*(...)”*

*(...)” (Folios 469 al 496). Dicha resolución fue publicada en el Alcance N° 67 a La Gaceta N° 60, del 5 de abril de 2024 y le fue notificada a Atlántico el 8 de abril de 2024. (Folios 442 al 468 y 501)*

**LIII.** Que el 12 de marzo de 2024, mediante la resolución RE-0007-JD-2024, la Junta Directiva de la Aresep, en lo de interés dispuso:

*“(...)”*

*I. Dictar la modificación parcial a la “Metodología para fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús”, resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, relacionada con la aplicación de redondeo en tarifas finales, de conformidad con lo siguiente:*

*“(...)”*

*I. En la sección “2.2 Formulación general” modificar lo indicado en el último párrafo para que se lea como los siguientes párrafos:*

*“La tarifa resultante  $t_1$  deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la metodología tarifaria ordinaria (sección de redondeo de tarifas).*

*Luego de aplicar el criterio de redondeo citado en el párrafo anterior, en los casos que las tarifas por pasajero no sufran ningún cambio en su valor como consecuencia del redondeo a la moneda de menor denominación que esté emitiendo el BCCR, se considerará el subíndice 0 en la ecuación 2 como los valores de las variables utilizadas en la última fijación de tarifas de la ruta donde se modificaron las tarifas mediante la aplicación de las metodologías ordinaria o extraordinaria de forma posterior a la vigencia de la presente metodología.*

- II.** *Adicionar la sección “2.10 Ajuste del pliego tarifario ante cambios en la moneda menor denominación” luego de la sección 2.9 para que se lea de la siguiente manera:*

*“2.10 Ajuste del pliego tarifario ante cambios en la moneda menor denominación”*

*Cuando la Intendencia de Transporte reciba comunicación formal del Banco Central de Costa Rica que indique la fecha a partir de la cual dejará de emitir alguna denominación a futuro, la Intendencia de Transporte deberá someter a consulta pública una fijación tarifaria en la cual se ajusten todas las tarifas vigentes que no sean múltiplos de la nueva moneda de menor denominación, sin aplicación de lo dispuesto en las secciones 2.3 a 2.8 anteriores. Para efectos de la consulta pública se aplicará lo establecido en el artículo 43 del Decreto Ejecutivo 29732-MP (Reglamento a la Ley 7593) o la norma que lo sustituya y para efectos del plazo de 15 días naturales se tomará como fecha de iniciación del trámite la fecha de la publicación de la consulta pública en La Gaceta. El cálculo se limitará a tomar las tarifas resultantes (sin redondeo) de la última fijación extraordinaria u ordinaria realizada a cada ruta de previo al respectivo proceso de redondeo, y redondearlas con base en la nueva moneda de menor denominación siguiendo el criterio al respecto establecido en la metodología tarifaria ordinaria (sección de redondeo de tarifas). Las tarifas deberán entrar a regir en la fecha que indique la resolución respectiva”.*

- III.** *Adicionar la siguiente disposición transitoria:*

## **TRANSITORIO**

*“Una vez aprobada y publicada en el diario oficial La Gaceta la resolución que modifica parcialmente la “Metodología para fijación extraordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, establecida mediante la resolución RE-0060-JD-2021, en un plazo no mayor a tres días hábiles la IT solicitará al BCCR la constancia de las denominaciones de monedas que está emitiendo, para aplicar lo establecido en la sección 2.10.”*

(...)

(Folios 410 al 439). Dicha resolución fue publicada en el Alcance N° 64 a La Gaceta N° 56, del 1° de abril de 2024 y le fue notificada a Catlántico el 5 de abril de 2024. (Folios 381 al 409 y 503)

- LIV.** Que el 4 de abril de 2024, Catlántico, interpuso recurso de reposición y nulidad concomitante, contra la resolución RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. (Folio 440, archivo de correo electrónico)
- LV.** Que el 5 de abril de 2024, mediante el memorando ME-0046-SJD-2024, la SJD, trasladó para el análisis de la DGAJR, el recurso de reposición y nulidad concomitante interpuesto por Catlántico, contra la resolución RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. (Folio 497)
- LVI.** Que el 8 de abril de 2024, Catlántico, interpuso recurso de reposición y nulidad concomitante, contra la resolución RE-0006-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. (Folio 512, archivo de correo electrónico)
- LVII.** Que el 10 de abril de 2024, el Consorcio Integrado del Sector Este S.A. (CISE), interpuso recurso de reposición, contra la resolución RE-0006-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. (Folio 513, archivo de correo electrónico)
- LVIII.** Que el 11 de abril de 2024, mediante el memorando ME-0048-SJD-2024, la SJD, trasladó para el análisis de la DGAJR, el recurso de reposición y nulidad concomitante interpuesto por Catlántico, contra la resolución RE-0006-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. (Folio 514)
- LIX.** Que el 11 de abril de 2024, mediante el memorando ME-0049-SJD-2024, la SJD, trasladó para el análisis de la DGAJR, el recurso de reposición interpuesto por el CISE, contra la resolución RE-0006-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. (Folio 516)

- LX.** Que el 26 de abril de 2024, mediante la resolución RE-0025-IT-2024, la IT, conoció y resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Autobuses Unidos de Coronado S.A., permisionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 142, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 456 al 496, ET-004-2024)
- LXI.** Que el 31 de mayo de 2024, mediante la resolución RE-0030-IT-2024, la IT, conoció y resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Autotransportes San Antonio S.A., permisionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 72, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 576 al 648, ET-019-2024)
- LXII.** Que el 21 de junio de 2024, mediante la resolución RE-0034-IT-2024, la IT, conoció y resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Autotransportes Cepul S.A., permisionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 671, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 435 al 493, ET-022-2024)
- LXIII.** Que el 26 de junio de 2024, Atlántico, presentó solicitud de medida cautelar de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo de 2024. (Folio 521, archivo de correo electrónico)
- LXIV.** Que el 27 de junio de 2024, mediante el memorando ME-0090-SJD-2024, la SJD, trasladó para el análisis de la DGAJR, solicitud de medida cautelar de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo, presentada por Atlántico. (Folio 522)
- LXV.** Que el 28 de junio de 2024, mediante la resolución RE-0037-IT-2024, la IT, conoció y resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A., concesionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 504, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 547 al 605, ET-023-2024)
- LXVI.** Que el 1° de julio de 2024, mediante el oficio CNT-129-2024, Canatrans, presentó solicitud de medida cautelar de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo de 2024. (Folio 524, archivo de correo electrónico)

- LXVII.** Que el 1° de julio de 2024, mediante el oficio CNT-130-2024, Canatrans, presentó coadyuvancia a los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por Catlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo de 2024. (Folio 525, archivo zip)
- LXVIII.** Que el 2 de julio de 2024, mediante el memorando ME-0095-SJD-2024, la SJD, trasladó para el análisis de la DGAJR, solicitud de medida cautelar de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo, presentada por Canatrans y coadyuvancia a los recursos de reposición interpuestos por Catlántico. (Folio 526)
- LXIX.** Que el 18 de julio de 2024, mediante la resolución RE-0040-IT-2024, la IT, conoció y resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Transgolfo S.A., permisionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 654, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 474 al 540, ET-024-2024)
- LXX.** Que el 24 de julio de 2024, mediante la resolución RE-0041-IT-2024, la IT, conoció y resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Líneas del Atlántico Ltda., concesionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 701, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 531 al 567, ET-026-2024)
- LXXI.** Que el 24 de julio de 2024, mediante la resolución RE-0042-IT-2024, la IT, resolvió el ajuste tarifario ordinario presentado por la empresa Buses Metrópoli S.A., permisionaria del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, para la ruta N° 307, considerando lo resuelto mediante la resolución RE-0006-JD-2024. (Folios 435 al 489, ET-027-2024)
- LXXII.** Que el 5 de junio de 2024, mediante el oficio OF-0782-RG-2024, el Regulador General, instruyó y solicitó con tratamiento confidencial, a la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, realizar un análisis técnico jurídico de los argumentos planteados en los recursos ordinarios contra la modificación parcial de las metodologías ordinaria y extraordinaria de buses, en lo relacionado con la aplicación de redondeo de las tarifas finales, con plazo al 26 de julio de 2024. (Folio 531)
- LXXIII.** Que el 5 de julio de 2024, mediante el oficio OF-0848-RG-2024, el Regulador General, solicitó a la Directora General de la DGAJR, la atención prioritaria de los memorandos ME-0048-SJD-2024, ME-0049-SJD-2024 y ME-0090-

SJD-2024, mediante los cuales se trasladó a dicha Dirección, *“los recursos de reposición interpuestos por la ASOCIACIÓN CÁMARA DE AUTOBUSEROS DEL ATLÁNTICO y por el CONSORCIO INTEGRADO DEL SECTOR ESTE S.A., en contra de la resolución de la Junta Directiva RE-0006-JD-2024, tramitada en el IRM-004-2023” y la “Medida cautelar interpuesta por la ASOCIACIÓN CÁMARA DE AUTOBUSEROS DEL ATLÁNTICO, que entre otras cosas solicita la suspensión inmediata de los efectos y aplicación de las siguientes resoluciones: a) RE-006-JD-2024 (Metodología ordinaria de buses) y; b) RE-007-JD-2024 (metodología extraordinaria de buses)”*. (Folios 532 al 533)

- LXXIV.** Que el 26 de julio de 2024, mediante el informe confidencial IN-0035-CDR-2024, la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, remitió al Regulador General el *“Análisis técnico jurídico de los argumentos planteados en los recursos ordinarios contra las reformas parciales a las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, relacionadas con la aplicación del redondeo de las tarifas finales”*, en atención a lo solicitado en el oficio OF-0782-RG-2024, recomendándose *“Del análisis de los argumentos presentados, se observa que los recurrentes llevan razón parcialmente en sus argumentos, por lo que se recomienda que este insumo sea valorado en la atención formal de los recursos planteados contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, a efectos de realizar lo que corresponda en sede administrativa para evitar eventuales riesgos judiciales”*. (Anexo 1 Folios 535 al 558)
- LXXV.** Que el 16 de agosto de 2024, mediante el oficio OF-0561-DGAJR-2024, la DGAJR, emitió criterio jurídico sobre los recursos de reposición y nulidad concomitante, interpuestos por Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, coadyuvancia presentada por la Canatrans en relación con dichos recursos, y recurso de reposición interpuesto por el CISE, contra la resolución RE-0006-JD-2024, y medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, presentadas por Atlántico y Canatrans. (Folios 559 al 648)
- LXXVI.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

## CONSIDERANDO:

- I. Que del oficio OF-0561-DGAJR-2024 del 16 de agosto de 2024 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“(…)

### **II. PRECISIONES PRELIMINARES**

*Como asunto previo a la atención de las gestiones en (sic) indicadas en el asunto de este criterio, resulta necesario realizar las precisiones subsiguientes:*

#### **A. PRECISIÓN SOBRE LOS RECURSOS Y LAS MEDIDAS CAUTELARES PRESENTADOS CONTRA LAS RESOLUCIONES RE-0006-JD-2024 Y RE-0007-JD-2024**

*En el presente criterio, se analizarán de forma conjunta los recursos ordinarios y las medidas cautelares presentados contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo de 2024, emitidas por la Junta Directiva de la Aresep.*

*En cuanto al tema de la acumulación, resulta preciso señalar que, la LGAP, establece en su artículo 229, inciso 2), lo que literalmente se transcribe:*

*“(…) En ausencia de disposición expresa de su texto, se aplicarán supletoriamente, en lo que fueren compatibles, los demás Libros de esta ley, el Código Procesal Contencioso-Administrativo (\*), las demás normas, escritas y no escritas, con rango legal o reglamentario, del ordenamiento administrativo y, en último término, el Código de Procedimientos Civiles, la Ley Orgánica del Poder Judicial y el resto del Derecho común (…).”*

*En este sentido, el artículo 45 del Código Procesal Contencioso Administrativo (CPCA), establece lo siguiente:*

*“1) En un mismo proceso serán acumulables:*

*a) Las pretensiones que no sean incompatibles entre sí y se deduzcan en relación con una misma conducta administrativa o una relación jurídico-administrativa (…).”*

Lo anterior, en concordancia a su vez, con lo dispuesto en los artículos 23.1 y 23.2 del Código Procesal Civil (CPC), que en lo de interés indican:

“(…)

**23.1 Pretensión procesal.** Se podrá pretender (…) la condena a determinada prestación, la declaratoria de existencia, constitución, modificación, o extinción de derechos y situaciones jurídicas, la adopción de medidas cautelares, la ejecución y cualquier otra clase de tutela prevista por la ley.

**23.2 Acumulación de pretensiones.** En una demanda o contrademanda podrán proponerse varias pretensiones, siempre que haya conexión entre estas, que no se excluyan entre sí y que el tribunal sea para conocer de todas.

(…)”

Así, tomando en consideración lo establecido en el artículo 45 del CPCA, en concordancia con lo dispuesto por los artículos 23.1 y 23.2 del CPC (de aplicación supletoria de conformidad con lo indicado en el ordinal 229 de la LGAP), anteriormente citados, así como, el hecho, de que los casos que nos ocupan (recursos de reposición y medidas cautelares contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024), comparten la competencia, tramitación, en forma común y pretensiones que tiene conexión en relación a mismas conductas administrativas, se estima procedente acumular en este criterio, el análisis de los recursos de reposición y nulidad concomitante, interpuestos por Catlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, la coadyuvancia presentada por la Canatrans en relación con dichos recursos, y el recurso de reposición interpuesto por el CISE, contra la resolución RE-0006-JD-2024; así como las medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, presentadas por Catlántico y Canatrans.

Lo anterior, en correspondencia a su vez, con el principio de economía procesal que informa el procedimiento administrativo, y permite, sin perjudicar el debido proceso y los derechos de los administrados, fortalecer la celeridad y eficiencia a través de actuaciones administrativas que promuevan el ahorro de trabajo y costos (por parte de la Administración Pública en este caso) en la medida de lo posible y dentro del bloque de legalidad.

En virtud de lo expuesto, en el presente criterio, se realizará el análisis de tales gestiones en forma conjunta, atendiendo a las razones y normativa expuesta, sin que ello lesione el debido proceso o cause indefensión de las gestionantes.

## **B. PRECISIÓN SOBRE LAS RESOLUCIONES RE-0006-JD-2024 Y RE-0007-JD-2024**

*El 12 de marzo de 2024, mediante la resolución RE-0006-JD-2024, la Junta Directiva de la Aresep, dictó la modificación parcial de la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, establecida en la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relacionada con la aplicación de redondeo en tarifas finales.*

*Por otro lado, el 12 de marzo de 2024, mediante la resolución RE-0007-JD-2024, la Junta Directiva del Ente Regulador, dictó la modificación parcial de la “Metodología para la Fijación Extraordinaria de Tarifas para el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, establecida en la resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021, también en relación con la aplicación de redondeo en tarifas finales.*

*Es importante precisar que ambos instrumentos regulatorios, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley N° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, contemplan las estructuras productivas modelo aplicables al servicio público regulado. En consecuencia, las tarifas determinadas mediante estas metodologías reflejarán los costos e inversiones proporcionales inherentes a la industria del sector regulado. Esto implica, que no se consideren las condiciones específicas de uno o varios sujetos regulados de forma individual, sino que se tengan en cuenta las particularidades y necesidades del sector en su conjunto. De este modo, se garantiza que las tarifas establecidas cubran únicamente los costos necesarios para la prestación eficiente del servicio en correspondencia con el principio de servicio al costo, además, que sean equitativas y representativas de las dinámicas integrales del sector, asegurando un equilibrio financiero, en armonía entre los intereses de los operadores y los usuarios del servicio público.*

*En este sentido, valga resaltar que el criterio actualizado de redondeo en las tarifas finales, fue establecido en la resolución RE-0006-JD-2024, la cual corresponde a la metodología ordinaria del servicio de autobús, y se utiliza como base en la metodología extraordinaria de dicho servicio para el redondeo de la tarifa final, la cual corresponde a la resolución RE-0007-JD-2024 del 12 de marzo de 2024.*

En cuanto a la aplicación del redondeo en tarifas finales, conforme se indica en la metodología tarifaria extraordinaria de autobuses, en la sección “2.2 Formulación general”, según su última reforma (RE-0007-JD-2024), la “(...) tarifa resultante  $t_1$  deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la metodología tarifaria ordinaria (...)” de autobuses, específicamente en la sección de redondeo de tarifas, contenida en su última reforma (RE-0006-JD-2024).

Además, en esta metodología para la fijación extraordinaria en su última reforma (RE-0007-JD-2024), se especifica que, “Luego de aplicar el criterio de redondeo, en los casos que las tarifas por pasajero no sufran ningún cambio en su valor como consecuencia del redondeo a la moneda de menor denominación que esté emitiendo el BCCR, se considerará el subíndice 0 en la ecuación 2, como los valores de las variables utilizadas en la última fijación de tarifas de la ruta, donde se modificaron las tarifas mediante la aplicación de la metodología ordinaria o extraordinaria de forma posterior a la vigencia de la presente metodología”.

Esto de conformidad con el siguiente detalle de la variación relativa de los costos sujetos a ajuste extraordinario que se refleja en la ecuación dos de la metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para autobuses.

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

Fuente: RE-0060-JD-2021, ecuación 2.

Asimismo, en relación con el ajuste del pliego tarifario, se establece que cuando la Intendencia de Transporte reciba comunicación formal del BCCR que indique la fecha a partir de la cual dejará de emitir alguna denominación a futuro, la Intendencia deberá someter a consulta pública, una fijación tarifaria en la cual se ajusten todas las tarifas vigentes que no sean múltiplos de la nueva moneda de menor denominación. En cuanto al cálculo, este se limitará a tomar las tarifas resultantes sin redondeo de la última fijación extraordinaria u ordinaria realizada con las rutas, previo al respectivo proceso de redondeo con base en la nueva moneda de menor denominación, siguiendo el criterio al respecto establecido en la metodología tarifaria ordinaria.

*De tal suerte, se desprende que, la resolución RE-0006-JD-2024 (reforma a la metodología tarifaria ordinaria de autobuses) y la resolución RE-0007-JD-2024 (reforma a la metodología tarifaria extraordinaria de autobuses) comparten motivo y están estrechamente vinculadas, toda vez que, para la fijación extraordinaria de tarifas, concretamente en lo que respecta al redondeo de tarifas finales, es necesario seguir el criterio contenido en la metodología tarifaria ordinaria.*

*Ello permite concluir, que, particularmente en relación con la aplicación de redondeo de tarifas finales, el criterio establecido en la resolución RE-0006-JD-2024 (y la eventual modificación, revocación, o anulación de esta resolución), tiene incidencia directa en la resolución RE-0007-JD-2024.*

*Finalmente, sirva indicar, que, a la fecha de emisión del presente criterio, la IT, en aplicación de la resolución RE-0006-JD-2024, ha dictado las siguientes resoluciones de fijación tarifaria ordinaria: RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024.*

### **III. ANÁLISIS POR LA FORMA**

#### **a) Naturaleza**

##### **Sobre los recursos de reposición**

*Los recursos de ordinarios de reposición interpuestos por Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, y por el CISE, contra la resolución RE-0006-JD-2024, les resulta aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 de la LGAP.*

*Catlántico, en sus escritos recursivos del 4 y 8 de abril de 2024 (folios 440 y 512, archivos de correo electrónico), indican que interponen los referidos recursos de reposición y nulidad concomitante contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024.*

*Al respecto, conforme a lo dispuesto en el artículo 162 de la LGAP que dispone: “El recurso administrativo bien fundado por un motivo existente de legalidad, hará obligatoria la anulación del acto” y en el artículo 33 inciso 2) párrafo 3 del CPCA (de aplicación supletoria conforme el ordinal 229 de la LGAP) que señala: “La nulidad de las resoluciones, por vicios intrínsecos a ellas, deberá alegarse concomitantemente con los recursos que quepan”; se*

*indica que se conocerán los recursos ordinarios, a través de los cuales, se analizará de manera concomitante la validez de los actos administrativos recurridos, (resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024) en los términos establecidos en los artículos del 158 al 179 de la LGAP.*

### **Sobre la coadyuvancia**

*Canatrans, mediante el oficio CNT-130-2024, presentó coadyuvancia en relación con los recursos de reposición interpuestos por Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024.*

*Resulta importante indicar, que, a la figura de la coadyuvancia, le resulta aplicable lo dispuesto en los artículos 276 al 279 de la LGAP, así como el artículo 13 del CPCA, aplicado de manera supletoria, conforme al numeral 229 de la LGAP. La LGAP, dispone en su artículo 276:*

*“Será coadyuvante todo el que esté indirectamente interesado en el acto final o en su denegación o reforma, aunque su interés sea derivado, o no actual, en relación con el que es propio de la parte a la que coadyuva”.*

*En la misma línea de estudio, los numerales 278 y 279 de la LGAP disponen, respectivamente:*

*“Artículo 278*

*“El coadyuvante no podrá pedir nada para sí ni podrá cambiar la pretensión a la que coadyuva, pero podrá hacer todas las alegaciones de hecho y derecho y usar todos los recursos y medios procedimentales para hacer valer su interés, excepto en lo que perjudique al coadyuvado”.*

*“Artículo 279*

*“No podrá pedirse nada contra el coadyuvante y el acto que se dicte no le afectará”.*

*Por su parte, el artículo 13 del CPCA, en la misma línea de la LGAP, establece en lo de interés:*

#### **“ARTÍCULO 13.-**

**1)** *Podrá intervenir como coadyuvante de cualquiera de las partes, el que tenga interés indirecto en el objeto del proceso; para ello, podrá apersonarse en cualquier estado de este, sin retroacción de términos.*

**2) El coadyuvante no podrá pedir nada para sí, ni podrá cambiar la pretensión a la que coadyuva; pero podrá hacer todas las alegaciones de hecho y derecho, así como usar todos los recursos y medios procedimentales para hacer valer su interés, excepto en lo que perjudique al coadyuvado (...).**

Corolario de lo anterior, es posible arribar a las siguientes conclusiones en cuanto a la figura jurídica de la coadyuvancia:

- Podrá intervenir en condición de coadyuvante todo aquel que tenga un interés indirecto en el acto final u objeto del proceso.
- El coadyuvante no podrá pedir nada para sí, ni podrá cambiar la pretensión a la que coadyuva.
- El acto que se emita no le afectará.

Continuando con el análisis que nos ocupa, es importante traer a colación lo indicado por la Sala Constitucional en la sentencia N°3350-95, de las 15:03 horas del 28 de junio de 1995, con relación al coadyuvante:

*“Es preciso aclarar al gestionante que la figura procesal del coadyuvante es aquella que pretende intervenir en el proceso sin alegar derecho alguno para sí -pues sólo tiene interés jurídico en el resultado-, **por ende, el acto final que se dicte no le afectará, ni le derivará perjuicio o beneficio alguno**, por esa razón, es que la gestión presentada por él no puede tramitarse como una coadyuvancia (...). El énfasis es propio.*

Según la normativa y la jurisprudencia supra citada, la parte coadyuvante interviene o realiza su gestión de forma accesorio con la parte principal, debido a que su interés es indirecto (no directo), es decir, el acto final que se dicte, no le afectará, ni le derivará perjuicio o beneficio alguno.

A fin de analizar, la coadyuvancia presentada, resulta pertinente indicar, que, en el escrito presentado por Canatrans, visible a folio 525, se indicó expresamente **“como entidad gremial representativa de los intereses de las empresas afiliadas, a saber, concesionarias y permisionarias del transporte remunerado de personas en la modalidad autobús y buseta, en aras de cumplir con los objetivos de nuestras representadas, entre las cuales está la promoción y defensa de los intereses gremiales, por este medio de forma respetuosa apersono a mi representada en autos con el fin de presentar formal COADYUVANCIA”**. La negrita no es del original

*En ese sentido, el artículo 275 de la LGAP, establece que podrá ser parte en el procedimiento administrativo, todo aquel que posea un derecho subjetivo o un interés legítimo, que pueda resultar afectado, lesionado o satisfecho, en virtud del acto final, cita dicha norma:*

**“Artículo 275.-***Podrá ser parte en el procedimiento administrativo, además de la Administración, todo el que tenga interés legítimo o derecho subjetivo que pueda resultar afectado, lesionado o satisfecho de manera total o parcial por el acto final. El interés de la parte deberá ser legítimo y podrá ser moral, científico, religioso, económico o de cualquier otra naturaleza.”*

*A partir de lo anterior, dado que como expresamente se señaló, Canatrans interviene con la coadyuvancia presentada en representación de los intereses de empresas concesionarias y permisionarias del transporte remunerado de personas modalidad autobús y buseta, tales empresas resultan interesadas directamente en los actos finales dictados; de modo tal que las resoluciones RE-006-JD-2024 y RE-007-JD-2024 y lo que se resuelva respecto de las acciones recursivas en contra de estas, inciden directamente en sus intereses como empresas del servicio público involucrado, por lo que es claro que no se cumple con los presupuestos esenciales de interés indirecto y que el acto que se emita no le afecte, de conformidad con la normativa vigente supra señalada.*

*Así las cosas, se tiene que la coadyuvancia presentada por Canatrans en relación con los recursos de reposición interpuestos por Catlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, es inadmisibles por su naturaleza, razón por la cual, se omite el pronunciamiento sobre los demás aspectos del análisis por la forma y por el fondo de la referida gestión.*

### **Sobre las medidas cautelares**

*En cuanto a las medidas cautelares presentadas Catlántico y Canatrans, les resultan aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 136 inciso 1) sub inciso d), 146 al 148 de la LGAP, y en forma supletoria, los artículos 19 al 30 del CPCA (de conformidad con lo establecido en el artículo 229 de la LGAP).*

### **b) Temporalidad**

#### **Sobre los recursos de reposición**

Conforme a los artículos 240 inciso 1), 256 inciso 3), 343 y 346 inciso 1) de la LGAP, los recursos ordinarios (como el de reposición), deben ser interpuestos dentro del plazo de 3 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la última comunicación del acto.

En este caso, la resolución RE-0006-JD-2024 fue publicada en el Alcance N° 67 a La Gaceta N° 60, del 5 de abril de 2024 y le fue notificada a Catlántico el 8 de abril de 2024. (Folios 442 al 468 y 501)

Por su parte, la resolución RE-0007-JD-2024 fue publicada en el Alcance N° 64 a La Gaceta N° 56, del 1° de abril de 2024 y le fue notificada a Catlántico el 5 de abril de 2024. (Folios 381 al 409 y 503)

Considerando lo anterior se tiene que:

- El 4 de abril de 2024, Catlántico, interpuso recurso de reposición, contra la resolución RE-0007-JD-2024 (folio 440, archivo de correo electrónico), siendo el plazo máximo para la interposición de dicho recurso, el 10 de abril de 2024 (dada la notificación del acto recurrido el 5 de abril de 2024).
- El 8 de abril de 2024, Catlántico, interpuso recurso de reposición, contra la resolución RE-0006-JD-2024 (folio 512, archivo de correo electrónico), siendo el plazo máximo para la interposición de dicho recurso el 11 de abril de 2024 (dada la notificación del acto recurrido el 8 de abril de 2024 y que el feriado del 11 de abril se trasladó al 15 de abril, al lunes inmediato siguiente, de conformidad con la Ley N 9875 y sus reformas, denominada “Traslado de los feriados a los lunes, con el fin de promover la visita interna y el turismo durante los años 2020 al 2024”).
- El 10 de abril de 2024, CISE, interpuso recurso de reposición, contra la resolución RE-0006-JD-2024 (folio 513, archivo de correo electrónico), siendo el plazo máximo para la interposición de dicho recurso el 10 de abril de 2024 (dada la publicación del acto recurrido el 5 de abril de 2024).

De esta forma, del análisis comparativo entre la fecha de la última comunicación de los actos recurridos (Catlántico por notificación al ser parte del procedimiento y CISE por publicación), y la presentación de los respectivos recursos, con respecto al plazo de 3 días hábiles para recurrir otorgado por Ley, se concluye que los recursos interpuestos por Catlántico (RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024) y el CISE (RE-0006-JD-2024), se encuentran dentro del plazo legal establecido para su interposición.

### **Sobre las medidas cautelares**

*Con respecto a la figura cautelar, debe indicarse que, si bien es cierto, no se encuentra expresamente regulada en la LGAP, también se tiene que, por identidad de causa, participa de las mismas características de su homóloga en sede judicial.*

*De ahí, que no existe un plazo específico para que un destinatario de un acto administrativo, expresado mediante una resolución, esté supeditado a un plazo determinado para solicitar la suspensión de los efectos de aquella, pudiendo inclusive interponerla en cualquier otro momento durante el procedimiento.*

*En consecuencia, se concluye que la misma resulta admisible desde el punto de vista de la temporalidad.*

### **c) Legitimación**

*Respecto de la legitimación, se tiene que esta es la situación jurídica en la que se encuentra un sujeto (físico o jurídico), en virtud de la cual, puede manifestar válidamente su voluntad respecto de una determinada relación de derecho que lo afecta de algún modo.*

*Es básico considerar que, dicha posibilidad legal de figurar como sujeto procesal en relación con un caso particular proviene de la posible afectación de esta sobre su esfera jurídica, como elemento esencial para determinar que realmente existe legitimación.*

*Ahora bien, en esta vía, debe partirse de lo que dispone el artículo 275 de la LGAP, en cuanto a la legitimación activa, pues permite definir que será parte de un procedimiento administrativo quien tiene un interés legítimo o derecho subjetivo que pudiera ser afectado, lesionado o satisfecho de manera total o parcial por el acto final.*

*La sentencia N° 0132-2021-VI del 30 de setiembre de 2021, dictada por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, señaló que la legitimación recursiva deriva de la condición de parte (artículo 275 LGAP) y que:*

*“La incidencia en esas esferas jurídicas de los operadores determina, sin duda alguna, la existencia de un interés legítimo de orden reaccional, que les habilita a formular las medidas recursivas que habilite el Ordenamiento Jurídico en contra de las fijaciones.*

*(...)*

*Al constituirse como destinatario directo de esos comportamientos, es parte receptora de la relación jurídico-administrativa, por lo que, la dinámica misma de la justicia administrativa le habilita y faculta para oponerse a esas conductas, en los términos ya señalados.”*

*De lo anterior, se desprende un análisis judicial, que lleva, entre otros, a la determinación de la legitimación a partir de la incidencia del acto administrativo en la esfera jurídica del interesado, es decir, que exista alguna afectación o lesión de un interés legítimo o derecho subjetivo a partir del acto final dictado, según lo dispone el artículo 275 de la LGAP.*

*(...)*

*En el caso de Catlántico, cédula jurídica número 3-002-162412, según se desprende de las certificaciones de personería jurídica del Registro Nacional número RNPDIGITAL-482294-2024 y RNPDIGITAL-498907-2024 (folios 440 y 512, archivos de correo electrónico), el objeto de dicha Asociación, en síntesis, consiste en “agrupar a los transportistas establecidos de la Zona Atlántico del país”.*

*Por su parte, el CISE, cédula jurídica número 3-101-847496, en condición de consorcio conformado por las empresas Autotransportes Cesmag S.A., Autotransportes Zapote S.A., Magasoso de las Lomas del Sur S.A., Transportes el Carmen de Tres Ríos S.A., Transportes Públicos La Unión S.A., Transportes Raro S.A. y Transportes del Este Montoya S.A., concesionarias de las rutas de autobús N° 50, N° 65, N° 301, N° 304, N° 306, N° 61, N° 06, según se desprende la certificación de personería jurídica del Registro Nacional número RNPDIGITAL-525603-2024 (folio 513, archivo de correo electrónico), tiene por objeto, en síntesis, la “prestación de servicio de transporte público modalidad autobús”.*

*Asimismo, Canatrans, cédula jurídica número 3-002-061193, según se desprende de las certificaciones digitales de personería jurídicas del Registro Nacional número RNPDIGITAL-944012-2024 y RNPDIGITAL-944945-2024 (folios 521 y 524, archivos de correo electrónico), el objeto de dicha Asociación, en síntesis, consiste en coordinar los intereses de las entidades jurídicas asociadas.*

*De tal suerte, parece atinado estimar, que, considerando el objeto de las personas jurídicas referidas en párrafos anteriores, respecto a lo resuelto mediante las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 (modificación parcial de las metodologías ordinaria y extraordinaria de buses); que Catlántico, el CISE y Canatrans, ostentan un interés legítimo que pudiera ser afectado por los efectos de los actos administrativos impugnados.*

*En virtud de lo anterior, se concluye que, Catlántico, el CISE y Canatrans, están legitimadas para actuar -en la forma en que lo han hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 275 y 342 de la LGAP. Adicionalmente, valga resaltar también que Catlantico según el informe IN-0413-DGAU-2023, “Informe de oposiciones y coadyuvancias”, emitido por la DGAU, fue parte del procedimiento administrativo tramitado en el IRM-004-2023 (visible a folios 294 y 295).*

#### **d) Representación**

*En cuanto a la capacidad y representación, de conformidad con lo establecido por el artículo 282 de la LGAP, se tiene que:*

- *Los escritos presentados por la **Catlántico** fueron suscritos por el señor Miguel Badilla Castro, en calidad de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma.*

*Según se desprende de las certificaciones digitales de personería jurídica del Registro Nacional número RNPDIGITAL-482294-2024 y RNPDIGITAL-498907-2024 (folios 440 y 512, archivos de correo electrónico), que en efecto el señor Badilla Castro ostenta el cargo referido con las facultades indicadas.*

- *El escrito presentado por el **CISE** fue suscrito por el señor Esteban José Ramírez Biolley, conocido como Orlando Esteban Ramírez Biolley, en condición de representante legal, con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma.*

*Según se desprende de la certificación digital de personería jurídica del Registro Nacional número RNPDIGITAL-525603-2024 (folio 513, archivo de correo electrónico), el señor Ramírez Biolley ostenta el puesto de Presidente del CISE, a quien le corresponde la representación judicial y extrajudicial, con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma.*

- *El escrito presentado por **Canatrans**, mediante el cual presentó la medida cautelar de suspensión de los efectos de los actos administrativos (RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024) fue suscrito por la señora Silvia Bolaños Barrantes, en condición de Presidenta con facultades de Apoderada Generalísima sin límite de suma.*

*Según se desprende de las certificaciones digitales de personería jurídica del Registro Nacional número RNPDIGITAL-944012-2024 y RNPDIGITAL-944945-2024 (folios 521 y 524, archivos de correo electrónico), la señora Bolaños Barrantes, en efecto ostenta el cargo referido con las facultades indicadas.*

*Finalmente, se indica que los escritos de las recurrentes y/o gestionantes fueron presentados vía electrónica y firmados digitalmente. En este sentido, en atención al deber de todo funcionario público receptor de documentos asociados a una firma digital de verificar el cumplimiento integral de los requisitos de la firma, que incluye que esta sea emitida por una autoridad certificadora autorizada en el país y que cumpla con todo el marco normativo, Ley N°8454, Ley de Certificados, Firmas Digitales y Documentos Electrónicos, su Reglamento y las Políticas del MICITT; se constató que todas las firmas contenidas en los escritos presentados, en efecto cumplían con los requisitos técnicos y normativa aplicable.*

*Así las cosas, se ha acreditado por parte de Atlántico, el CISE y Canatrans, la debida representación de sus apoderados.*

*En virtud de todo lo expuesto se tiene que:*

- Los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, y el recurso de reposición interpuesto por el Consorcio Integrado del Sector Este S.A., contra la resolución RE-0006-JD-2024; resultan admisibles, desde el punto de vista formal.*
- La coadyuvancia presentada por Canatrans en relación con los recursos de reposición interpuestos por Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, resulta inadmisibles por su naturaleza.*
- Las medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, presentadas por Atlántico y Canatrans, resultan admisibles, desde el punto de vista formal.*

#### **IV. RESUMEN DE ARGUMENTOS DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN**

(...)

#### **V. ANÁLISIS POR EL FONDO DE LOS ARGUMENTOS DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN**

- 1. Las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 contravienen lo establecido en el artículo 43 de la Ley N° 7558, Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, al considerar las monedas emitidas y no las que están en circulación, a pesar de que mantienen su valor como medio de pago.**

*En concreto, se argumentó que según la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, Ley N° 7558, específicamente en su artículo 43, se establece que los medios legales de pago son los billetes y monedas emitidas y en circulación. En otras palabras, para que una moneda sea considerada como medio legal de pago, debe haber sido emitida y estar en circulación simultáneamente.*

*En este sentido, se alega que las metodologías tarifarias (ordinaria y extraordinaria) en relación con la aplicación del redondeo en las tarifas finales, se basa únicamente en las denominaciones de monedas emitidas, dejando de lado aquellas que, aunque ya no se emiten, siguen en circulación.*

*Con esta metodología, se alega, la Aresep no contemplaría la moneda de menor valor en circulación (que mantiene su valor como moneda de pago) y únicamente consideraría la moneda de menor valor en emisión, lo cual, según las apreciaciones, no cumple con la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica.*

#### **Análisis de lo argumentado:**

*En las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, la Junta Directiva, dispuso, respectivamente, la modificación de la metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, en relación con la aplicación de redondeo en tarifas finales, en correspondencia con las decisiones administrativas tomadas por el BCCR en el ejercicio de sus competencias, y comunicadas a la Aresep, respecto de la emisión de monedas de menor denominación, las condiciones para dejar de emitirlas y el tiempo en el cual pierden su valor como pago en la economía, su impacto en el entorno económico social, las características del servicio público, los intereses y necesidades de los actores (usuarios y empresas transportistas), en el marco de la normativa legal aplicable y los principios de servicio al costo, equidad social y equilibrio financiero, así como los objetivos de la política regulatoria de la Aresep.*

*El informe IN-0087-CDR-2023 (folios 333 al 364), del 21 de diciembre de 2023, emitido por la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses, contiene el análisis y la justificación de las reformas de ambas metodologías (ordinaria y extraordinaria) y que se plasman como el motivo y la motivación de las resoluciones recurridas.*

*En dicho informe, se analizó, entre otros factores (como los supra indicados) las decisiones del BCCR sobre la emisión y retiro de monedas, específicamente con respecto a las monedas de cinco y diez colones, en tanto dichas disposiciones no solo tienen una incidencia en la regulación económica del país, sino también, en la práctica regulatoria de fijación de tarifas, particularmente del servicio público de personas modalidad autobús, dadas las condiciones inherentes del sector regulado. Aunado, a que el BCCR en diferentes ocasiones le enfatizó a la Autoridad Reguladora, sobre las eventuales implicaciones tarifarias de las decisiones administrativas del Banco en relación con el cese de la emisión de monedas de menor denominación.*

*Como parte de estas disposiciones del BCCR, se tiene la comunicada a la Aresep el 28 de junio de 2018, mediante el oficio DSF-0035-2018 (visible a folios 80 y 81), de la División de Sistemas de Pago del BCCR, que informó al entonces Regulador General, que mediante el artículo 6 de la sesión 5825-2018, celebrada el 2 de mayo de 2018, de la Junta Directiva del BCCR, se aprobó el transitorio ii del Reglamento del Sistema de Pagos vigente en ese momento, que dispuso:*

***“TRANSITORIO II. Emisión de monedas de baja denominación. A partir del 1 de enero de 2020 el BCCR dejará de emitir las monedas de cinco colones. Dos años después dejará de emitir la de 10 colones. La Administración establecerá e informará con la debida anticipación, las fechas a partir de las cuales, ambas denominaciones perderán su valor como medio de pago.”***

*En lo de interés, el oficio DSF-0035-2018, indicó:*

***“De conformidad con lo anterior y tomando en cuenta que según el artículo 31 de la ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, esa entidad debe aplicar los modelos de ajuste tarifario en función de la modificación de variables como inflación, tipos de cambio, tasas de interés y cualquier otra variable que la Autoridad Reguladora considere pertinente, respetuosamente solicitamos que al fijar precios, tarifas o tasas bajo regulación de esa entidad, se **tomen en cuenta las disposiciones del BCCR en cuanto a que en el año 2020 y en el 2022 respectivamente, dejará de emitir las monedas de ₡5 y ₡10.** Concretamente, establecer en los modelos de ajuste tarifario **esquemas de redondeo** tal que, en tales fechas **el público usuario no requiera de tales denominaciones para pagar en efectivo los servicios públicos correspondientes.**”*** El énfasis es propio.

En el mismo sentido, mediante el oficio GER-0106-2019, del 7 de mayo de 2019 (visible a folios 82 al 85), la Gerencia del BCCR, en lo conducente le informó al entonces Regulador General que:

*“De conformidad con lo expuesto, tal y como lo dispone el artículo 31 de la ley 7593, Ley de la ARESEP, **para la eficiencia de los sistemas de pago minoristas y los esquemas operativos que enfrentan los sectores como el del transporte público**, es de vital importancia que cualquier ajuste tarifario que en adelante esa entidad realice, **tome en consideración las decisiones que sobre la baja denominación de monedas adoptó el Banco Central (...)**” El énfasis es propio.*

Por su parte, el 24 de enero de 2020, mediante el oficio PRE-0006-2020 (visible a folios 89 al 94), la Presidencia del BCCR, remitió adjunto un documento en el que se encuentran las principales consideraciones técnicas que constituyeran el fundamento para que la Junta Directiva del Banco Central tomara la decisión de no continuar con la emisión de la moneda de cinco colones a partir del 1° de enero del 2020, sean: 1. Relación costo/valor nominal de la baja denominación, 2. Cantidad de monedas de ₡5 en circulación, 3. Poco uso y baja circulación de la moneda, 4. Bajo impacto sobre los precios, 5. Impacto sobre las tarifas de autobuses de no acuñar la moneda de ₡5, 6. Pérdida del poder adquisitivo y la experiencia previa con eliminaciones de monedas en nuestro país, 7. Costo de operación para la banca comercial, el comercio y otros sectores, y 8. Estrategia del BCCR en todo a las monedas de baja denominación.

En lo conducente, respecto a la cantidad de monedas de ₡5 en circulación el BCCR indicó:

*“Al cerrar el año 2019, el BCCR había puesto en circulación 733,3 millones de monedas de ₡5; es decir, circulan unas 143 monedas de esa denominación por cada ciudadano. (...)”*

En cuanto al poco uso y baja recirculación de la moneda, en el oficio PRE-0006-2020, se señala que:

*“La moneda de bajo valor tiene la particularidad de que una vez que una vez que es puesta en circulación, es utilizada muy pocas veces. En efecto, por su escaso valor monetario, es común que al recibirla como vuelto el público usuario la deposite en alcancías, en fuentes de agua, en gavetas, en guanteras de los vehículos, o simplemente la bote. Es decir, no retorna como depósito en las entidades bancarias. Como consecuencia, **la cantidad de esa moneda que efectivamente circula en la corriente monetaria como medio de pago es muy baja respecto a la cantidad puesta en circulación por el ente emisor.**”*

*En este sentido, según un estudio realizado por el Banco de México en 2015, un 80,7 % de las monedas de 10 centavos que emitió entre el 1993 y el 2014 no circulaba en la corriente económica; o sea, encontraban inactivas. Según ese estudio las monedas de baja denominación se utilizan en promedio 1.2 veces. El público no las recircula ni las deposita en la banca comercial.” El énfasis es propio.*

*Respecto a la estrategia del BCCR en torno a las monedas de baja denominación, se indica que:*

*“En su visión estratégica, el BCCR **no contempla seguir acuñando altos volúmenes de monedas de baja denominación**, pues, como ya se ha expuesto, sus costos operativos y logísticos son muy altos para la sociedad. Nuestros esfuerzos, más bien, se orientan a ofrecerle a la sociedad **medios de pago electrónicos** que sean trazables, seguros y eficientes, que gradualmente vayan sustituyendo al efectivo, especialmente en sectores de alta demanda de moneda, como es el caso del transporte público.” El énfasis es propio.*

*Asimismo, el 9 de mayo de 2022, mediante el oficio DSP-DEV-0093-2022 (visible a folios 232 y 233), el Departamento de Emisión y Valores del BCCR, en atención a consultas realizadas por el CDR mediante el oficio OF-0117-CDR-2022, del 26 de abril de 2022, en lo conducente señaló:*

*“(…) **¿Cuánto tiempo se tiene estimado para retirar de la economía nacional una moneda declarada sin valor?***

*En este caso es necesario señalar que **una vez que se cumple la fecha establecida por el BCCR para que una moneda pierda su valor como medio de pago, no puede ser utilizada para pagar en la economía; por ejemplo, los pasajes en autobús.** Según eso, al no poder ser utilizada para pagar, el tiempo estimado para retirarla de la economía pasa a ser un aspecto meramente logístico en el cual el BCCR coordina con la banca comercial la forma en la que deben hacernos llegar los depósitos de esa moneda para su posterior destrucción.*

*A partir de las respuestas anteriores y en lo que interesa en torno a la fijación tarifaria del transporte público modalidad autobús, es importante resaltar que si bien el BCCR dejó de emitir la moneda de **₡5.00** a partir de enero del año 2020 (su costo unitario de fabricación supera casi en un 50 % su valor facial y el impacto de no emitirla sobre el IPC y la Canasta Básica Alimenticia era menor al 0.25 %), **no se tiene previsto que pierda su valor como medio de pago ni retirarla de la economía.** Esto por cuanto, a diferencia de las denominaciones*

referidas en el punto 1 a) que no se requerían en la economía, la de ¢5.00 que se encuentra en circulación (se emitieron 735.3 millones de unidades) puede seguir siendo utilizada en actividades económicas como las ferias del agricultor y el contenido detallista e informal. **Ello, pese a que el BCCR no la va a volver a emitir.**

Según lo anterior y de conformidad con lo que hemos venido conversando durante las últimas semanas con varios funcionarios de la ARESEP, **para que el usuario de transporte público modalidad autobús no requiera de las denominaciones de monedas que el BCCR deja de emitir, es necesario que esa entidad ajuste la normativa correspondiente al redondeo de tarifas en los términos que les habíamos propuesto y remitido.**” El énfasis es propio.

Se desprende del extracto anterior, que si bien, el BCCR reconoce que no se tiene previsto que la moneda de ¢5 pierda su valor como medio de pago, ni retirarla de la economía (en tanto las monedas de dicha denominación pueden seguir siendo utilizadas en otras actividades económicas), confirma el Banco que no se volverán a emitir y reitera que para que los usuarios de transporte público modalidad autobús no requieran de las denominaciones de monedas que el BCCR deja de emitir, es necesario la Aresep ajuste su normativa al redondeo de tarifas.

En seguimiento de lo anterior, mediante el oficio GER-0189-2022, del 18 de julio de 2022 (visible a folios 233 al 235), la Gerencia del BCCR, cita nuevamente el Transitorio II del Reglamento del Sistema de Pagos, aprobado en el artículo 6 de la sesión 5825-2018 del 2 de mayo de 2018 de la Junta Directiva del BCCR, y en lo de interés indica:

“(…)

La medida adoptada en esa oportunidad respondió a que el costo de acuñar una moneda de ¢5 en ese entonces rondaba los ¢6.40; ¢1.40 por encima del valor facial de la moneda. **Incluso, años más atrás ese costo había alcanzado ¢7.25.**

En relación con lo anterior, sabiendo que **este tipo de medidas podrían impactar la operativa de pago y vueltos en servicios como el transporte público de pasajeros modalidad autobús**, cuyo esquema tarifario está a cargo de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), el BCCR le comunicó a esa entidad en junio del año 2018 (oficio DSF-0035-2018). Luego de eso, el BCCR remitió a esa entidad otros recordatorios sobre este asunto mediante oficios GER-0099-2019 y GER-0106-2019.

En noviembre de 2019, dos meses antes de que se cumpliera la fecha en la cual el BCCR dejaría de emitir la moneda de ₡5 (enero del 2020), con el oficio OF-0962-RG-2019 el señor regulador general, don Roberto Jiménez, solicitó a la presidencia del BCCR una reunión para abordar el tema de la emisión de monedas de baja denominación. La reunión se realizó el 22 de noviembre habiéndosele explicado los criterios técnicos en los cuales se fundamentó el BCCR en el año 2018 para dejar de emitir la moneda de ₡5 a partir del año 2020. Además, según se convino en esa ocasión, en oficio PRE-0006-2020 se le enviaron al señor regulador tales criterios para que, según lo convenido en la referida reunión, esa entidad los utilizara como **base para formular esquemas de redondeo en las tarifas de tal modo que el público ni las empresas del sector transporte público de pasajeros, requieran de monedas de ₡5 para la operativa de pago y vueltos.**

No obstante que en la referida reunión **el BCCR dejó clara su posición respecto a la no emisión de monedas de ₡5**, a finales de marzo del año en curso nuevamente don Roberto Jiménez solicitó una reunión a la presidencia del BCCR para tratar el faltante de monedas de baja denominación. Esta vez, en la reunión virtual realizada el 31 de marzo, además de funcionarios de la ARESEP, **participaron algunos empresarios autobuseros y la directora de la Cámara Nacional de Transporte, a quienes se les expuso la posición del BCCR en cuanto a la moneda de ₡5. (...)**

Pese a esa nueva iniciativa, según el ajuste tarifario del transporte público aprobado por esa Autoridad y publicado en el Alcance No. 129 de la Gaceta N° 119 del 27 de junio recién pasado, de las 3.467 tarifas regulares casi el 52 % (1.797) tienen como último dígito "5". De las que terminan en 5, únicamente el 11 % (378) se pueden pagar con monedas de ₡25; el resto (1.419) requieren monedas de ₡5 o de ₡10 para completar la tarifa. Tal ajuste tarifario, aparte de que deja en evidencia que ARESEP no ha modificado (...) la metodología antes referida, mantiene el problema operativo **para las empresas transportistas de pasajeros modalidad autobús y para el público usuario pues los coloca ante la imposibilidad material de conseguir moneda de ₡5 para pagar o dar los vueltos que exigen las nuevas tarifas**, desestimando que el BCCR la dejó de emitir hace 2.5 años, tal y como se le había comunicado hace cuatro años a esa entidad.

En línea con lo expuesto, resulta claro que para la eficiencia del pago en el transporte público de pasajeros modalidad autobús, **es de vital importancia que cualquier ajuste tarifario que esa entidad realice, tome en consideración las decisiones que sobre monedas de baja denominación adopte el Banco Central. (...)** El énfasis es propio.

*Se aprecia así, que el BCCR, conforme a criterios plasmados en el oficio de la Presidencia del BCCR PRE-0006-2020, sostiene y enfatiza la posición del Banco de no emitir monedas de ₡5 y la necesidad de que la Aresep considere la decisión del BCCR sobre las monedas de baja denominación, en tanto la situación actual coloca a las empresas transportistas y a los usuarios ante una imposibilidad material (dado el circulante de monedas) para pagar o dar vueltos en tarifas que terminen en ₡5.*

*Como se ha indicado, los criterios técnicos del BCCR y su impacto en el entorno económico y social, así como las condiciones inherentes del servicio regulado y demás factores, fueron analizados por la Fuerza de Tarea de la Metodología Ordinaria de Buses al momento de emitir el informe IN-0087-CDR-2023, del 21 de diciembre de 2023, que sustenta las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024.*

*Bajo este contexto y todo lo expuesto en relación con la aplicación del redondeo de tarifas finales dada la situación de las monedas de baja denominación, que resulta atinente la modificación de las metodologías ordinaria y extraordinaria en este aspecto y en correspondencia con lo establecido en el objetivo 4 de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021, del 5 de octubre de 2021), que señala que se debe implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, que logre anticipar el accionar institucional antes de las dinámicas del entorno de la prestación de los servicios públicos, y en concordancia con los objetivos tarifarios-económicos 2 y 3 de la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte (RE-0211-JD-2021, del 12 de noviembre de 2021), que establecen que se debe garantizar que los prestadores del servicio público cuenten con los costos necesarios para una prestación óptima del servicio.*

*De esta manera se observa que los actos recurridos, concretamente en la parte considerativa IV, en relación con la aplicación de redondeo en las tarifas finales, contienen la justificación debida y que esta no se limitó única y exclusivamente a la valoración de la política de emisión de monedas del BCCR, sino que también consideró las posibilidades del servicio y la actividad, ante la problemática de la disponibilidad de monedas de ₡5 en la economía costarricense, así como la necesidad, en algunos casos, de incurrir las empresas prestadoras del servicio regulado, en costos adicionales por concepto de comisiones para disponer de las monedas para las respectivas transacciones.*

Al respecto y en lo conducente, las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, señalan:

“(...)

#### **4. JUSTIFICACIÓN**

##### **4.2. Sobre la aplicación de redondeo en las tarifas finales**

*Desde que la Aresep asumió la regulación tarifaria del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, luego de la promulgación de la Ley N°7593, ha aplicado un criterio de redondeo de las tarifas finales a los cinco colones más próximos (lo anterior quedó plasmado en el Considerando I, punto 7.i. resolución RRG-1510-2000 del 6 julio de 2000, Folio 1856 expediente ET-099-2000, al indicar “(...) 1° Redondeo de las tarifas a los cinco colones más próximos.”).*

*En el año 2012, con el dictado de la resolución RJD-120-2012 del 5 de noviembre de 2012, en el “Modelo de Ajuste Extraordinario para el Servicio de Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús” (publicada en el Alcance Digital N°174 a La Gaceta N°214 del 6 de noviembre de 2012), actualmente derogado por la resolución RE-0060-JD-2021 del 19 de marzo de 2021 “Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús” (publicada en el Alcance Digital N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021), se formalizó y justificó en el año 2012 el criterio de redondeo de tarifas que venía utilizando la Aresep, al señalar:*

“(...)

##### *b. Aplicación general*

*Toda aplicación de este modelo, incluyendo la primera, se registrá por las siguientes reglas:*

(...)

*d. Considerando la estandarización física de las monedas del país, el monto mínimo de ajuste será de cinco colones o múltiplos de cinco colones. Lo anterior en virtud de que la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica, mediante Artículo 8 del Acta de la Sesión 5154-2003, resolvió emitir monedas solo en las denominaciones de quinientos, cien, cincuenta, veinticinco, diez y cinco colones. **Con el fin de ajustarse a las monedas disponibles, si el porcentaje de variación en los***

**costos da origen a un ajuste tarifario en un valor fraccionario intermedio entre múltiplos de cinco colones, se ajustará al límite inferior o superior más cercano, según la regla convencional de redondeo.** (El resaltado no es parte del original)

(...)"

El 2 de mayo del año 2018, la Junta Directiva del BCCR, aprobó incluir un transitorio en el Reglamento del Sistema de Pagos vigente a ese momento, que de acuerdo con el acta de la sesión 5825-2018 de la esa Junta Directiva, se dispuso en el artículo 6 lo siguiente:

**“TRANSITORIO II. Emisión de monedas de baja denominación. A partir del 1 de enero del 2020 el BCCR dejará de emitir las monedas de cinco colones. Dos años después dejará de emitir la de 10 colones. La Administración establecerá e informará con la debida anticipación, las fechas a partir de la cuales, ambas denominaciones perderán su valor como medio de pago.”**

Esa medida se tomó como respuesta a que el costo de acuñar una moneda de ₡5 en ese entonces rondaba los ₡6.40; es decir, ₡1.40 por encima del valor facial de la moneda, la cual incluso, años después, llegó a costar ₡7.25 por acuñarla o fabricarla.

Dado lo anterior, el BCCR comunicó a la Aresep en junio del año 2018 (oficio DSF-0035-2018) la disposición para que se tomarán las medidas del caso, esto dado que dicha disposición podría impactar la operación del transporte público de pasajeros en especial la modalidad autobús a la hora de que los usuarios realizan el pago de la tarifa y el conductor debiera o no dar cambio.

Posteriormente, el 7 de mayo del 2019, la Gerencia del BCCR remitió al Despacho del Regulador General el oficio GER-0106-2019, recordando las medidas dispuestas sobre la emisión de monedas de ₡5 y ₡10, exponiendo además su preocupación para que los ajustes tarifarios tomaran en cuenta en adelante las medidas adoptadas por el Banco.

Como respuesta a estas solicitudes del BCCR, la Aresep respondió con el oficio OF-0459-RG-2019 del 11 de junio del 2019, explicando los efectos que causa el proceso de redondeo aplicado en la fijación de tarifas, tanto para los usuarios como para los operadores del servicio público, indicando entre otras cosas:

“(...)

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

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

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

*No obstante, existen proyectos como el de pago electrónico donde se está trabajando de manera conjunta con el BCCR, MOPT e INCOFER. Con el cual se espera que, una vez implementado coadyuve en gran parte a solucionar la situación*

*tarifaria al aplicar un redondeo que se ajuste al servicio al costo que exige la ley 7593 en su artículo 3, inciso b)” (El resaltado no es parte del original)*

*Luego en noviembre del 2019 a solicitud de Aresep (OF-0962-RG-2019), se realizó una reunión entre el Regulador General y la Presidencia del BCCR para discutir los elementos señalados en el oficio OF-0459-RG-2019. A partir de la reunión anterior, en enero del 2020 el BCCR remitió mediante oficio PRE-0006-2020 las principales consideraciones que constituyeron el fundamento para la decisión de dejar de emitir las monedas de ₡5, siendo esto parte de la justificación técnica que fundamentaría los cambios en las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria vigentes del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús.*

*A partir de la información disponible en ese momento, la Aresep preparó y sometió a audiencia pública modificaciones a las metodologías tarifarias de servicio, entre otras cosas para incluir lo indicado por el BCCR respecto al redondeo de las tarifas a las monedas de menor denominación, de acuerdo con el criterio técnico de la Aresep. Finalmente, en marzo del 2021, se aprobaron y dictaron las resoluciones RE-0060-JD-2021 “Metodología para fijación extraordinaria de tarifas para el servicio público de transporte remunerado de personas, en la modalidad autobús” y RE-0061-JD-2021 modificación parcial a la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”, dictada mediante la resolución RJD-035-2016.*

*De esta forma, en la resolución RE-0060-JD-2021 citada se dispuso lo siguiente:*

*“(…)*

## **2.2. Formulación general**

*(…)*

*La tarifa resultante t1 deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la metodología ordinaria. **Cuando la Intendencia de Transporte reciba comunicación formal del Banco Central de Costa Rica que indique la fecha a partir de la cual vaya a perder valor como medio de pago la moneda de menor denominación del numerario, deberá someter a consulta pública una fijación tarifaria en la cual se ajusten todas las tarifas vigentes que no sean múltiplos***

**de la nueva moneda de menor denominación, sin aplicación de lo dispuesto en las secciones 2.3 a 2.9 siguientes. El cálculo se limitará a tomar las tarifas resultantes de la última fijación extraordinaria u ordinaria realizada a cada prestador de previo al respectivo proceso de redondeo, y redondearlas con base en la nueva moneda de menor denominación siguiendo el criterio al respecto establecido en la metodología ordinaria. Las tarifas deberán entrar a regir en la misma fecha decretada por el BCCR en que pierda valor como medio de pago la moneda de menor denominación.”** (El original no está resaltado)

Por su parte, en la citada resolución RE-0061-JD-2021, se dispuso:

“(...)

#### **4.13.1 Aplicación general**

(...)

##### *f. Tarifas finales*

**Las tarifas finales por pasajero serán redondeadas al múltiplo inmediato inferior o superior más cercano del monto correspondiente a la moneda de menor denominación que tenga valor como medio de pago de acuerdo con las disposiciones del Banco Central de Costa Rica vigentes al momento de la emisión de la resolución tarifaria. Cuando al momento de la resolución tarifaria la Intendencia de Transporte haya recibido comunicación formal del Banco Central de Costa Rica que indique la fecha a partir de la cual vaya a perder valor como medio de pago la moneda de menor denominación del numerario, deberá incluir en la resolución las tarifas resultantes de aplicar el criterio anterior con base tanto en la moneda de menor denominación actual como en la denominación que la vaya a sustituir. Las tarifas basadas en la nueva denominación deberán entrar a regir a partir de la misma fecha decretada por el BCCR en que pierda valor como medio de pago la moneda de menor denominación”.** (El original no está resaltado)

Con lo anterior la Aresep atendió lo indicado por el BCCR hasta ese momento, respecto a contemplar en las fijaciones de tarifas la moneda de menor denominación que tuviera valor como medio de pago en la economía costarricense.

*El 4 agosto del 2021, en el ejercicio de sus competencias legales, el BCCR aprobó mediante el artículo 9 del acta de la sesión 6016-2021 de su Junta Directiva, una reforma integral al “Reglamento del Sistema de Pagos”, (publicado en el Alcance Digital N°159 a La Gaceta N°155 del 13 de agosto de 2021), que entre otras cosas incorporó en el artículo 320, que norma lo relativo a la “emisión de monedas de baja denominación”, lo siguiente:*

***“Artículo 320. Emisión de monedas de baja denominación.***

***El BCCR emitirá moneda de baja denominación, siempre y cuando su costo de fabricación sea menor al valor nominal de la moneda, y cuando dejar de emitirla genere un impacto sobre el índice de precios al consumidor (IPC) y sobre la Canasta Básica Alimentaria (CBA) mayor a 0,25 %.***

***Salvo disposición expresa del BCCR, las monedas de baja denominación que deje de emitir el BCCR, mantendrán indefinidamente su valor como medio de pago en la economía.” (El original no está resaltado).***

*Con la incorporación que se le realizó al artículo supratranscrito, el BCCR reglamentó las condiciones para dejar de emitir monedas de baja denominación, tomando en cuenta el impacto sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y la Canasta Básica Alimentaria, dejando sin efecto lo acordado en el año 2018 en cuando a dejar de emitir monedas de 10 colones a partir de enero del año 2022, que según información del BCCR tiene un costo de fabricación sobrepasa en más de un 50 % su valor nominal (oficio GER-0189-2022, del 18 de julio de 2022).*

*A inicios del año 2022 (01 de abril de 2022), el Departamento de Emisión y Valores del BCCR, se puso en contacto con la Aresep, para indicar que a criterio del BCCR, se requiere hacer un ajuste en lo indicado en la sección “4.13.1 Aplicación general” inciso f), 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. Lo anterior se debe principalmente a que el BCCR considera que existe un conflicto en el manejo del concepto de “pérdida del valor de las monedas” utilizado en el texto de la metodología, siendo lo correcto que estas sólo dejan de emitir a la economía nacional, pero que mantienen su valor como medio de pago en la economía, **hasta que lo indique en forma expresa el Banco** (artículo 320 del “Reglamento del Sistema de Pagos”, publicado el 13 de agosto de 2021 en el Diario oficial La Gaceta).*

*A partir de lo indicado anteriormente, se realizó una consulta al BCCR por parte del CDR, sobre el concepto y momento en que se da la pérdida del valor de una moneda en la economía costarricense (OF-0017-CDR-2022 del 26 de abril de 2022), la cual se respondió mediante oficio DSP-DEV-0093-2022 del 9 de mayo del 2022. En este oficio, el BCCR aclaró las situaciones en que una moneda puede llegar a perder valor, y se explica que a pesar de que se dejó de emitir la moneda de cinco colones desde enero del 2020, aún sigue circulando y no perdería su valor como tal al momento de elaboración de esta propuesta (solamente si a futuro el BCCR lo declara, de acuerdo con sus competencias según lo establecido en el artículo 320 del reglamento citado previamente), pero que no existe forma de estimar cuánto tiempo va a seguir en circulación.*

*(...)*

*Con ello, el BCCR sugiere que lo correcto debe ser prever de manera anticipada el redondeo de las tarifas utilizando las denominaciones de monedas que el BCCR esté emitiendo a la economía, aún y cuando no se haya dispuesto en forma expresa su pérdida de valor, condición que no estaba clara en esa dimensión al momento de aprobarse las modificaciones a las metodologías ordinaria y extraordinaria del año 2020 (resoluciones RE-0061-JD-2020 y RE-0060-JD-2020, respectivamente). Sin embargo, con la reforma al “Reglamento del Sistema de Pagos” del BCCR del año 2021, se aclara este particular al establecerse reglas para dejar emitir monedas de baja denominación, pero eso no significa que automáticamente pierden su valor como medio de pago en la economía (artículo 320 del reglamento citado). A manera de ejemplo al momento de elaboración de esta modificación, las monedas de cinco colones no habían perdido su valor como medio de pago en la economía, no obstante, la cantidad disponible y en circulación para las transacciones del pago de la tarifa en los autobuses, ocasionaba problemas a los prestadores del servicio para proveerse de la cantidad necesaria, incurrir en algunos casos en costos adicionales por concepto de comisiones para disponer de monedas e incluso verse obligados a tener que redondear las tarifas efectivamente cobradas a las monedas disponibles al momento.*

*Dado el contexto anterior y considerando:*

- Que dentro de los objetivos del Ente Regulador establecidos en el artículo 4, incisos b y c de la Ley N°7593, está la armonización de los intereses de los consumidores, usuarios y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos.*

- *Que el objetivo específico 4 de la Política Regulatoria (RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021) señala que se debe implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, que logre anticipar el accionar institucional antes las dinámicas del entorno de la prestación de los servicios públicos.*
- *Que los objetivos tarifarios-económicos 2 y 3 de la Política Regulatoria de los Servicios de Movilidad de Personas, Infraestructura y Otros Servicios de Transporte (RE-0211-JD-2021 del 12 de noviembre de 2021) señalan que se debe garantizar que los prestadores del servicio público cuenten con los costos necesarios para una prestación óptima del servicio.*
- *Que una de las funciones esenciales del BCCR es la emisión de monedas y billetes, de acuerdo con las necesidades reales de la economía nacional, según lo indicado en artículo 3 inciso f) Ley 7558 “Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica”.*
- *Que las decisiones que tome el BCCR sobre la emisión de monedas de menor denominación a la economía nacional, se constituye en una variación importante en la dinámica del entorno, la cual es exógena tanto para la Aresep, como prestadores y usuarios y tiene un impacto en la prestación de los servicios.*
- *Que desde que la Aresep asumió la regulación tarifaria del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, luego de la promulgación de la Ley N°7593, ha aplicado un criterio de redondeo de las tarifas finales a la moneda de menor denominación ajustándose a las decisiones que ha emitido el BCCR en ejercicio de sus competencias legales.*
- *Que, de acuerdo con los antecedentes recopilados, en el país las decisiones del BCCR de dejar de emitir monedas de menor denominación y su pérdida de valor como medio de pago son poco frecuentes en virtud de que requieren del cumplimiento de algunas condiciones (artículo 320 del “Reglamento del Sistema de Pagos”) y para su implementación se requieren de meses e incluso años para su planeación y ejecución, además de un acuerdo formal de la Junta Directiva del Banco y su respectiva comunicación oficial al público en general.*

- Que tanto en la metodología tarifaria ordinaria y extraordinaria de fijación de tarifas del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad autobús, es necesario ajustar las reglas de redondeo de las tarifas, en virtud de las decisiones tomadas por el BCCR sobre la emisión de monedas de menor denominación.

(...)” (Folios 423 al 432 y 482 al 490)

Se tiene así que, las resoluciones recurridas se dictaron considerando los objetivos encomendados al Ente Regulador por parte del legislador en la Ley N° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Reglamento, Decreto Ejecutivo N° 29732-MP, considerando el entorno económico social, las condiciones inherentes del servicio regulado, procurando armonizar y equilibrar los intereses y las necesidades de los prestadores del servicio y los usuarios, ajustándose a la realidad de la prestación, conforme a criterios fácticos-técnicos, y de conformidad con las políticas regulatorias de la Aresep. Todo lo anterior, en el marco del ejercicio de las potestades exclusivas y excluyentes de la Aresep en materia regulatoria-tarifaria, y potestad para establecer y modificar metodologías tarifarias, se enmarca en la discrecionalidad técnica de la Aresep, siempre en pleno respecto de lo establecido por el artículo 31 de la Ley N° 7593 en concordancia con lo establecido en el artículo 4 del Reglamento a esa Ley y las reglas unívocas de la ciencia y la técnica, de cada sector regulado en particular.

Ahora bien, concretamente en cuanto a lo argumentado respecto a que los billetes y monedas, tanto emitidas como en circulación, son medios legales de pago y así debió ser considerado en las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria, resulta necesario citar los artículos siguientes de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, Ley N° 7558:

**“Artículo 43.- Medio de pago legal**

El medio de pago legal de la República estará constituido por los billetes y las monedas emitidos y **puestos en circulación** por el Banco Central de Costa Rica.” El énfasis es propio.

**“Artículo 46.- Poder de billetes y monedas**

Los referidos billetes y monedas tendrán, en el territorio de la República, **poder liberatorio ilimitado** y servirán para liquidar toda clase de obligaciones pecuniarias, tanto públicas como privadas.” El énfasis es propio.

La normativa de cita, en síntesis, establece que los billetes y monedas emitidas y **puestas en circulación** por el BCCR constituyen el medio de pago legal en la República. Estos medios de pago no solo están validados por su emisión y circulación, sino que también poseen un poder liberatorio ilimitado en todo el territorio nacional. Esto significa que tienen la capacidad de liquidar cualquier tipo de obligación pecuniaria, ya sea pública o privada, garantizando así su aceptación y validez universal como forma de pago dentro del país. Este conjunto de disposiciones asegura que **todos los medios de pago en circulación mantengan su eficacia y legitimidad**, para cumplir con las obligaciones financieras en cualquier contexto.

Por su parte, el Reglamento del sistema de pagos del Banco Central de Costa Rica, aprobado mediante el artículo 9 del acta de la sesión 6016-2021 del 4 de agosto de 2021 publicada en el Alcance Digital N°159 a La Gaceta N°155 del 13 de agosto de 2021, en su artículo 320 (versión que a la fecha de emisión de este criterio se mantiene vigente) dispone:

**“Artículo 320.** Emisión de monedas de baja denominación. El BCCR emitirá moneda de baja denominación, siempre y cuando su costo de fabricación sea menor al valor nominal de la moneda, y cuando dejar de emitirla genere un impacto sobre el índice de precios al consumidor (IPC) y sobre la Canasta Básica Alimentaria (CBA) mayor a 0,25 %.”

El numeral 320 ut supra citado, regula la emisión de monedas de baja denominación por parte del BCCR. Este artículo estipula que el BCCR solo emitirá monedas cuyo costo de fabricación sea inferior a su valor nominal. Además, la emisión se continuará a menos que la suspensión de dicha emisión tenga un impacto significativo, superior al 0,25%, tanto en el índice de precios al consumidor (IPC) como en la Canasta Básica Alimentaria (CBA). Sin embargo, independientemente de si se dejan de emitir, las monedas de baja denominación mantendrán su valor como medio de pago en la economía de manera indefinida, a menos que el BCCR indique lo contrario mediante una disposición expresa.

En el caso concreto, conforme las disposiciones del BCCR, dado el costo de fabricación de las monedas de ₡5 y el impacto de dejar de emitir dichas monedas en el IPC y en la CBA, en el 2020, en definitiva, el BCCR cesó la emisión de monedas de dicha denominación, (...), a pesar de que existen oficios por parte de esta entidad a la Aresep que sugieren anticipar la aplicación del redondeo en las tarifas finales del servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús considerando la suspensión o cese de la emisión de monedas de baja denominación que disponga el BCCR.

*En este sentido, el informe IN-0035-CDR-2024, del 25 de julio de 2024, relativo al análisis técnico jurídico preliminar de los argumentos planteados en los recursos ordinarios contra las reformas parciales a las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria, relacionada con la aplicación del redondeo de las tarifas finales, realizado por parte de la Fuerza de Tarea de la Metodología Tarifaria Ordinaria de Buses, en lo de interés amplía:*

*“(...)*

*Al respecto, sobre la emisión de la moneda de 5 colones a partir del 1° enero del 2020, de conformidad con el artículo 6 de la sesión 5825-2018 el BCCR, celebrada el 2 de mayo de 2018, en el Transitorio II al “Reglamento del Sistema de Pagos”, la Junta Directiva del Banco Central tomó la decisión de que a partir del 1° de enero de 2020 dejaría de emitir las monedas de 5 colones. Posteriormente, ante gestión de la Aresep, la presidencia del Banco Central, mediante el oficio PRE-0006-2020 del 24 de enero de 2020, le remitió al órgano regulador las principales consideraciones que fundamentaron la decisión no continuar con la emisión de la moneda de 5 colones, dentro de las cuales conviene citar:*

*“(...) 2. Cantidad de moneda de ¢ 5 en circulación*

*Al cerrar el año 2019, el BCCR había puesto en circulación 733,3 millones de monedas de ¢ 5; es decir, circula unas 143 monedas de esa denominación por cada ciudadano.*

*Es importante mencionar que la decisión de dejar de acuñar monedas de cinco colones (¢5), a partir del 1 de enero de 2020 no implica que los 733 millones de monedas ya en circulación pierdan su valor como medio de pago: estas monedas seguirán siendo aceptables como moneda de curso legal. (...)”*

*Al tenor de lo anterior, **siendo que las monedas de 5 colones** si bien el BCCR en el ejercicio de sus competencias dejó de emitir las mediante el transitorio supra citado, dichas monedas que en su momento emitió, **aún continúan en circulación** tal y como lo ha expresado la entidad bancaria en diferentes comunicaciones, como el citado oficio PRE-0006-2020, por ende **son un medio de pago legal al tenor del numeral 43 de la Ley N°7558 y mantienen su valor como medio de pago en la economía, puesto que el BCCR no ha indicado lo contrario en forma expresa**, tal y como lo señala en el numeral 320 del Reglamento del sistema de pagos.*

*En virtud de ello, llevan razón los recurrentes en su argumento.*

*(...)” (Página 14, Anexo 1)*

*En este sentido, las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 fueron emitidas en el marco de las competencias exclusivas y excluyentes de la Aresep y bajo el amparo de la discrecionalidad técnica que posee el Ente Regulador. Estos actos están debidamente motivados y se ajustan a las reglas claras de la ciencia, la técnica, y los principios de lógica y conveniencia, por lo que resultan idóneos, y proporcionales en sentido estricto.*

*Sin embargo, resulta pertinente citar lo indicado por la Procuraduría General de la República (PGR), en la opinión jurídica OJ-103-2001, del 24 de julio de 2001, en relación con la discrecionalidad en las actuaciones de la Administración Pública:*

*“(...) 1. La (sic) potestades discrecional: sujeción a la legalidad*

*La Administración Pública se encuentra sometida en su actuar al principio de legalidad, de modo tal que sólo puede realizar aquellos actos autorizados por el ordenamiento jurídico, según la escala jerárquica de sus fuentes. Este principio, establecido en el artículo 11 de la Constitución Política y en el 11 de la Ley General de la Administración Pública, constituye pilar fundamental del Estado de Derecho en tanto garantiza la sujeción de la Administración al ordenamiento jurídico costarricense.*

*El accionar de la Administración puede realizarse a través de potestades regladas o discrecionales. Como bien se ha establecido en nuestro sistema de Derecho, únicamente están autorizados los actos regulados expresamente por norma escrita “...al menos en cuanto a motivo o contenido, aunque sea en forma imprecisa” (artículo 11 inciso 2, LGAP). La Administración Pública, regida siempre por el principio de legalidad, no puede más que ejercer las potestades regladas o discrecionales que le han sido atribuidas por ley, las que a su vez se encuentran sujetas al control de legalidad en la jurisdicción contencioso-administrativa (...) En tanto que la potestad es discrecional cuando, en presencia de circunstancias de hecho definidas, la autoridad administrativa es libre para adoptar una u otra decisión; es decir, tiene la posibilidad de elegir entre esas decisiones, sin que la regla jurídica predetermine su actuación.” (Dictamen C-216-95 del 28 de setiembre de 1995) (...)*

*En ese sentido, la Sala Constitucional sigue la posición de la doctrina sobre el carácter de la potestad discrecional. En efecto, García de Enterría señala sobre este punto:*

*“...el ejercicio de las potestades discrecionales de la Administración comporta un elemento sustancialmente diferente: la inclusión en el proceso aplicativo de la Ley de una estimación subjetiva de la propia Administración con la que se completa el cuadro legal que condiciona el ejercicio de la potestad o su contenido particular. Ha de notarse, sin embargo, que esa estimación subjetiva no es una facultad extra-legal, que surja de un supuesto poder originario de la Administración anterior o marginal al Derecho; es, por el contrario, una estimación cuya relevancia viene de haber sido llamada expresamente por la Ley que ha configurado la potestad y que se la ha atribuido a la Administración justamente con ese carácter. Por eso la discrecionalidad, frente a lo que pretendía la antigua doctrina, no es un supuesto de libertad de la Administración frente a la norma ; más bien, por el contrario, la discrecionalidad es un caso típico de remisión legal: la norma remite parcialmente para completar el cuadro regulativo de la potestad y de sus condiciones de ejercicio a una estimación administrativa, sólo que no realizada por vía normativa general, sino analíticamente, caso por caso, mediante una apreciación de circunstancias singulares, realizable a la vez que precede al proceso aplicativo..... No hay, pues, discrecionalidad al margen de la Ley, sino justamente sólo en virtud de la Ley y en la medida en que la Ley haya dispuesto”. E, GARCIA DE ENTERRÍA, T, FERNÁNDEZ: Curso de Derecho Administrativo, I, Editorial Civitas, 1998, pp. 444. (...).”*

*De lo anterior, es menester resaltar que, la Administración Pública (en este caso la Aresep), regida por el principio de legalidad, no puede más que ejercer las potestades que le han sido atribuidas por ley, mismas que se encuentran sujetas al control de legalidad.*

*En concordancia con lo anterior, es menester también traer los artículos 15 y 17 de la LGAP, que consagra:*

*“Artículo 15.-*

*1. La discrecionalidad podrá darse incluso por ausencia de ley en el caso concreto, pero estará sometida en todo caso a **los límites que le impone el ordenamiento expresa o implícitamente**, para lograr que su ejercicio sea eficiente y razonable.*

*2. El Juez ejercerá contralor de legalidad sobre los aspectos reglados del acto discrecional y sobre la observancia de su (sic) límites.” El énfasis es propio.*

*“Artículo 17.- La discrecionalidad estará limitada por los derechos del particular frente a ella, salvo texto legal en contrario”*

*Asimismo, la PGR, en su opinión jurídica OJ-103-2001, del 24 de julio de 2001, señaló:*

*“(…) Esta “libertad de elección” que define la discrecionalidad no es absoluta (...) se encuentra sujeta al contralor de legalidad en la vía judicial sobre los aspectos reglados del acto discrecional (existencia de la potestad, su extensión, competencia y el fin) y sobre la observancia de los límites impuestos por el ordenamiento jurídico (artículo 15 de la Ley General de la Administración Pública). Esta posibilidad de elección se refiere a la correspondencia del contenido del acto con los motivos o circunstancias de hecho que justifican la actuación administrativa, por lo que es improcedente cuando los elementos del acto administrativo han sido regulados expresamente por el legislador (...)”*

*Señala el referido ordinal y opinión jurídica de la PGR, que la discrecionalidad con que cuenta la Administración (acerca de la cual, no escapa la Aresep) no es absoluta y que se encuentra sujeta al principio de legalidad y sobre la observancia de los límites impuestos por el ordenamiento jurídico, sean en el caso concreto, particularmente, los artículos 43 y 46 de la Ley N° 7558 y el artículo 320 del Reglamento del sistema de pago del Banco Central de Costa Rica, así como los derechos del particular, en este caso a que las monedas de baja denominación que deje de emitir el BCCR, mantendrán indefinidamente su valor como medio de pago en la economía, considerando que aún continúan en circulación, ya que el ejercicio de esa potestad discrecional está sujeto a los principios que prescriben los artículos 15.1) y 17 de la LGAP.*

*De esta manera, se concluye que las gestionantes llevan razón en este argumento.*

*En virtud de lo anterior, debe señalarse que, la LGAP, respaldada por la doctrina y jurisprudencia judicial, dispone las condiciones de validez y eficacia que todo acto administrativo debe cumplir, de modo que, este pueda permanecer en la vida jurídica y surtir los efectos que corresponden.*

*La existencia y validez del acto administrativo, depende de la concurrencia simultánea de ciertos elementos esenciales impuestos por el ordenamiento jurídico.*

*Al respecto el artículo 128 de la LGAP, dispone:*

*“Artículo 128.-Será válido el acto administrativo que se conforme sustancialmente con el ordenamiento jurídico, incluso en cuanto al móvil del funcionario que lo dicta.”*

*Esa conformidad con el ordenamiento jurídico que se menciona, implica la existencia perfecta en el acto administrativo de todos los elementos que debe contener, dichos elementos del acto, tanto la doctrina nacional como la misma LGAP, los clasifica entre materiales o sustanciales y formales: sujeto (artículo 129), forma (artículo 134), procedimiento (artículos 214, 308 y siguientes), motivo (artículo 133), contenido (artículo 132); y fin (artículo 131), de forma que la ausencia o defecto en alguno de esos elementos, bien podría constituir su invalidez, manifestada como una nulidad absoluta o relativa (artículo 165 de la LGAP).*

*Al respecto, cabe indicar que uno de los elementos esenciales del acto administrativo lo constituye el motivo, el cual ha sido definido en la doctrina así:*

*“Uno de los elementos del acto administrativo efectivamente es el **motivo**, que es definido como ‘**los antecedentes, presupuestos o razones jurídicas (derecho) y fácticas (hechos), que hacen posible o necesaria la emisión del acto administrativo, y sobre las cuales la Administración Pública entiende sostener la legitimidad, oportunidad o conveniencia de éste.** El motivo, o como también se le denomina causa o presupuesto, está constituido por los antecedentes jurídicos: y fácticos que permiten ejercer la competencia casuísticamente. Su ausencia determina la imposibilidad de ejercerla, exclusivamente, para el caso concreto. Consecuentemente, **habrá ausencia de motivo o causa, cuando los hechos invocados como antecedentes y que justifican su emisión son falsos, o bien, cuando el derecho invocado y***

**aplicado a la especie fáctica no existe.** En cualquier caso, sea el acto administrativo reglado o discrecional debe siempre fundamentarse en **hechos ciertos, verdaderos y existentes, lo mismo que en el derecho vigente, de lo contrario faltará el motivo**. (Ver a JINESTA LOBO ERNESTO TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO. TOMO I, Primera Edición, Biblioteca Jurídica DIKE, 2002, Pág. 370 y s.s.). Lo resaltado es propio.

*En consecuencia, la Administración está obligada a declarar los fundamentos de su decisión; los actos administrativos deben encontrarse motivados con base en los presupuestos de hecho y de derecho que han acontecido y se han demostrado a lo largo del procedimiento llevado a cabo, en aras de dictar un acto conforme con el ordenamiento jurídico; y, por lo tanto, que no adolezca de nulidad por carecer de tal elemento en su constitución.*

*Es por ello, que se considera la necesaria conformidad que debe existir entre el acto administrativo y el propósito que le asigna la ley, o sea con el interés público a satisfacer en el caso concreto, y es por lo tanto uno de los elementos sustanciales del acto administrativo (artículo 133 inciso 1) de la LGAP). Por otra parte, existe obligación de motivar los actos administrativos, esto es, de hacer públicos en declaración formal, los motivos de hecho y de derecho en virtud de los cuales se han dictado, de manera que, en ese sentido, la motivación está siempre ligada al motivo o a la causa del acto administrativo.*

*En cuanto al motivo, el artículo 133 de la LGAP, indica literalmente lo siguiente:*

*“Artículo 133.-*

- 1. El motivo deberá ser legítimo y existir tal y como ha sido tomado en cuenta para dictar el acto.*
- 2. Cuando no esté regulado deberá ser proporcionado al contenido y cuando esté regulado en forma imprecisa deberá ser razonablemente conforme con los conceptos indeterminados empleados por el ordenamiento.”*

*Del artículo anterior, se desprenden dos características necesarias de este elemento: 1) legítimo (válido y **conforme al ordenamiento jurídico**) y 2) existir tal y como ha sido tomado en cuenta para dictar el acto (obedecer a la realidad del acto que se adopta, sin falsedad)*

*Este elemento ha sido también definido desde la doctrina, que lo ha identificado como el conjunto de antecedentes, presupuestos o razones jurídicas (derecho) y fácticas que hacen posible o necesaria la emisión del acto administrativo, con sustento en las cuales la Administración sostiene la legitimidad, oportunidad o conveniencia de éste. Es decir, el motivo es el por qué, la justificación o las razones tomadas en cuenta por la Administración para dictar el acto.*

*De lo indicado hasta aquí, se desprende con claridad, que el motivo lo constituye el conjunto de antecedentes fácticos y jurídicos que justifican la decisión tomada, que debe ser legítimo y existir al momento en que el acto administrativo es dictado, o aprobado por parte de la Administración.*

*Este elemento (motivo), se encuentra asociado a su vez, a otro elemento (formal) del acto administrativo: la motivación, sustentada en el artículo 136 de la LGAP que indica:*

*“Artículo 136.-*

*1. Serán motivados con mención, sucinta al menos, de sus fundamentos:*

*a) Los actos que impongan obligaciones o que limiten, supriman o denieguen derechos subjetivos;*

*b) Los que resuelvan recursos;*

*c) Los que se separen del criterio seguido en actuaciones precedentes o del dictamen de órganos consultivos;*

*d) Los de suspensión de actos que hayan sido objeto del recurso;*

*e) Los reglamentos y actos discrecionales de alcance general; y*

*f) Los que deban serlo en virtud de ley.*

*2. La motivación podrá consistir en la referencia explícita o inequívoca a los motivos de la petición del administrado, o bien a propuestas, dictámenes o resoluciones previas que hayan determinado realmente la adopción del acto, a condición de que se acompañe su copia.”*

*A partir de lo anterior, es posible señalar que la motivación se entiende como la declaración circunstanciada de hecho y de derecho que sustenta el dictado*

*del acto, refiere a una expresión formal del motivo y normalmente se encuentra contenida en la parte considerativa de la resolución administrativa.*

*De esta forma, a fin de que el acto administrativo contenga entre otros elementos necesarios, el motivo (motivación) suficiente y conforme al ordenamiento jurídico, la Administración está obligada a exponer las razones fácticas y jurídicas que fundamentan la decisión.*

*Así las cosas, los actos administrativos deben encontrarse motivados con base en los presupuestos de hecho y de derecho que han acontecido y que se han demostrado a lo largo del procedimiento llevado a cabo, en aras de dictar un acto conforme al ordenamiento jurídico, a fin de que no adolezca de nulidad por carecer de tal elemento, o bien, por contenerlo de forma gravemente imperfecta, en su constitución.*

*Por su parte, respecto al contenido del acto, el artículo 132 de la LGAP, establece:*

*“Artículo 132.-*

*1. El contenido deberá de ser lícito, posible, claro y preciso y abarca todas las cuestiones de hecho y derecho surgidas del motivo, aunque no hayan sido debatidas por las partes interesadas.*

*2. Deberá ser, además, proporcionado al fin legal y correspondiente al motivo, cuando ambos se hallen regulados.*

*3. Cuando el motivo no esté regulado el contenido deberá estarlo, aunque sea en forma imprecisa.*

*4. Su adaptación al fin se podrá lograr mediante la inserción discrecional de condiciones, términos y modos, siempre que, además de reunir las notas del contenido arriba indicadas, éstos últimos sean legalmente compatibles con la parte reglada del mismo.”*

*En esencia, el contenido es lo que declara, dispone, ordena, certifica o juzga el acto administrativo, y suele ser la parte dispositiva de las resoluciones administrativas, siendo que, en el artículo 132, se disponen algunas características necesarias de éste: 1) lícito (permitido por la ley), 2) posible (que este apegado a la lógica y a la razonabilidad), 3) claro (que no existan dudas sobre su alcance), 4) preciso (concreto) y 5) abarcar las cuestiones de hecho y de derecho surgidas del motivo, aunque no hayan sido debatidas por las partes.*

*De tal suerte, el contenido del acto administrativo se refiere a los efectos jurídicos que este busca producir, siendo la declaración de voluntad, juicio,*

*conocimiento o deseo emitida por la administración pública en ejercicio de sus funciones. El contenido debe ser preciso, determinado y adecuado a los fines legales para los que el acto fue creado, respetando siempre los límites del ordenamiento jurídico vigente. Los efectos jurídicos pueden incluir la creación, modificación, transmisión, reconocimiento o extinción de derechos o situaciones jurídicas individuales, y deben estar claramente especificados, siendo lícitos y posibles. El contenido debe ser claro y preciso para evitar ambigüedades e interpretaciones erróneas. Además, el contenido puede adaptarse a las circunstancias concretas mediante la inclusión de términos, condiciones y modalidades que lo hagan más efectivo para alcanzar sus fines, siempre que estos adicionales sean compatibles con la ley. En todo momento, el contenido debe ser acorde con el fin legal que justifica la emisión del acto y debe respetar los derechos fundamentales, las leyes especiales y los principios generales del derecho.*

*En el caso que nos ocupa, en virtud de lo establecido en los artículos 43 y 46 de la Ley N° 7558 y el artículo 320 del Reglamento del sistema de pago del Banco Central de Costa Rica, (...) , se observa un vicio en los elementos constitutivos motivo y contenido de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, al ver comprometida su conformidad con el ordenamiento jurídico.*

*En este sentido, sirva citar en lo de interés lo dispuesto por los artículos 158 y 166 de la LGAP:*

*“Artículo 158.-*

*1. La falta o defecto de algún requisito del acto administrativo, expresa o implícitamente exigido por el ordenamiento jurídico constituirá un vicio de éste.*

*2. Será inválido el acto sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico.*

*3. Las causas de invalidez podrán ser cualesquiera infracciones sustanciales del ordenamiento, incluso las de normas no escritas.*

*(...)”*

*“Artículo 166.-Habrà nulidad absoluta del acto cuando falten totalmente uno o varios de sus elementos constitutivos, real o jurídicamente.”*

*De esta forma, se tiene que, se debe declarar la nulidad absoluta de las resoluciones impugnadas, de conformidad con lo establecido en los artículos 15, 17, 132, 133, 158, 162 y 166 de la LGAP, por cuanto tienen vicios en los elementos constitutivos motivo y contenido conforme al ordenamiento jurídico vigente.*

*Así las cosas, de conformidad con lo dispuesto por el ordinal 128 de la LGAP siguientes y concordantes, lo procedente es declarar la nulidad absoluta de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. En consecuencia de esa declaratoria de nulidad, los actos dictados con sustento en dichas resoluciones, acarrearán una nulidad absoluta sobreviniente.*

*De tal manera que, considerando lo establecido en los artículos 102 inciso d)<sup>1</sup> y 180 de la LGAP<sup>2</sup>, en este momento procesal, también procede declarar la nulidad absoluta sobreviniente de las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, relativas a fijaciones tarifarias ordinarias dictadas por la Intendencia de Transporte en aplicación de la resolución RE-0006-JD-2024, en los términos establecidos por el artículo 159 de la LGAP.*

*Lo anterior se debe a que la anulación de la resolución RE-0006-JD-2024, afectó tanto el motivo como el contenido de los actos que esta disposición abarca, conforme a lo establecido en la doctrina de los artículos 132 y 133 de la LGAP.*

*Esta situación, incide negativamente en el fin de dichos actos (artículo 131 de la LGAP), ya que la ausencia de un motivo válido conlleva la misma consecuencia para el fin del acto, impidiendo así la satisfacción del interés público.*

*La nulidad sobreviniente de los actos administrativos dictados en aplicación de la resolución RE-0006-JD-2024, deben analizarse a la luz de los artículos 158 y 159 de la LGAP, normas que regulan el criterio seguido para establecer la*

---

<sup>1</sup> “Artículo 102.- El superior jerárquico tendrá las siguientes potestades: (...) d) Adoptar las medidas necesarias para ajustar la conducta del inferior a la ley y a la buena administración, revocándola, anulándola o reformándola de oficio, o en virtud de recurso administrativo (...)”

<sup>2</sup> “Artículo 180.- Será competente, en la vía administrativa, para anular o declarar la nulidad de un acto el órgano que lo dictó, el superior jerárquico del mismo, actuando de oficio o en virtud de recurso administrativo, o el contralor no jerárquico, en la forma y con los alcances que señala esta ley.”

*nulidad del acto administrativo, referido a la falta, defecto o desaparición de algún requisito o condición del acto administrativo, señalándose que será inválido el acto que sea sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico. Al efecto, la nulidad será absoluta, cuando falten totalmente al acto administrativo, uno o varios de sus elementos constitutivos, real o jurídicamente (artículo 166 de la LGAP).*

*La invalidez del acto administrativo no sólo se puede presentar o configurar al momento de su adopción –vicio originario-, sino que, que conforme a lo dispuesto en el artículo 159 de la LGAP, se estaría ante una nulidad “sobreviniente”, ante la desaparición de las condiciones esenciales exigidas por el ordenamiento para su adopción. El numeral 159 de la LGAP cita:*

**“Artículo 159.-**

*1. La nulidad del acto podrá **sobrevenir** por la desaparición de una de las condiciones exigidas por el ordenamiento para su adopción, cuando la permanencia de dicha condición sea necesaria para la existencia de la relación jurídica creada, en razón de la naturaleza de la misma o por disposición de ley. 2. En este caso la declaración de nulidad surtirá efecto a partir del hecho que la motive.” El énfasis es propio*

*Que, ante ese panorama normativo, y considerando que la nulidad absoluta las resoluciones: RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, surtirá efecto a partir del hecho que las motive, tal y como se detallará más adelante.*

**2. Las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 contravienen los principios de servicio al costo, equidad social y de equilibrio financiero.**

*Las recurrentes plantean que la actuación de la Aresep al aplicar el redondeo de tarifas finales constituye además de una violación al principio de legalidad (al ser contraria a lo dispuesto en la Ley N° 7558), una afectación a los principios regulatorios fundamentales de servicios al costo, equidad social y equilibrio financiero, conforme lo establecido en el artículo 31 de la Ley N° 7593 y el artículo 4 de dicha Ley, Decreto Ejecutivo N° 29732-MP.*

*Se argumentó, en síntesis, que el impacto de aplicar esta metodología de redondeo sería significativo. La omisión de la moneda de cinco colones y el redondeo a múltiplos de diez podría generar mayores ajustes tarifarios que*

*afectarían tanto a empresas autobuseras como a usuarios, dependiendo de si el redondeo es hacia arriba o hacia abajo. Esto, según las recurrentes, es contrario a los principios de racionalidad y proporcionalidad, y resulta en una afectación económica mayor, afectando la equidad social y el equilibrio financiero.*

### **Análisis de lo argumentado:**

*Respecto a lo argumentado, se precisa, que el equilibrio financiero (en relación con la naturaleza contractual de la concesión) por la jurisprudencia es definido en los siguientes términos: “(...) El denominado derecho al equilibrio financiero del contrato, tiene la finalidad de mantener la equidad en la distribución de las cargas en la actividad de contratación administrativa, específicamente en el tema del área económica y financiera, procurando que el operador mantenga el nivel de rentabilidad que inicialmente fue pactado o, al menos, que persistan las condiciones económicas normales. (...)”. Tribunal de lo Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, VI, resolución N° 85-2016-VI, del 25 de mayo de 2016.*

*Asimismo, se ha señalado que el equilibrio financiero no representa para el prestador del servicio público un derecho subjetivo de aumento tarifario o de las condiciones que este determine como óptimas, sino un derecho general, abstracto al equilibrio económico y el respeto al principio del servicio al costo, en vinculación con el principio de equidad social, deriva en que la remuneración por el servicio permita el desarrollo de la actividad y la obtención de lucro debido. Lo anterior, tal como se desprende de la sentencia N° 01687-F-S1-2012, de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, que en lo de interés indica:*

***“Entonces, el concesionario tiene un derecho general, abstracto al equilibrio económico, más no posee un derecho subjetivo al aumento tarifario. Lo anterior debido a que este efecto pende del cumplimiento de una serie de condiciones, dentro de ellas, la más relevante, radica en que los términos económicos inicialmente previstos, se hayan alterado de manera que para mantener esa armonía, sea necesario el aumento del precio, pues si no existe esa condición, se generaría un beneficio ilegítimo para el operador, en perjuicio del usuario. La tarifa debe ser un medio de retribución, justo y razonable, que permita amortizar la inversión que se ha realizado para la prestación debida del servicio público, y además, la reinversión en la actividad de manera tal que el servicio continúe siendo eficiente, así como un margen de utilidad. Los postulados que subyacen en el concepto de servicio público, justifican y exigen que la tarifa funja como un medio que permita***

*mantener un nivel de calidad apto en el servicio. Como se indicó, la tarifa responde al principio de servicio al costo, de manera tal que la remuneración por el servicio permita el desarrollo de la actividad y la obtención de lucro debido. La alteración de las variables que se consideran para fijar las tarifas no genera de forma automática, un incremento en la retribución. Tal efecto pende de que mediante los cálculos y estudios técnicos se determine que existe un desequilibrio que debe subsanarse para mantener una armonía financiera en el servicio de modo que no se exponga al prestador a un estado ruinoso. Si la Ley exige un equilibrio económico, tal principio exige una valoración en cada caso que permita concluir sobre la armonía o no del precio. Lo contrario, sea, aumentar de manera automática sin ponderar si existe o no distorsión económica, podría generar trastornos en el equilibrio de los intereses en juego". El énfasis es propio.*

*En el caso particular, este derecho general y abstracto del equilibrio financiero que debe ser garantizado por el Ente Regulador, si bien como parámetro general ya fue considerado al momento de la aprobación de la Metodología para Fijación Ordinaria (y Extraordinaria) de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús y sus reformas en forma integral, considerando los costos, ingresos y la rentabilidad que se reconocen en vía tarifaria en las aplicaciones de estas metodologías, conforme lo dispuesto por el artículo 31 de la Ley N° 7593; sus efectos solo podrán ser constatados mediante los estudios tarifarios que se realicen producto de las fijaciones tarifarias en las que se apliquen las metodologías vigentes.*

*En congruencia con lo anterior, sírvase precisar, además, que a propósito de la relación de sujeción especial en la que se encuentran los operadores respecto de la Aresep (en relación con la naturaleza contractual de la concesión), no resulta suficiente alegar una afectación al equilibrio financiero en términos hipotéticos y generales, por cuanto, el menoscabo patrimonial que se dice ocasionado en su detrimento, entre otros elementos para que se acredite, debe ser grave, anormal y debe ser demostrado fehacientemente por parte del prestador del servicio público.*

*Al respecto, conviene citar un extracto de la resolución N° 00037 – 2015, del 27 de marzo de 2015, del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Sección II, que indica:*

*“No obstante, es preciso indicar que no toda alteración de las condiciones previstas al momento de contratar, implican un desequilibrio económico del contrato. Así, para que se configure el derecho, las alteraciones a las condiciones previstas al momento de*

presentar la oferta o al momento de celebrar el contrato administrativo, deben presentar las siguientes características: a) la alteración se debe producir por acontecimientos que no puedan ser imputables a la parte que reclama el restablecimiento; b) la alteración debe darse por acontecimientos posteriores a la presentación de la propuesta o la celebración del contrato; c) la alteración debe ser causada por un álea (riesgo) anormal; d) **la alteración debe afectar la economía del contrato de forma grave y anormal.** De presentarse estos supuestos, el contratista cuenta con la posibilidad legal de reclamar a la Administración o a los Tribunales el restablecimiento de la ecuación financiera del contrato, invocando el derecho al equilibrio económico del contrato. Ahora bien, es preciso hacer algunas observaciones de carácter más práctico relacionadas con este tema, que tiene que ver con la demostración efectiva y fehaciente de los costos concretos que se vieron afectados con la alteración de las condiciones pactadas. En la práctica jurisdiccional es muy común ver que el abogado litigante que representa al contratista presenta una demanda invocando la existencia de un desequilibrio económico del contrato administrativo, sin embargo, no hace un esfuerzo probatorio para concretar los mayores costos que se generaron con las alteraciones en la ejecución contractual, y esto ocurre porque normalmente la prueba que se presenta o se gestiona para tales efectos, no demuestra fehacientemente cuáles son los mayores costos en los que se dice haber incurrido, sea por causas imprevistas o por causas imputables a la Administración y que, generaron la alteración de la estructura de costos y el margen de ganancia proyectados en la oferta o plica, es decir, la alteración de la ecuación financiera del contrato, en su perjuicio. Para ser más claros, los contratistas (o sus abogados) suelen pensar que la invocación "superabundante" de citas jurisprudenciales de la Sala Constitucional o citas de doctrina sobre este tema es lo esencial en estos procesos y que, con tal enunciación, será más que suficiente para que en esta vía contencioso administrativa, automáticamente, se les otorgue las sumas que piden en sus escritos de demanda, conformándose a lo sumo con presentar elementos probatorios que a todas luces resultan débiles o impertinentes para sustentar lo afirmado; proceder que es absolutamente irracional, por cuanto la interposición de un proceso ordinario en el que se acusa un desequilibrio económico contractual, tiene por objeto, cabalmente, **probar con contundencia el menoscabo patrimonial que se dice ocasionado en su detrimento.** Diríamos que ése es el principal fallo o error en el que incurren los litigantes cuando acuden a esta vía, deficiencia demostrativa que en modo alguno puede ser imputable al Juez, quién se encuentra subordinado y limitado por los elementos de

*prueba que le son suministrados por las partes para su valoración. Como se explicará adelante, en este asunto nos encontramos frente a esta misma situación (...).” El énfasis es propio.*

*No resulta atinado concluir así, que una modificación parcial a las metodologías, como lo fue la aprobada mediante las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, puedan por sí solas atentar contra el equilibrio financiero. Las metodologías tarifarias deben ser apreciadas como una unidad y sus efectos, como se indicó, serán estimados una vez estas sean aplicadas y, en este caso, valorar mediante prueba idónea si existe una alteración grave y anormal al equilibrio financiero.*

*En este sentido, considérese, además, que las modificaciones a las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria mediante las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, no afectan la estructura productiva modelo del servicio de autobús ni los costos operativos reconocidos tarifariamente, sino que son puntuales respecto a la aplicación del criterio de redondeo en las tarifas finales.*

*En virtud de todo lo expuesto, se estima que no existen fundamentos para acoger el argumento analizado, y, por consiguiente, se recomienda su rechazo.*

**3. La Aresep ha adoptado las recomendaciones del BCCR sobre el redondeo tarifario, a pesar de la fijación tarifaria es una competencia exclusiva y excluyente del Ente Regulador de los servicios públicos.**

*En síntesis, se alegó, que, aunque el BCCR sugirió a Aresep cómo ajustar la metodología tarifaria, esta competencia es exclusivamente de Aresep según la Ley del N° 7593. En este sentido se argumentó, que la Aresep, concretamente a través del CDR, adoptó una recomendación del BCCR, pese a que no es competencia de este último determinar metodologías tarifarias.*

*A su vez, se subrayó y reiteró, que, si bien en las resoluciones recurridas se indica que la emisión de monedas de menor denominación impacta la dinámica del entorno económico, lo cierto es que la decisión de aplicar o no el redondeo debió basarse en los medios de pagos legales conforme a la Ley Orgánica del Banco Central, N° 7558, y no solo en criterios sobre la emisión de monedas.*

### **Análisis de lo argumentado:**

*La Aresep posee competencias exclusivas y excluyentes para la regulación y fijación de tarifas del servicio de transporte público en modalidad autobús, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 7593, en concordancia con lo establecido por la Ley N° 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, y la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi. Estas normativas otorgan a la Aresep la responsabilidad de garantizar que el servicio de transporte público se preste con los estándares de calidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y eficiencia, así como de establecer precios y tarifas justas para dicho servicio.*

*En virtud de lo establecido en los artículos 1°, 5 y 25 de la Ley N° 7593, así como en las disposiciones de las leyes especiales mencionadas y el numeral 6 incisos 14) y 16) del “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF)”, la Aresep está facultada para desarrollar, definir y aplicar normativas técnicas y metodologías tarifarias que aseguren el cumplimiento de sus funciones regulatorias. Estas facultades incluyen la elaboración de normativa técnica y la implementación de metodologías tarifarias que permitan una regulación eficaz y alineada con los principios de servicio al costo y equilibrio económico.*

*Así, el legislador le ha encomendado a la Aresep, la tarea de ejercer su potestad regulatoria sobre el servicio de transporte público en modalidad autobús, confiándole la autoridad para establecer las normativas necesarias que garanticen una prestación óptima y equitativa del servicio público, así como la fijación de tarifas que reflejen adecuadamente los costos y las particularidades del sector.*

*Respecto a dicha autonomía técnica, la Procuraduría General de la República (PGR) ha señalado:*

*“Como institución autónoma la ARESEP goza del régimen de autonomía previsto en el artículo 188 de la Constitución Política. Pero a diferencia de otras entidades autónomas, la ley se encarga de señalar que **la Autoridad tendrá una autonomía respecto del Poder Ejecutivo en lo que respecta al cumplimiento de sus atribuciones. Funciones que no son otras que la regulación de los servicios públicos enumerados en el artículo 5 de su Ley.** Lo que implica que el Poder Ejecutivo no podrá emitir directrices directamente relacionadas con las atribuciones de la ARESEP. La excepción está referida al ejercicio de la función de regulación.” El resaltado no es del original. Dictamen C-102-2006 del 7 de marzo de 2006.*

*De esta manera, se puede entender que la Aresep, al definir, elaborar o modificar una metodología o modelo tarifario, lo hace en ejercicio de sus competencias exclusivas y excluyentes, aplicando potestades discrecionales. Estas potestades discrecionales consisten en un ámbito de libertad en la toma de decisiones, que permite al Ente Regulador elegir entre diferentes alternativas basadas en criterios o aspectos que no son necesariamente jurídicos.*

*Entre estos criterios se incluyen consideraciones de oportunidad o mérito, sociales, y las condiciones del entorno económico en el cual se aplican, ajustándose a la realidad de la prestación del servicio. Todo ello, conforme a criterios fácticos, técnicos, científicos o jurídicos, en cumplimiento del interés público y de la Ley N° 7593, que establece principios como el servicio al costo (artículo 3 inciso b), el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores (artículo 4 inciso b), la discriminación por razones sociales (artículo 12), la universalidad del servicio, aunque implique el financiamiento de inversiones no rentables (artículo 14 inciso g), el principio de equidad, el equilibrio financiero del prestador, la sostenibilidad ambiental, entre otros (artículo 31), cuya aplicación y ponderación en materia regulatoria de los servicios públicos corresponden a la Aresep.*

*Sin perjuicio de los vicios de los actos administrativos analizados en el argumento 1 (en relación con la observancia de los artículos 43 y 46 de la Ley N° 7558 y el artículo 320 del Reglamento del Sistema de Pagos del Banco Central de Costa Rica), es importante señalar que las resoluciones recurridas se dictaron considerando los objetivos encomendados al Ente Regulador por parte del legislador en la Ley N° 7593 y su Reglamento. Estas resoluciones valoraron el entorno económico-social y las condiciones inherentes al servicio regulado, procurando armonizar y equilibrar los intereses y las necesidades de los prestadores del servicio y los usuarios, y ajustándose a la realidad de la prestación del servicio, conforme a criterios fácticos, técnicos y jurídicos, en cumplimiento del interés público y de conformidad con las políticas regulatorias de la Aresep.*

*Precisamente en el análisis del cuadro fáctico del entorno económico y social, la Aresep, en el marco de sus competencias exclusivas y excluyentes, dictó los actos administrativos aquí recurridos, valorando los criterios del BCCR, como entidad autónoma con la competencia exclusiva de emitir monedas y billetes que tengan poder liberatorio en el territorio nacional, y que debe*

garantizar la estabilidad y regulación de la moneda costarricense dentro del país.<sup>3</sup>

Por lo tanto, es infundado el argumento de que la Aresep abandonó sus competencias al considerar los criterios sugeridos por el BCCR. Por el contrario, dichos criterios fueron analizados en el marco de sus potestades y de conformidad con el artículo 16 de la LGAP, que establece que en ningún caso podrán dictarse actos contrarios a las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, dado que estos criterios están estrechamente vinculados con la política monetaria del país.

Además, cabe destacar que estos criterios no fueron los únicos analizados. Se consideraron, por citar algunos factores, las características inherentes al servicio público regulado, las condiciones actuales en las que se presta el servicio, la problemática de la disponibilidad de monedas de ₡5 en la economía costarricense, y la necesidad de que, en algunos casos, las empresas prestadoras del servicio regulado incurran en costos adicionales por concepto de comisiones para disponer de las monedas necesarias para las respectivas transacciones.

En virtud de todo lo expuesto, se concluye que el argumento debe ser rechazado.

#### **4. El Ente Regulador, no considera en las metodologías tarifarias incentivos para el pago electrónico.**

Se argumentó que existe una falta de incentivos para el pago electrónico en la metodología tarifaria. Al respecto, se señaló que si bien la Aresep ha realizado múltiples esfuerzos para implementar sistemas de pago electrónico en el transporte público, concretamente la metodología tarifaria no contempla incentivos para esta modalidad de pago, a pesar de que el uso de sistemas de pago electrónico podría resolver en gran medida los problemas relacionados con el uso de monedas y billetes en el transporte público.

Se sugirió que la Aresep considere incentivos para que los prestadores de servicios públicos utilicen medios de pago electrónico, permitiendo así el cobro del monto exacto resultado de la aplicación del modelo tarifario,

---

<sup>3</sup> Ley N° 7558, Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica. “**Artículo 3.-** Funciones esenciales (...) f) La emisión de billetes y monedas, de acuerdo con las necesidades reales de la economía nacional. (...)” “**Artículo 44.- Derecho de emisión** El Banco Central tendrá el derecho exclusivo de la emisión de billetes y monedas en el territorio nacional. Ni el Estado ni ninguna otra persona, natural o jurídica, podrá emitir billetes, monedas ni otros documentos o títulos que puedan circular como dinero. (...)”

*reduciendo los diferenciales por redondeo que afectan tanto a los usuarios como a los prestadores.*

### **Análisis de lo argumentado:**

*Al respecto, es necesario precisar que las resoluciones recurridas, RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, se refieren a las modificaciones de las metodologías tarifarias ordinaria (RJD-035-2016) y extraordinaria (RE-0060-JD-2021), del sector autobús, respectivamente, específicamente en lo relacionado con la aplicación del criterio de redondeo en las tarifas finales.*

*En cuanto al sistema de pago electrónico y los incentivos para los prestadores del servicio público de transporte remunerado de personas en modalidad autobús, es importante señalar que la Junta Directiva dispuso la modificación de la metodología ordinaria en este tema mediante la resolución RE-0093-JD-2023, del 28 de agosto de 2023, la cual se refiere a la formulación para el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico. Esta resolución fue publicada en el Alcance N° 174 a La Gaceta N° 169, del 14 de septiembre de 2023.*

*En este contexto, se aclara que los actos administrativos impugnados en este proceso son distintos en su contenido de los relacionados con la aplicación, formulación, características y alcances de la operativización y reconocimiento de costos del sistema de pago electrónico.*

*Es relevante recordar, que los recursos constituyen un mecanismo de impugnación de los actos administrativos, cuyo propósito es lograr, en sede administrativa, la revocación, anulación, modificación, reforma o sustitución del acto impugnado. Además, los recursos administrativos son un importante instrumento de autocontrol de la legalidad y de la buena marcha administrativa, favoreciendo la transparencia y publicidad en la gestión pública, y protegiendo las situaciones jurídicas sustanciales que amparan a los administrados.*

*En este sentido, el ex Magistrado de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, Óscar González Camacho, lo define en los siguientes términos:*

*“En sentido genérico, hemos de entender por recurso, la solicitud de rectificación de una resolución. Si se formula ante el mismo órgano que lo dictó, vendrá representado por la denominada revocatoria, de allí que se le califique como horizontal (en conjunto con el recurso de*

reposición o reconsideración dispuesto para la vía administrativa, que opera para hipótesis específica).<sup>4</sup>

Lo anterior, es consistente con lo indicado por el jurista Ernesto Jinesta Lobo, que define los recursos administrativos, de la siguiente manera:

“Los recursos administrativos son un **medio de impugnación** de los **actos administrativos** para lograr, en sede administrativa, su revocación, anulación, modificación o reforma o sustitución.”<sup>5</sup> El énfasis es propio.

Por su parte, la PGR, en el dictamen C-334-2005, del 26 de setiembre de 2005, ha indicado sobre los recursos administrativos, en lo que interesa, lo siguiente:

“Los recursos administrativos “son actos del **administrado** mediante los cuales éste **pide a la propia administración la revocación o reforma de un acto suyo** o de una disposición de carácter general de rango inferior a la Ley en base a un título jurídico específico”(...)” (El resaltado y subrayado es nuestro).

En ese mismo sentido, la doctrina española califica a los recursos administrativos, como vías de impugnación de un acto administrativo, al citar:

“Los recursos administrativos son **actos de impugnación de un acto administrativo** anterior ante un órgano de este carácter, que dan lugar a un procedimiento de revisión.”<sup>6</sup> El énfasis es propio.

Siguiendo esa línea de análisis, cita la doctrina:

“Los recursos son **medios** establecidos dentro de un procedimiento administrativo **para impugnar o refutar** aquellas **resoluciones o decisiones** que el interesado considera contrarias a sus derechos o pretensiones.”<sup>7</sup> El énfasis es propio.

---

<sup>4</sup> González Camacho, Óscar. *El nuevo proceso contencioso administrativo*. Obra Colectiva. Poder Judicial. Escuela Judicial. San José. Costa Rica. 2006. Página 50

<sup>5</sup> Jinesta Lobo, Ernesto. *Ibídem*. Página 9.

<sup>6</sup> González Pérez, Jesús. González Navarro, Francisco. González Rivas, Juan José. *COMENTARIOS A LA LEY 4/1999, DE 13 DE ENERO, DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 30/1992*. Primera Edición, 1999. Civitas Ediciones, S.L. Madrid, España. Página 432.

<sup>7</sup> *LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS EN LA UNIVERSIDAD DE COSTA RICA*. Segunda Edición: 2002. Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria Rodrigo Facio Brenes. Página 7.

*En este orden de ideas, el artículo 162 de la LGAP establece que: “El recurso administrativo bien fundado por un motivo existente de legalidad, hará obligatoria la nulidad del acto.”*

*Respecto a la necesaria motivación del recurso, el inciso b) del párrafo 1 del artículo 136 de la LGAP, establece la obligación de la Administración de motivar, las resoluciones que resuelvan recursos **“con mención sucinta al menos, de sus fundamentos”**, lo que implica que las gestiones recursivas deben contener un detalle claro de los aspectos sobre los cuales el administrado pretende un cambio de decisión, así como sus argumentos, para que la Administración pueda pronunciarse sobre cada alegato del recurso.*

*Lo anterior, es acorde con las reglas procesales establecidas en el Código Procesal Civil (en adelante CPC o Ley N° 9342), respecto a la motivación de las impugnaciones y que se aplica supletoriamente en sede administrativa de conformidad con lo establecido en el artículo 229 de la LGAP, que dispone en lo de interés, que la impugnación deberá contener bajo pena de inadmisibilidad, **las razones claras y precisas que ameriten la modificación o nulidad de lo resuelto** y el ofrecimiento de las pruebas.*

*En el presente caso, no se desprende de los escritos recursivos que se hayan señalado razones claras y precisas que justifiquen la modificación, sustitución, revocación o anulación de las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 en relación con la operativización del sistema de pago electrónico y el reconocimiento de incentivos a los prestadores del servicio público de transporte de autobús. Las manifestaciones, apreciaciones y sugerencias expresadas por los gestionantes, carecen de fundamentación fáctica y jurídica, y no se acompañan de pruebas oportunas, conforme lo requerido por el artículo 65.5 del CPC (de aplicación supletoria según lo dispuesto en el artículo 229 de la LGAP), lo cual imposibilita, en los términos establecidos en el artículo 348 de la LGAP, concluir cuál es la petición de revisión específica que permita determinar qué aspectos de las resoluciones recurridas deben modificarse o anularse sobre lo expresado.*

*Lo anterior, aunado, al hecho de que, como ya se indicó, según el contenido de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, la Junta Directiva no modificó las metodologías tarifarias (ni la ordinaria ni la extraordinaria) en temas del pago electrónico. Dicha modificación se realizó mediante la resolución RE-0093-JD-2023 del 28 de agosto de 2023, la cual abordó la formulación para el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico.*

*Nótese, además, que, si bien lo expuesto en los escritos recursivos no constituyen argumentos que motiven la impugnación como corresponde, dentro de lo allí expresado se sugiere implementar y regular por parte del Ente Regulador, el sistema de pago electrónico en la metodología tarifaria, lo cual ya se ha materializado con la emisión y publicación de la resolución RE-0093-JD-2023.*

Adicionalmente valga resaltar que no es una función de la Aresep, considerar incentivos para el pago electrónico. Al respecto debe señalarse que este Ente Regulador ha apoyado el proyecto de pago electrónico dada su utilidad para conocer la movilización de pasajeros que es el denominador de la ecuación en la fijación tarifaria.

*De conformidad con lo expuesto, no se lleva razón y, por ende, debe de ser rechazado el argumento.*

(...)

## **VII. SOBRE LAS MEDIDAS CAUTELARES**

*Catlántico, en su escrito del 26 de junio de 2024, y Canatrans, en su escrito del 1° de julio de 2024, solicitaron, vía cautelar y como pretensión principal, de conformidad con lo establecido en el artículo 148 de la LGAP, la suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024.*

*Como pretensión accesoria, solicitaron la suspensión del procedimiento del expediente administrativo ET-025-2024, en el que se tramita la fijación tarifaria extraordinaria del servicio público de transporte remunerado de personas en modalidad autobús, en aplicación de la resolución RE-0007-JD-2024.*

*La suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 fue solicitada hasta que se resuelvan en definitiva los recursos de reposición contra dichas resoluciones, actualmente en trámite en el expediente IRM-004-2023.*

- **Generalidades de la Medida Cautelar en Sede Administrativa**

*Las medidas cautelares en sede administrativa, como la suspensión de los efectos de un acto administrativo, son mecanismos procesales diseñados para proteger de manera provisional los derechos de los administrados durante la tramitación de un proceso. Estas medidas buscan evitar que la ejecución inmediata del acto pueda causar perjuicios graves o de difícil*

*reparación. La justicia cautelar deriva del principio constitucional de una justicia pronta y cumplida. La tutela cautelar tiene como finalidad garantizar, de manera temporal, que los derechos involucrados en un proceso no se vean comprometidos mientras se resuelve el fondo del asunto. En otros términos, procura proteger y garantizar provisionalmente el objeto del proceso, sin que su adopción prejuzgue el fondo del asunto. Su propósito es mantener el statu quo o mitigar posibles daños hasta que se emita una resolución definitiva.*

- **Requisitos Esenciales para la Adopción de la Medida Cautelar**

*La adopción de una medida cautelar requiere la concurrencia de ciertos requisitos esenciales que han sido desarrollados y refinados tanto en la doctrina como en la jurisprudencia administrativa y judicial:*

- 1. Apariencia de buen derecho (Fomus boni iuris):**

*La apariencia de buen derecho es un requisito fundamental para la concesión de una medida cautelar. Este requisito exige que la pretensión del solicitante tenga una base jurídica razonable y no sea temeraria. El análisis de este requisito debe ser sumario, es decir, no debe profundizar en el fondo del asunto, pero sí debe verificar que la solicitud cautelar se fundamenta en argumentos jurídicos serios que podrían llevar a un eventual fallo favorable. La jurisprudencia ha enfatizado que este requisito no implica prejuzgar, sino asegurar que la medida cautelar solicitada no sea frívola o carente de mérito legal.*

- 2. Peligro en la demora (Periculum in mora):**

*El peligro en la demora se refiere al riesgo de que la tardanza en la resolución definitiva pueda causar un daño irreparable o de difícil reparación. Este requisito es crucial, ya que la medida cautelar debe estar justificada por un peligro concreto y actual de que la ejecución inmediata del acto administrativo impugnado cause un perjuicio significativo. La existencia de este riesgo debe estar claramente demostrada, y la medida cautelar es procedente únicamente cuando se acredita que la inacción podría hacer ilusoria la protección de los derechos del solicitante en la resolución final.*

*El numeral 21 del CPCA establece la procedencia de la medida cautelar cuando la ejecución o permanencia de la conducta sometida a proceso pueda producir graves daños o perjuicios, actuales o potenciales, es decir, cuando,*

*en virtud de la demora patológica del proceso judicial, concurra un peligro actual, real y objetivo de que se genere un daño grave a la parte promovente.*

*Al respecto, el Tribunal Contencioso Administrativo, Sección III, en la sentencia 254-2012 del 22 de junio de 2012, indicó que el peligro en la demora es "el temor razonable y objetivamente fundado de la parte actora de que la situación sustancial aducida resulte seriamente dañada o perjudicada de forma grave e irreparable durante el transcurso del tiempo necesario para dictar la sentencia principal".*

### **3. Ponderación de los intereses en juego:**

*Además de los requisitos mencionados, la medida cautelar debe ponderar los intereses en juego, es decir, debe equilibrar los intereses del administrado, la administración y el interés público. Esto significa que la suspensión de los efectos del acto administrativo no debe causar un perjuicio mayor que el que se pretende evitar. La suspensión de los efectos de un acto administrativo debe ponderarse cuidadosamente, de manera que el remedio cautelar no cause más daño del que busca prevenir. Esto implica un análisis detallado de los intereses en juego para asegurar que la medida sea justificada y razonable en el contexto específico del caso.*

- **Características Estructurales de la Medida Cautelar**

*Las características estructurales de la medida cautelar son esenciales para comprender su naturaleza y función dentro del proceso administrativo:*

#### **1. Instrumentalidad:**

*La instrumentalidad de la medida cautelar implica que esta es un medio para asegurar la efectividad de la resolución definitiva. La medida cautelar está directamente relacionada con la protección del objeto del asunto, buscando prevenir un daño que pudiera hacer inútil el pronunciamiento definitivo. La doctrina subraya que, sin esta característica, la medida cautelar carecería de justificación. La medida cautelar no es un fin en sí misma, sino un instrumento para preservar la eficacia del proceso principal.*

#### **2. Provisionalidad:**

*La provisionalidad es una característica intrínseca de las medidas cautelares. Estas medidas tienen un carácter temporal, y su vigencia está supeditada a la resolución del fondo del asunto. La medida cautelar debe ser revisada*

*periódicamente para verificar si persisten las condiciones que justificaron su adopción. Esta característica asegura que la medida no se convierta en una decisión definitiva antes de tiempo, respetando así el derecho al debido proceso.*

### **3. Urgencia:**

*La urgencia es un elemento clave para justificar la adopción de la medida cautelar. La urgencia se refiere a la necesidad de actuar rápidamente para evitar un daño irreparable. La urgencia debe ser real y concreta, no hipotética. La medida cautelar se adopta cuando existe un peligro inminente que solo puede ser evitado mediante una intervención inmediata. Este enfoque asegura que las medidas cautelares se concedan únicamente en casos donde la demora en la acción podría tener consecuencias graves.*

### **4. Sumaria Cognitio:**

*La "sumaria cognitio" se refiere a la naturaleza preliminar y rápida del análisis que realiza la autoridad al otorgar una medida cautelar. La decisión sobre la medida se basa en una evaluación sumaria de los elementos disponibles, sin un examen exhaustivo del fondo del asunto. Este análisis debe ser lo suficientemente sólido como para justificar la medida, pero no debe sustituir la resolución final sobre el mérito del caso. Este enfoque permite que las medidas cautelares se adopten de manera ágil, protegiendo eficazmente los derechos en juego sin comprometer la calidad del proceso.*

- **Sobre el Caso Concreto**

*Partiendo de los requisitos esenciales y las características estructurales para la adopción de la medida cautelar, se observa que, aunque las argumentaciones de Catlántico y Canatrans tendentes a fundamentar la tutela cautelar tienen una base jurídica razonable y no resultan temerarias, la **apariencia de buen derecho** en el caso concreto se ve debilitada, lo que se relaciona con la **falta de peligro en la demora**, por las razones que se indican.*

*En este caso, la suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 se solicita hasta que se resuelvan en definitiva los recursos ordinarios de reposición que se tramitan en el expediente IRM-004-2023.*

*Tal como se precisa a inicios de este documento, en este momento procesal, de conformidad con lo establecido en el artículo 45 del CPCA, en concordancia con los artículos 23.1 y 23.2 del CPC (normas de aplicación supletoria según el artículo 229 de la LGAP), se atienden de manera conjunta los recursos ordinarios de reposición contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 (y la coadyuvancia presentada por Canatrans), así como las medidas cautelares que solicitan la suspensión de los efectos de dichas resoluciones.*

*Bajo este contexto, y considerando los requisitos esenciales y las características estructurales necesarias para la adopción de una medida cautelar, se observa en este caso una falta de concurrencia de los elementos esenciales y de las características estructurales de instrumentalidad, provisionalidad y urgencia, fundamentales para el otorgamiento de la tutela cautelar.*

*En concreto, en cuanto a la instrumentalidad y provisionalidad de la medida, se aprecia un decaimiento sobrevenido del interés<sup>8</sup> en la adopción de la solicitud cautelar, tanto en relación con la pretensión principal como accesoria de la solicitud cautelar, por cuanto, como se ha indicado, mediante este criterio se conoce el fondo del asunto (recursos de reposición), y se concluye (a satisfacción de la pretensión de la impugnación de los actos<sup>9</sup>, presentada por los recurrentes), la nulidad absoluta de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, de conformidad con lo establecido en los artículos 15, 17, 158, 169, 162, 166 y 171 de la LGAP.*

*En esta misma línea, dado el criterio vertido en relación con los recursos de reposición contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, que recomienda el cese de los efectos jurídicos de los actos administrativos en virtud de la nulidad absoluta, tampoco existe urgencia que justifique la adopción de la medida cautelar, y, en consecuencia, no hay riesgo en la tardanza en la resolución del asunto, en definitiva. Además, de que no se acreditó por parte de los solicitantes<sup>10</sup>, mediante prueba idónea, la existencia de daños actuales o potenciales que fueran graves o de difícil reparación.*

---

<sup>8</sup> Artículo 35.5.1. del CPC (de aplicación supletoria según el artículo 229 de la LGAP): “**Demanda improponible.** Será rechazada, de oficio o a solicitud de parte, mediante sentencia anticipada dictada al inicio o en cualquier estado del proceso, la demanda manifiestamente improponible. Será improponible la demanda cuando: 1. El objeto o la pretensión sean evidentemente contrarios al ordenamiento, imposibles, absurdos o **carentes de interés.** [...]” El énfasis es propio.

<sup>9</sup> En relación con los numerales 114 y 115 del CPCA.

<sup>10</sup> Artículo 65.5 del CPC (de aplicación supletoria según el artículo 229 de la LGAP): “**Motivación de la impugnación.** La impugnación deberá contener, bajo pena de inadmisibilidad, las razones claras

*En conclusión, de conformidad con todo lo expuesto, las medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 deben ser rechazadas, al no concurrir los elementos esenciales y las características estructurales necesarias para su adopción.*

## **VIII. CONCLUSIONES**

*Sobre la base de lo expuesto anteriormente, se concluye que:*

- 1. Desde el punto de vista formal, los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, y el recurso de reposición interpuesto por el Consorcio Integrado del Sector Este S.A., contra la resolución RE-0006-JD-2024, resultan admisibles por haber sido interpuestos en tiempo y forma.*
- 2. Desde el punto de vista formal, la coadyuvancia presentada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes de Costa Rica, en relación los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, resulta inadmisibles por su naturaleza.*
- 3. En cuanto al argumento 1, la Ley N° 7558, Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, establece que los billetes y monedas emitidas y puestas en circulación por el BCCR, constituyen el medio de pago legal en la República. Estos medios de pago no solo están validados por su emisión y circulación, sino que también poseen un poder liberatorio ilimitado en todo el territorio nacional. Esto significa que tienen la capacidad de liquidar cualquier tipo de obligación pecuniaria, ya sea pública o privada, garantizando así su aceptación y validez universal como forma de pago dentro del país. Este conjunto de disposiciones asegura que todos los medios de pago en circulación mantengan su eficacia y legitimidad para cumplir con las obligaciones financieras en cualquier contexto.*

*(...)*

---

*y precisas que ameritan la modificación o nulidad de lo resuelto y el ofrecimiento de las pruebas. Se expresarán primero los motivos de orden procesal y posteriormente los de fondo.”*

5. *En el caso concreto, conforme las disposiciones del BCCR, dado el costo de fabricación de las monedas de ₡5 y el impacto de dejar de emitir dichas monedas en el IPC y en la CBA, en el 2020, en definitiva, el BCCR cesó la emisión de monedas de dicha denominación, (...) , a pesar de que existen oficios por parte de esta entidad a la Aresep que sugieren anticipar la aplicación del redondeo en las tarifas finales del servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús, considerando la suspensión o cese de la emisión de monedas de baja denominación que disponga el BCCR.*
6. *Las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, fueron emitidas en el marco de las competencias exclusivas y excluyentes de la Aresep y bajo el amparo de la discrecionalidad técnica que posee el Ente Regulador. Estos actos, están debidamente motivados y se ajustan a las reglas claras de la ciencia, la técnica, y los principios de lógica y conveniencia, por lo que resultan idóneos, y proporcionales en sentido estricto. Sin embargo, se observa una disconformidad con las disposiciones normativas aplicables.*
7. *En virtud de lo establecido en los artículos 43 y 46 de la Ley N° 7558 y el artículo 320 del Reglamento del sistema de pago del Banco Central de Costa Rica, (...) , se observa un vicio en los elementos constitutivos motivo y contenido de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, al ver comprometida su conformidad con el ordenamiento jurídico.*
8. *Procede declarar la nulidad absoluta de las resoluciones impugnadas, de conformidad con lo establecido en los artículos 15, 17, 132, 133, 158, 162 y 166 de la LGAP, por cuanto tienen vicios en los elementos constitutivos motivo y contenido conforme al ordenamiento jurídico vigente, y retrotraer el procedimiento conforme con lo establecido en el artículo 171 de la LGAP.*
9. *En consecuencia de esa declaratoria de nulidad, los actos dictados con sustento en dichas resoluciones, acarrearán una nulidad absoluta sobreviniente. De tal manera que, considerando lo establecido en los artículos 102 inciso d) y 180 de la LGAP, en este momento procesal, también procede declarar la nulidad absoluta sobreviniente de las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y*

*RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, relativas a fijaciones tarifarias ordinarias dictadas por la Intendencia de Transporte en aplicación de la resolución RE-0006-JD-2024, en los términos establecidos por el artículo 159 de la LGAP.*

- 10. En cuanto al argumento 2, el derecho general y abstracto del equilibrio financiero que debe ser garantizado por el Ente Regulador, si bien como parámetro general ya fue considerado al momento de la aprobación de la Metodología para Fijación Ordinaria (y Extraordinaria) de Tarifas para el Servicio Remunerado de Personas, Modalidad Autobús y sus reformas en forma integral, considerando los costos, ingresos y la rentabilidad que se reconocen en vía tarifaria en las aplicaciones de estas metodologías, conforme lo dispuesto por el artículo 31 de la Ley N° 7593; sus efectos solo podrán ser constatados mediante los estudios tarifarios que se realicen producto de las fijaciones tarifarias en las que se apliquen las metodologías vigentes.*
- 11. No resulta atinado concluir, que una modificación parcial a las metodologías, como lo fue la aprobada mediante las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, puedan por sí solas atentar contra el equilibrio financiero. Las metodologías tarifarias deben ser apreciadas como una unidad y sus efectos, como se indicó, serán estimados una vez estas sean aplicadas y, en este caso, valorar mediante prueba idónea si existe una alteración grave y anormal al equilibrio financiero.*
- 12. En cuanto al argumento 3, la Aresep posee competencias exclusivas y excluyentes para la regulación y fijación de tarifas del servicio de transporte público en modalidad autobús, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 7593, en concordancia con lo establecido por la Ley N° 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, y la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi. Estas normativas, otorgan a la Aresep la responsabilidad de garantizar que el servicio de transporte público se preste con los estándares de calidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y eficiencia, así como de establecer precios y tarifas justas para dicho servicio.*
- 13. La Aresep, al definir, elaborar o modificar una metodología o modelo tarifario, lo hace en ejercicio de sus competencias exclusivas y excluyentes, aplicando potestades discrecionales. Estas potestades discrecionales, consisten en un ámbito de libertad en la toma de*

decisiones, que permite al Ente Regulador elegir entre diferentes alternativas basadas en criterios o aspectos que no son necesariamente jurídicos.

**14.** Sin perjuicio de los vicios de los actos administrativos analizados en el argumento 1 (en relación con la observancia de los artículos 43 y 46 de la Ley N° 7558 y el artículo 320 del Reglamento del Sistema de Pagos del Banco Central de Costa Rica), es importante señalar que las resoluciones recurridas se dictaron considerando los objetivos encomendados al Ente Regulador, por parte del legislador en la Ley N° 7593 y su Reglamento. Estas resoluciones, valoraron el entorno económico-social y las condiciones inherentes al servicio regulado, procurando armonizar y equilibrar los intereses y las necesidades de los prestadores del servicio y los usuarios, y ajustándose a la realidad de la prestación del servicio, conforme a criterios fácticos-técnicos y de conformidad con las políticas regulatorias de la Aresep.

**15.** En cuanto al argumento 4, no se desprende de los escritos recursivos que se hayan señalado razones claras y precisas que justifiquen la modificación, sustitución, revocación o anulación de las resoluciones recurridas RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, en relación con la operativización del sistema de pago electrónico y el reconocimiento de incentivos a los prestadores del servicio público de transporte de autobús. Las manifestaciones, apreciaciones y sugerencias expresadas por los gestionantes, carecen de fundamentación fáctica y jurídica, y no se acompañan de pruebas oportunas, conforme lo requerido por el artículo 65.5 del CPC (de aplicación supletoria según lo dispuesto en el artículo 229 de la LGAP), lo cual imposibilita, en los términos establecidos en el artículo 348 de la LGAP, concluir cuál es la petición de revisión específica que permita determinar qué aspectos de las resoluciones recurridas deben modificarse o anularse sobre lo expresado.

**16.** Lo anterior, aunado, al hecho de que, como ya se indicó, según el contenido de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, la Junta Directiva no modificó las metodologías tarifarias (ni la ordinaria ni la extraordinaria) en temas del pago electrónico. Dicha modificación, se realizó mediante la resolución RE-0093-JD-2023 del 28 de agosto de 2023, la cual abordó la formulación para el reconocimiento de costos asociados al sistema de pago electrónico.

(...)

**19.** *Las medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, presentadas por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico y la Asociación Cámara Nacional de Transportes, resultan inadmisibles, por no concurrir los elementos esenciales y las características estructurales para su admisión.*

(...)"

**II.** Que en la sesión ordinaria 68-2024, celebrada el 21 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Aresep, conoce el oficio OF-0561-DGAJR-2024, del 16 de agosto de 2024, de la DGAJR, y resuelve apartarse parcialmente de dicho criterio no vinculante, únicamente en cuanto a las siguientes recomendaciones:

*"5. Retrotraer el procedimiento de modificación de las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria del servicio público remunerado de personas, modalidad autobús, expediente IRM-004-2023, a la etapa procesal oportuna".*

*"6. Dimensionar los efectos de la nulidad absoluta de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, manteniendo vigentes los efectos de las resoluciones RE-0061-JD-2021 y RE-0060-JD-2021, del 19 de marzo de 2021, en cuanto al criterio de redondeo en las tarifas finales del servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús, hasta tanto se dicten los nuevos actos administrativos de modificación de las metodologías tarifarias ordinaria y extraordinaria en cuanto al criterio de redondeo y su aplicación en tarifas finales, considerando lo aquí indicado"*

*"9. Instruir a la Intendencia de Transporte, para que dentro del plazo de dos meses, contado a partir de la publicación de las modificaciones de las metodologías ordinaria y extraordinaria del servicio público remunerado de personas modalidad autobús, en cuanto al criterio de redondeo y su aplicación en tarifas finales; en el ejercicio de sus competencias según lo dispuesto en los numerales 17 y 20 del RIOF, analice y dicte conforme a Derecho los actos administrativos tarifarios que sustituyan las resoluciones: RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024."*

- III. Que conforme lo dispuesto en la Ley N°7558, Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica (artículo 43), y las facultades otorgadas a la Aresep en la Ley 7593, es preciso establecer que el criterio de redondeo de las tarifas finales del servicio remunerado de personas modalidad, autobús corresponde al múltiplo más cercano de la moneda de menor denominación emitida y puesta en circulación por el Banco Central de Costa Rica, a la fecha del dictado de la resolución tarifaria correspondiente.

Y así se establece por parte de este órgano Colegiado para la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones, del 25 de febrero de 2016, apartado *“f. Tarifas finales”*, sección *“4.13.1 Aplicación general”*, criterio que también deberá acatarse en la *“Metodología para la fijación extraordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RE-0060-JD-2021, del 19 de marzo de 2021, la cual en su sección *“2.2. Formulación General”*, que señala que la tarifa resultante deberá redondearse aplicando el criterio al respecto establecido en la metodología ordinaria.

- IV. Que lo dispuesto en esta resolución sobre el tema del redondeo de las tarifas del servicio remunerado de personas en su modalidad autobús, corresponde a una competencia exclusiva y excluyente de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos; la cual podrá dictar los lineamientos y metodologías respectivos.
- V. Que con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1.** Declarar parcialmente con lugar, en cuanto al argumento 1, los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, y el recurso de reposición interpuesto por el Consorcio Integrado del Sector Este S.A., contra la resolución RE-0006-JD-2024. **2.** Rechazar por inadmisibile, la coadyuvancia presentada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes de Costa Rica en relación los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, por su naturaleza. **3.** Declarar la nulidad absoluta de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024. **4.** Declarar la nulidad absoluta sobrevenida de las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024. **5.** Modificar la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas*

*para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones, del 25 de febrero de 2016, apartado “f. Tarifas finales”, sección “4.13.1 Aplicación general”, para que se lea de la siguiente manera: “Las tarifas finales por pasajero se fijarán redondeando al múltiplo más cercano de la moneda de menor denominación emitida y puesta en circulación por el Banco Central de Costa Rica, a la fecha del dictado de la resolución tarifaria correspondiente”. 6. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que consolide la “Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”, resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones, conforme lo dispuesto en la presente resolución. 7. Instruir a la Intendencia de Transporte, para que en el ejercicio de sus competencias regulatorias según lo dispuesto en los numerales 17 y 20 del “Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF)”, analice en relación con las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, si debe realizarse algún reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación que se resuelve en esta resolución y proceda, si fuere el caso, a realizar una fijación ordinaria de oficio, para tales efectos lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución. 8. Rechazar las medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, presentadas por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico y la Asociación Cámara Nacional de Transportes, por no concurrir los elementos esenciales y las características estructurales para su admisión. 9. Agotar la vía administrativa. 10. Notificar a las partes, la presente resolución. 11. Comunicar al Centro de Desarrollo de la Regulación y a la Intendencia de Transporte, la presente resolución para lo que corresponda. 12. Instruir a la Secretaría de la Junta Directiva de la Aresep, la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial La Gaceta. 13. Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.*

- VI.** Que en la sesión ordinaria 68-2024, del 21 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base parcial del oficio OF-0561-DGAJR-2024, de cita, así como las consideraciones manifestadas por la Junta Directiva de la Aresep en esta oportunidad, acuerda con carácter de firme, dictar la presente resolución.

**POR TANTO**  
**LA JUNTA DIRECTIVA**  
**DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

**RESUELVE:**

- I. Declarar parcialmente con lugar, en cuanto al argumento 1, los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, ambas del 12 de marzo de 2024 y el recurso de reposición interpuesto por el Consorcio Integrado del Sector Este S.A., contra la resolución RE-0006-JD-2024.
- II. Rechazar por inadmisibles, la coadyuvancia presentada por la Asociación Cámara Nacional de Transportes de Costa Rica en relación los recursos de reposición y nulidad concomitante interpuestos por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, contra las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 ambas del 12 de marzo de 2024, por su naturaleza.
- III. Declarar la nulidad absoluta de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024 del 12 de marzo de 2024.
- IV. Declarar la nulidad absoluta sobrevenida de las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024.
- V. Modificar la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones, del 25 de febrero de 2016, apartado *“f. Tarifas finales”*, sección *“4.13.1 Aplicación general”*, para que se lea de la siguiente manera: *“Las tarifas finales por pasajero se fijarán redondeando al múltiplo más cercano de la moneda de menor denominación emitida y puesta en circulación por el Banco Central de Costa Rica, a la fecha del dictado de la resolución tarifaria correspondiente”*.
- VI. Instruir a la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para que consolide la *“Metodología para la fijación ordinaria de tarifas para el servicio remunerado de personas, modalidad autobús”*, resolución RJD-035-2016 y sus modificaciones, conforme lo dispuesto en la presente resolución.
- VII. Instruir a la Intendencia de Transporte, para que en el ejercicio de sus competencias regulatorias según lo dispuesto en los numerales 17 y 20 del *“Reglamento Interno de Organización y Funciones de la Autoridad*

*Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF)*”, analice en relación con las resoluciones RE-0025-IT-2024, del 26 de abril de 2024, RE-0030-IT-2024, del 31 de mayo de 2024, RE-0034-IT-2024, del 21 de junio de 2024, RE-0037-IT-2024, del 28 de junio de 2024, RE-0040-IT-2024, del 18 de julio de 2024, RE-0041-IT-2024, del 24 de julio de 2024, y RE-0042-IT-2024, del 24 de julio de 2024, si debe realizarse algún reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación y proceda si fuere el caso, a realizar una fijación ordinaria de oficio, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

- VIII.** Rechazar las medidas cautelares de suspensión de los efectos de las resoluciones RE-0006-JD-2024 y RE-0007-JD-2024, del 12 de marzo de 2024, presentadas por la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico y la Asociación Cámara Nacional de Transportes, por no concurrir los elementos esenciales y las características estructurales para su admisión.
- IX.** Agotar la vía administrativa.
- X.** Notificar a las partes, la presente resolución.
- XI.** Comunicar al Centro de Desarrollo de la Regulación y a la Intendencia de Transporte, la presente resolución para lo que corresponda.
- XII.** Instruir a la Secretaría de la Junta Directiva de la Aresep, la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial La Gaceta.
- XIII.** Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

## **PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y COMUNÍQUESE**

Eric Bogantes Cabezas, Presidente de la Junta Directiva.—Marcela Vega Miranda Secretaria a. í. de la Junta Directiva.—1 vez.—Solicitud N° 532161.—( IN2024888856 ).

**RE-0045-IT-2024**

**San José, a las 14:15 horas del 16 de agosto de 2024**

**CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA NULIDAD PARCIAL DE OFICIO DE LA RESOLUCIÓN RE-0034-IT-2024 DEL 21 DE JUNIO DE 2024 MEDIANTE LA CUAL SE FIJARON LAS TARIFAS DE LA RUTA 671 DESCRITA COMO SAN VITO DE COTO BRUS- SANTA ELENA- FILA TIGRE Y VICEVERSA, OPERADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES CEPUL S.A.**

---

**EXPEDIENTE ET-022-2024**

**RESULTANDOS**

- I. La empresa Autotransportes Cepul S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como permisionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús en la ruta 671 descrita como San Vito de Coto Brus – Santa Elena – Fila Tigre y viceversa, según el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 39-2017 y renovado según el artículo 8.2 de la Sesión Ordinaria 10-2022 del 8 de febrero de 2022 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) (folio 434).
- II. El 20 de marzo de 2024 la empresa Autotransportes Cepul S.A., representada por la señora Heilyn Daniela Marín Araya, en su calidad de Apoderada Generalísima (folios 112 al 113), presentó ante la Aresep solicitud de ajuste tarifario ordinario sobre las tarifas vigentes de la ruta 671 (folio 1 al 147).
- III. La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0383-IT-2024 del 12 de abril de 2024, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria presentada por Autotransportes Cepul S.A. (folios 273 al 276).
- IV. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública presencial y virtual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto ejecutivo 29732-MP. La publicación de las audiencias públicas se realizó el 24 de abril de 2024 en La Gaceta N°72 y en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja el 26 de abril de 2024 (folio 301).
- V. La audiencia pública presencial se realizó el 21 de mayo de 2024 a las 5:00 p.m. en el salón comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Santa Elena.

VI. El 22 de mayo de 2024 se realizó la audiencia pública bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:

Hora: 17:00 horas (5:00 p.m.).

Enlace: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-022-2024>

VII. Mediante informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0311-DGAU-2024 del 27 de mayo de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 335 a 357) y las actas de las audiencias públicas emitidas bajo los oficios AC-0405-DGAU-2024 (folios 332 a 337) y AC-0406-DGAU-2024 (folios 338 a 354) ambas del 27 de mayo de 2024, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

VIII. La solicitud de fijación tarifaria fue resuelta mediante la resolución RE-0034-IT-2024 del 21 de junio de 2024, publicada en el Alcance N°119 a La Gaceta N°119 del 1 de julio de 2024 (folios 435 al 493 y 634 al 693).

IX. El 16 de julio de 2024, mediante oficio OF-0894-RG-2024, el Regulador General autorizó el recargo de funciones como Intendente de Transporte a.í. al funcionario Paolo Varela Brenes.

X. Posterior al dictado de la resolución RE-0034-IT-2024, se identificó un aspecto en cuanto a la valoración de las unidades que debe ser subsanado.

XI. La nulidad parcial de oficio fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0217-IT-2024 del 16 de agosto de 2024, que corre agregado al expediente.

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

## **CONSIDERANDOS**

I. Analizado el informe técnico IN-0217-IT-2024 del 16 de agosto de 2024, 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 de este lo siguiente:

“(…)

### **II. ACERCA DE LA NULIDAD PARCIAL DE OFICIO DE LA RESOLUCIÓN RE-0034-IT-2024**

*Conforme con lo establecido en los artículos 174 y 180 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227 (en adelante LGAP), le es posible a la administración revisar sus propios actos, de modo que si determina la existencia*

de algún vicio que pueda conllevar su nulidad, aquella está en la obligación de anular de oficio el acto que resulte en absolutamente nulo. Con fundamento en esa potestad, se detectó un error en cuanto al valor tarifario de las unidades placas PB003446 y PB003447 considerado en el dictado de la resolución RE-0034-IT-2024.

De acuerdo con lo establecido en la sección 4.9.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), el valor tarifario de bus nuevo de las unidades con reglas de cálculo tipo 2 corresponde en primera instancia al valor asignado por el Ministerio de Hacienda. En caso de no disponer de ese valor, se les asignará el valor promedio según su tipo (sección 4.13.2 de la metodología).

Para el caso de la fijación tarifaria de la ruta 671, tal cual se observa en la pestaña "4. Flota" de la hoja de cálculo visible en el Anexo 12 (folio 434), a las unidades placas PB003446 y PB003447 se les asignó el valor de ¢87.852.222, correspondiente al valor promedio más reciente de las unidades clasificadas como TI (Interurbano plano Corto/Medio). Sin embargo, en este caso sí se dispone del valor específico de dichas unidades, el cual fue remitido por el Ministerio de Hacienda dentro del trámite de actualización del valor del bus 2023 (expediente OT-243-2023). Según la información remitida por el Ministerio de Hacienda mediante el oficio MH-DGT-OF-0600-2023 (Anexo 1 del presente informe), el valor de dichas unidades es:

<b>Placa</b>	<b>Valor</b>
PB003446	¢107.390.000
PB003447	¢107.390.000

Lo anterior constituye un vicio sustantivo en dos de los elementos constitutivos del acto administrativo, pues el motivo y contenido de la resolución quedan viciados, entendiéndose el motivo como los antecedentes, presupuestos o razones jurídicas que hacen posible o necesaria la emisión del acto administrativo y sobre los cuales la Administración Pública entiende sostener la legitimidad, oportunidad o conveniencia de éste; y el contenido como lo que el acto administrativo declara, dispone, ordena, certifica o juzga, el cual debe ser lícito, posible, claro, preciso y abarcar cuestiones de hecho y de derecho surgidas del motivo. Esto provoca como consecuencia, que se configure una nulidad absoluta parcial de dicha resolución, únicamente en el punto anteriormente indicado.

La validez del acto administrativo, en tesis de principio, se logra verificar con el cumplimiento y presencia de todos los elementos que lo constituyen, tanto formales como sustanciales o materiales. Estos elementos a los que hace referencia, tanto la doctrina nacional como la LGAP, los distingue entre formales y sustanciales. Entre los elementos formales se encuentran el sujeto, el procedimiento y la forma, y entre los sustanciales resaltan el motivo, contenido y fin.

Así las cosas, las razones para anular los actos administrativos, residen en los artículos 158 y 179 de la LGAP. Más específicamente, en lo concerniente a la nulidad absoluta del acto administrativo del que se trate, uno o varios de sus elementos constitutivos, real o jurídicamente, o bien, que la imperfección impida la realización del fin del acto.

Se identificaron, debido a lo anterior, vicios en los elementos “motivo” y “contenido” de los actos analizados, cuya realización correcta cambiaría la decisión final, lo que produce la nulidad parcial de la resolución RE-0034-IT-2024, únicamente en lo relacionado con el valor tarifario promedio del autobús y las tarifas finales calculadas.

Considerando lo anteriormente indicado y conforme al artículo 164 de la LGAP, que establece que la invalidez parcial del acto no implicará la de las demás partes de este que sean independientes de aquella, lo procedente es anular parcialmente la resolución RE-0034-IT-2024 del 21 de junio de 2024 en lo relacionado con el valor tarifario promedio del autobús y las tarifas finales calculadas.

Consecuentemente, al realizar dicha corrección en los valores tarifarios de ambas unidades, en virtud del principio de economía procesal, se procede a hacer en este mismo acto, los siguientes cálculos y correcciones en el ajuste aplicado a la ruta 671:

- i. En la sección C.1 del Considerando I: el valor ponderado por bus calculado por Aresep debe ser ₡107.390.000, con una diferencia absoluta de ₡19.537.778 y relativa de 22,24% con respecto al utilizado por la empresa en su solicitud.
- ii. En la sección C.1.4.2 del Considerando I: entiéndase que el valor ponderado por bus es ₡107.390.000.
- iii. En la Sección C.2.3 del Considerando I: las tarifas propuestas de cada segmento tarifario son:

Ramal	Descripción del segmento	Tarifa regular		Tarifa adulto mayor	
		Vigente (colones)	Resultante (colones)	Vigente (colones)	Resultante (colones)
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Río Negro	275	450	0	0
	Río Negro- Los Corrales	Sin tarifa	480	0	0
	Los Corrales- Vuelta de Huevo	Sin tarifa	400	0	0
	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	Sin tarifa	340	0	0
	Fila Naranja- Santa Elena	Sin tarifa	220	0	0
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Río Negro	275	450	0	0
	Río Negro- Los Corrales	Sin tarifa	480	0	0
	Los Corrales- Vuelta de Huevo	Sin tarifa	400	0	0
	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	Sin tarifa	340	0	0
	Fila Naranja-Fila Tigre	Sin tarifa	220	0	0

Además, el pliego tarifario propuesto es:

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)				Tarifa Adulto Mayor (colones)			
			Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Río Negro	8,65	275	450	175	63,64%	0	0	0	0
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Los Corrales	17,87	540	930	390	72,22%	0	0	0	0
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Vuelta Huevo	25,53	715	1330	615	86,01%	0	670	670	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranja	32,12	925	1670	745	80,54%	465	840	375	80,65%
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena	33,63	1030	1890	860	83,50%	515	950	435	84,47%
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Los Corrales	9,22	Sin tarifa	480	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Vuelta Huevo	16,88	Sin tarifa	880	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro- Fila Naranja	23,47	Sin tarifa	1220	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Santa Elena	27,27	Sin tarifa	1440	-	-	Sin tarifa	720	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Vuelta de Huevo	7,66	Sin tarifa	400	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Fila Naranja	14,25	Sin tarifa	740	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Santa Elena	18,05	Sin tarifa	960	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	6,59	Sin tarifa	340	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Santa Elena	10,39	Sin tarifa	560	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Fila Naranja-Santa Elena	3,8	Sin tarifa	220	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Río Negro	8,65	275	450	175	63,64%	0	0	0	0
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Los Corrales	17,87	540	930	390	72,22%	0	0	0	0
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Vuelta Huevo	25,53	715	1330	615	86,01%	0	670	670	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Naranja	32,12	925	1670	745	80,54%	465	840	375	80,65%
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Tigre	38,33	1075	1890	815	75,81%	540	950	410	75,93%
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Los Corrales	9,22	Sin tarifa	480	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Vuelta Huevo	16,88	Sin tarifa	880	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro- Fila Naranja	23,47	Sin tarifa	1220	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Fila Tigre	28,12	Sin tarifa	1440	-	-	Sin tarifa	720	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-	7,66	Sin tarifa	400	-	-	Sin tarifa	0	-	-

Descripción del ramal	fraccionamiento	viaje (km)	Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %
Descripción del ramal	fraccionamiento	Distancia	Tarifa Regular (colones)			Tarifa Adulto Mayor (colones)				
entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo									
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Naranjo	14,25	Sin tarifa	740	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Tigre	18,9	Sin tarifa	960	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Naranjo	6,59	Sin tarifa	340	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Tigre	11,24	Sin tarifa	560	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Fila Naranjo-Fila Tigre	4,65	Sin tarifa	220	-	-	Sin tarifa	0	-	-

- iv. En la Sección C.3 del Considerando I: modifíquese para que se lea que las variaciones de las tarifas propuestas con respecto al pliego tarifario vigente oscilan entre 63,64% y 86,01%, con una tarifa promedio por pasajero del conjunto de ramales de ₡1.186.
- v. En el Por Tanto I: las tarifas calculadas deben corregirse de la siguiente manera:

Descripción de ramal	Fraccionamiento	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Río Negro y viceversa	8,65	450	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Los Corrales y viceversa	17,87	930	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Vuelta Huevo y viceversa	25,53	1330	670
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranjo y viceversa	32,12	1670	840
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena y viceversa	33,63	1890	950
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Los Corrales y viceversa	9,22	480	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Vuelta Huevo y viceversa	16,88	880	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro- Fila Naranjo y viceversa	23,47	1220	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Santa Elena y viceversa	27,27	1440	720
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Vuelta de Huevo y viceversa	7,66	400	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales- Fila Naranjo y viceversa	14,25	740	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Santa Elena y viceversa	18,05	960	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranjo y viceversa	6,59	340	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Santa Elena y viceversa	10,39	560	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Fila Naranjo-Santa Elena y viceversa	3,80	220	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con	San Vito- Río Negro y viceversa	8,65	450	0

<b>Descripción de ramal</b>	<b>Fraccionamiento</b>	<b>Distancia (km/viaje)</b>	<b>Tarifa regular (colones)</b>	<b>Tarifa adulto mayor (colones)</b>
<i>entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>				
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>San Vito- Los Corrales y viceversa</i>	<i>17,87</i>	<i>930</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>San Vito- Vuelta Huevo y viceversa</i>	<i>25,53</i>	<i>1330</i>	<i>670</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>San Vito- Fila Naranjo y viceversa</i>	<i>32,12</i>	<i>1670</i>	<i>840</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa</i>	<i>38,33</i>	<i>1890</i>	<i>950</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Río Negro-Los Corrales y viceversa</i>	<i>9,22</i>	<i>480</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Río Negro-Vuelta Huevo y viceversa</i>	<i>16,88</i>	<i>880</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Río Negro- Fila Naranjo y viceversa</i>	<i>23,47</i>	<i>1220</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Río Negro-Fila Tigre y viceversa</i>	<i>28,12</i>	<i>1440</i>	<i>720</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Los Corrales-Vuelta de Huevo y viceversa</i>	<i>7,66</i>	<i>400</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Los Corrales- Fila Naranjo y viceversa</i>	<i>14,25</i>	<i>740</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Los Corrales-Fila Tigre y viceversa</i>	<i>18,90</i>	<i>960</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Vuelta de Huevo-Fila Naranjo y viceversa</i>	<i>6,59</i>	<i>340</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Vuelta de Huevo-Fila Tigre y viceversa</i>	<i>11,24</i>	<i>560</i>	<i>0</i>
<i>San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)</i>	<i>Fila Naranjo-Fila Tigre y viceversa</i>	<i>4,65</i>	<i>220</i>	<i>0</i>

*El cálculo tarifario y el pliego resultante se muestra en los Anexos 2 y 3 del presente informe.*

### **III. CONCLUSIONES**

- 1. Conforme a lo establecido en los artículos 158, 174, 179 y 180 de la LGAP, se identificaron vicios en los elementos “motivo” y “contenido” en la resolución RE-0034-IT-2024, cuya realización correcta cambiaría la decisión final “fin”, lo que produce la nulidad parcial de la citada resolución.*
- 2. Conforme al artículo 164 de la LGAP, que establece que la invalidez parcial del acto no implicará la de las demás partes de este que sean independientes de aquella, lo procedente es anular parcialmente de oficio la resolución RE-0034-IT-2024 en las secciones C.1, C.1.4.2, C.2.3 y C.3 del Considerando I y el Por Tanto I lo relacionado con el valor tarifario promedio del autobús y las tarifas finales calculadas.*
- 3. En virtud del principio de economía procesal, resulta pertinente proceder corregir en este mismo acto, las secciones C.1, C.1.4.2, C.2.3 y C.3 del Considerando I y el Por Tanto I en lo relacionado con el valor tarifario promedio del autobús y las tarifas calculadas.*

(...)”

- II. Conforme con los resultados y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es anular parcialmente de oficio la resolución RE-0034-IT-2024 dictada el 21 de junio de 2024, proceder a corregir los puntos anulados de oficio y ajustar las tarifas de la ruta 671, tal y como se dispone.

**POR TANTO:**

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

**EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.**

**RESUELVE:**

- I. Acoger el informe IN-0217-IT-2024 del 16 de agosto de 2024 y proceder a:
  1. Declarar la nulidad absoluta parcial de oficio de la de la resolución RE-0034-IT-2024 únicamente en lo siguiente:
    - a. De las secciones C.1 y C.1.4.2 del Considerando I, únicamente lo relacionado con el valor del autobús promedio calculado.
    - b. De la sección C.2.3 del Considerando I las tarifas finales propuestas para la ruta 671.
    - c. De la sección C.3 del Considerando I únicamente lo relacionado con los porcentajes de ajustes tarifarios de las tarifas vigentes y la tarifa promedio calculada.
    - d. Las tarifas aprobadas en el Por Tanto I.
  2. Corregir la información relacionada con el valor del autobús contenida en la tabla de la sección C.1 del Considerando I de la resolución RE-0034-IT-2024 para que se lea correctamente como sigue:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Valor ponderado por bus (colones)	87.959.651	107.390.000	19.537.778	22,24%

3. Corregir el valor promedio del bus indicado en la sección C.1.4.2 del Considerando I de la resolución RE-0034-IT-2024 para que se lea correctamente ₡107.390.000.

4. Corregir las tablas de las tarifas propuestas contenidas en la sección C.2.3 del Considerando I de la resolución RE-0034-IT-2024 para que sea lean correctamente como sigue:

Ramal	Descripción del segmento	Tarifa regular		Tarifa adulto mayor	
		Vigente (colones)	Resultante (colones)	Vigente (colones)	Resultante (colones)
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Río Negro	275	450	0	0
	Río Negro- Los Corrales	Sin tarifa	480	0	0
	Los Corrales- Vuelta de Huevo	Sin tarifa	400	0	0
	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	Sin tarifa	340	0	0
	Fila Naranja- Santa Elena	Sin tarifa	220	0	0
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Río Negro	275	450	0	0
	Río Negro- Los Corrales	Sin tarifa	480	0	0
	Los Corrales- Vuelta de Huevo	Sin tarifa	400	0	0
	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	Sin tarifa	340	0	0
	Fila Naranja-Fila Tigre	Sin tarifa	220	0	0

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)				Tarifa Adulto Mayor (colones)			
			Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Río Negro	8,65	275	450	175	63,64%	0	0	0	0
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Los Corrales	17,87	540	930	390	72,22%	0	0	0	0
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Vuelta Huevo	25,53	715	1330	615	86,01%	0	670	670	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranja	32,12	925	1670	745	80,54%	465	840	375	80,65%
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena	33,63	1030	1890	860	83,50%	515	950	435	84,47%
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Los Corrales	9,22	Sin tarifa	480	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Vuelta Huevo	16,88	Sin tarifa	880	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro- Fila Naranja	23,47	Sin tarifa	1220	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Santa Elena	27,27	Sin tarifa	1440	-	-	Sin tarifa	720	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Vuelta de Huevo	7,66	Sin tarifa	400	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Fila Naranja	14,25	Sin tarifa	740	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Santa Elena	18,05	Sin tarifa	960	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	6,59	Sin tarifa	340	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Santa Elena	10,39	Sin tarifa	560	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Fila Naranja-Santa Elena	3,8	Sin tarifa	220	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Río Negro	8,65	275	450	175	63,64%	0	0	0	0
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Los Corrales	17,87	540	930	390	72,22%	0	0	0	0
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Vuelta Huevo	25,53	715	1330	615	86,01%	0	670	670	-

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)				Tarifa Adulto Mayor (colones)			
			Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Recom.	Var. Abs.	Var. %
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Naranja	32,12	925	1670	745	80,54%	465	840	375	80,65%
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Tigre	38,33	1075	1890	815	75,81%	540	950	410	75,93%
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Los Corrales	9,22	Sin tarifa	480	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Vuelta Huevo	16,88	Sin tarifa	880	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro- Fila Naranja	23,47	Sin tarifa	1220	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Fila Tigre	28,12	Sin tarifa	1440	-	-	Sin tarifa	720	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Vuelta de Huevo	7,66	Sin tarifa	400	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Naranja	14,25	Sin tarifa	740	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Tigre	18,9	Sin tarifa	960	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	6,59	Sin tarifa	340	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Tigre	11,24	Sin tarifa	560	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Fila Naranja-Fila Tigre	4,65	Sin tarifa	220	-	-	Sin tarifa	0	-	-

- Corregir el primer párrafo de la sección C.3 del Considerando I de la resolución RE-0034-IT-2024 para que se lea correctamente que las variaciones de las tarifas propuestas con respecto a las vigentes oscilan entre 63,64% y 86,01%, con una tarifa promedio por pasajero del conjunto de ramales de ₡1.186.
- Fijar las tarifas de la ruta 671 descrita como San Vito de Coto Brus – Santa Elena – Fila Tigre y viceversa, de la siguiente manera:

Descripción de ramal	Fraccionamiento	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Río Negro y viceversa	8,65	450	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Los Corrales y viceversa	17,87	930	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Vuelta Huevo y viceversa	25,53	1330	670
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranja y viceversa	32,12	1670	840
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena y viceversa	33,63	1890	950
San Vito- Santa Elena y viceversa	Río Negro-Los Corrales y	9,22	480	0

Descripción de ramal	Fraccionamiento	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
(con entrada a Fila Pinar)	viceversa			
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Vuelta Huevo y viceversa	16,88	880	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro- Fila Naranjo y viceversa	23,47	1220	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Santa Elena y viceversa	27,27	1440	720
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Vuelta de Huevo y viceversa	7,66	400	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales- Fila Naranjo y viceversa	14,25	740	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Santa Elena y viceversa	18,05	960	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranjo y viceversa	6,59	340	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Santa Elena y viceversa	10,39	560	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Fila Naranjo-Santa Elena y viceversa	3,80	220	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Río Negro y viceversa	8,65	450	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Los Corrales y viceversa	17,87	930	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Vuelta Huevo y viceversa	25,53	1330	670
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Naranjo y viceversa	32,12	1670	840
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Tigre y viceversa	38,33	1890	950
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Los Corrales y viceversa	9,22	480	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Vuelta Huevo y viceversa	16,88	880	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro- Fila Naranjo y viceversa	23,47	1220	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Fila Tigre y viceversa	28,12	1440	720
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Vuelta de Huevo y viceversa	7,66	400	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales- Fila Naranjo y viceversa	14,25	740	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Tigre y viceversa	18,90	960	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Naranjo y viceversa	6,59	340	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Tigre y viceversa	11,24	560	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Fila Naranjo-Fila Tigre y viceversa	4,65	220	0

Estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 del 20 de noviembre de 2023 (folios 40 al 46), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios, recorridos y distancias y a la cantidad de autobuses (folios 93 al 96) y que tengan la inspección técnica vehicular al día, expediente ET-022-2024. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema

operativo autorizado, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, o bien el permiso conferido por el Ente Competente de forma que concuerden las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

- II. Las tarifas del punto 6 del Por Tanto I rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en La Gaceta.

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

### **NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE.**

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transportes a. í.—1 vez.—Solicitud N° 531150.—  
( IN2024888675 ).

# Audiencia Pública Virtual

La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convoca a audiencia pública virtual la propuesta que se detalla a continuación:

## SOLICITUD PARA AJUSTAR LAS TARIFAS DEL SISTEMA DE ALUMBRADO PÚBLICO DE ENERGÍA ELÉCTRICA QUE PRESTA LA JUNTA ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO ELÉCTRICO MUNICIPAL DE CARTAGO (JASEC) EXPEDIENTE ET-058-2024

De conformidad con el oficio IN-0118-IE-2024 del 12 de agosto de 2024, se otorga admisibilidad a la petición tarifaria, por lo que se solicitó audiencia pública según lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, para lo cual se debe considerar la información presentada en el oficio GG-631-2024 del 12 de agosto de 2024, visible a folio 65 como se muestra a continuación:

### Pliego tarifario propuesto para el 2025 servicio de alumbrado público de energía eléctrica:

Categoría Tarifaria	Detalle del Cargo	Precio Vigente 1º Ene 2025 sin CVC	Efecto Liquidación 2020, 2021, 2022 y 2023		Efecto del Ajuste Ordinario 2025		Efecto del Ajuste Total Ene-Dic 2025		Tarifa Propuesta 1º Ene 2025 sin CVC
			Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	
<b>Tarifa T-AP Tarifa Alumbrado Público</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
Bloque 0-30 kWh	Cargo Fijo	₡92,70	-₡2,37	-2,55%	-₡3,45	-3,72%	-₡5,82	-6,27%	₡86,88
Cada kWh adicional	kwh adicional	₡3,09	-₡0,08	-2,55%	-₡0,11	-3,72%	-₡0,19	-6,27%	₡2,90
Bloque mayor a 50.000 kwh	Cargo Fijo	₡154 500,00	-₡3 944,54	-2,55%	-₡5 749,10	-3,72%	-₡9 693,64	-6,27%	₡144 806,36

### Pliego tarifario propuesto para el 2026 servicio de alumbrado público de energía eléctrica:

Categoría Tarifaria	Detalle del Cargo	Precio Vigente 1º Ene 2026 sin CVC	Efecto Liquidación 2020, 2021, 2022 y 2023		Efecto del Ajuste Ordinario 2025		Efecto del Ajuste Total Ene-Dic 2026		Tarifa Propuesta 1º Ene 2026 sin CVC
			Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	
<b>Tarifa T-AP Tarifa Alumbrado Público</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
Bloque 0-30 kWh	Cargo Fijo	₡92,70	₡0,00	0,00%	-₡3,45	-3,72%	-₡3,45	-3,72%	₡89,25
Cada kWh adicional	kwh adicional	₡3,09	₡0,00	0,00%	-₡0,11	-3,72%	-₡0,11	-3,72%	₡2,98
Bloque mayor a 50.000 kwh	Cargo Fijo	₡154 500,00	₡0,00	0,00%	-₡5 749,10	-3,72%	-₡5 749,10	-3,72%	₡148 750,90

De conformidad con el oficio GG-584-2024, la empresa justifica la solicitud en los siguientes argumentos:  
(...)

- ✓ *El servicio de alumbrado público está afrontando nuevos retos a nivel tecnológico, por un lado, la tecnología LED desde ya sustituyendo tecnología antigua (sodio y mercurio), con el inconveniente de su alto precio de instalación, que financieramente compensa a media y largo plazo con bajos costos de mantenimiento y menor consume energético. Esto implica que los recursos disponibles para inversión sean reducidos en cantidades a adquirir.*

Fuente: página 1 oficio GG-584-2024

## SOLICITUD PARA AJUSTAR LAS TARIFAS DEL SISTEMA DE GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA QUE PRESTA LA JUNTA ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO ELÉCTRICO MUNICIPAL DE CARTAGO (JASEC) EXPEDIENTE ET-060-2024

De conformidad con el oficio IN-0116-IE-2024 del 12 de agosto de 2024, se otorga admisibilidad a la petición tarifaria, por lo que se solicita que se proceda con la convocatoria de la audiencia pública, según lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, para lo cual se debe considerar la información presentada en el oficio GG-633-2024 del 12 de agosto de 2024, como se muestra a continuación:

### Pliego tarifario propuesto para el 2025 servicio de generación de energía eléctrica:

Categoría Tarifaria	Detalle del Cargo	Precio Vigente 1º Ene 2025 *	Efecto Liquidación 2020, 2021, 2022 y 2023		Efecto Ajuste Ordinario 2025		Total Ajuste 2025		Precio Propuesto 1º enero 2025
			Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Total	Porcentaje de Ajuste	
<b>Tarifa Generación JASEC</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Energía Punta	cada kWh	€50,09	€9,22	18,40%	-€3,84	-7,67%	€5,38	10,74%	€55,47
b. Energía Valle	cada kWh	€40,72	€7,49	18,40%	-€3,12	-7,67%	€4,37	10,74%	€45,09
c. Energía Noche	cada kWh	€34,61	€6,37	18,40%	-€2,65	-7,67%	€3,72	10,74%	€38,33
Por consumo de potencia (kW)									
d. Potencia Punta	cada kW	€2 838,16	€522,32	18,40%	-€217,56	-7,67%	€304,76	10,74%	€3 142,92
e. Potencia Valle	cada kW	€2 838,16	€522,32	18,40%	-€217,56	-7,67%	€304,76	10,74%	€3 142,92
c. Potencia Noche	cada kW	€0,00	€0,00	0,00%	€0,00	0,00%	€0,00	0,00%	€0,00
* Precios Resolución RE-0018-IE-2021									

**Pliego tarifario propuesto para el 2026 servicio de generación de energía eléctrica:**

Categoría Tarifaria	Detalle del Cargo	Precio Vigente 1º enero 2026 *	Efecto Liquidación 2020, 2021, 2022 y 2023		Efecto Ajuste Ordinario 2025		Total Ajuste 2026		Precio Propuesto 1º enero 2026
			Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Total	Porcentaje de Ajuste	
<b>Tarifa Generación JASEC</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Energía Punta	cada kWh	€50,09	€0,00	0,00%	-€3,84	-7,67%	-€3,84	-7,67%	€46,25
b. Energía Valle	cada kWh	€40,72	€0,00	0,00%	-€3,12	-7,67%	-€3,12	-7,67%	€37,60
c. Energía Noche	cada kWh	€34,61	€0,00	0,00%	-€2,65	-7,67%	-€2,65	-7,67%	€31,96
Por consumo de potencia (kW)									
d. Potencia Punta	cada kW	€2 838,16	€0,00	0,00%	-€217,56	-7,67%	-€217,56	-7,67%	€2 620,60
e. Potencia Valle	cada kW	€2 838,16	€0,00	0,00%	-€217,56	-7,67%	-€217,56	-7,67%	€2 620,60
c. Potencia Noche	cada kW	€0,00	€0,00	0,00%	€0,00	0,00%	€0,00	0,00%	€0,00
* Precios Resolución RE-0018-IE-2021									

De conformidad con el oficio GG-586-2024, la empresa justifica la solicitud en los siguientes argumentos:  
(...)

- ✓ Durante los últimos años, la generación hidráulica se ha visto afectada por fenómenos climáticos extremos (efecto de la niña y el niño), los cuales tienen gran impacto en los caudales de los ríos, recurso vital para la generación hidráulica, fuente de ingresos para JASEC.
- ✓ En esta ocasión, JASEC presenta condiciones de generación a la baja producción de la situación climática que está sucediendo en 2024 y se espera para el periodo 2025.
- ✓ Adicionalmente, se incluye la liquidación tarifaria de los periodos 2020, 2021, 2022 y 2023, las cuales se pretenden recuperar en un periodo de 12 meses, de enero a diciembre 2025."

Fuente: página 1 oficio GG-586-2024

**SOLICITUD PARA AJUSTAR LAS TARIFAS DEL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA QUE PRESTA LA JUNTA ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO ELÉCTRICO MUNICIPAL DE CARTAGO (JASEC)  
EXPEDIENTE ET-061-2024**

De conformidad con el oficio IN-0117-IE-2024 del 12 de agosto de 2024, se otorga admisibilidad a la petición tarifaria, por esto se solicita que se proceda con la convocatoria de la audiencia pública, según lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593, para lo cual se debe considerar la información presentada en el oficio GG-632-2024 del 12 de agosto de 2024, visible a folio 67 como se muestra a continuación:

**Pliego tarifario propuesto para el 2025**

Categoría Tarifaria	Precio Vigente 1º	Efecto Liquidación 2020, 2021, 2022 y 2023	Efecto del Ajuste Ordinario 2025	Efecto del Ajuste Total
---------------------	-------------------	--	----------------------------------	-------------------------

	Detalle del Cargo	Ene2025 sin CVC	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Total	Porcentaje de Ajuste	Precio 1º Ene 2025 sin CVC
<b>Tarifa T-RE Tarifa Residencial</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Bloque 0-30 kWh	Cargo Fijo	€2 041,20	€0,31	0,02%	€81,06	3,97%	€81,37	3,99%	€2 122,57
b. Bloque 31-200 kWh	cada kWh	€68,04	€0,01	0,02%	€2,70	3,97%	€2,71	3,99%	€70,75
c. Bloque mayor a 200 kWh	kWh adicional	€83,29	€0,01	0,02%	€3,31	3,97%	€3,32	3,99%	€86,61
<b>Tarifa T-RP Tarifa Residencial Modalidad Prepago</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Bloque 0-30 kWh	Cargo Fijo	€2 041,20	€0,31	0,02%	€81,06	3,97%	€81,37	3,99%	€2 122,57
b. Bloque 31-200 kWh	cada kWh	€68,04	€0,01	0,02%	€2,70	3,97%	€2,71	3,99%	€70,75
c. Bloque mayor a 200 kWh	kWh adicional	€83,29	€0,01	0,02%	€3,31	3,97%	€3,32	3,99%	€86,61
<b>Tarifa T-CO: Comercios y Servicios</b>									
<b>Clientes consumo exclusivo de energía</b>									
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	€96,18	€0,01	0,02%	€3,82	3,97%	€3,83	3,99%	€100,01
<b>Clientes consumo energía y potencia</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	€172 440,00	€26,38	0,02%	€6 847,76	3,97%	€6 874,15	3,99%	€179 314,15
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	€57,48	€0,01	0,02%	€2,28	3,97%	€2,29	3,99%	€59,77
Por consumo de potencia (kWh)									
d. Bloque 0-8 kW	cargo fijo	€71 939,04	€11,01	0,02%	€2 856,77	3,97%	€2 867,78	3,99%	€74 806,82
e. Bloque mayor a 8 kW	cada kW	€8 992,38	€1,38	0,02%	€357,10	3,97%	€358,47	3,99%	€9 350,85
<b>Tarifa T-IN Industrial</b>									
<b>Clientes consumo exclusivo de energía</b>									
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	€96,18	€0,01	0,02%	€3,82	3,97%	€3,83	3,99%	€100,01
<b>Clientes consumo energía y potencia</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	€172 440,00	€26,38	0,02%	€6 847,76	3,97%	€6 874,15	3,99%	€179 314,15
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	€57,48	€0,01	0,02%	€2,28	3,97%	€2,29	3,99%	€59,77
Por consumo de potencia (kWh)									
d. Bloque 0-8 kW	cargo fijo	€71 939,04	€11,01	0,02%	€2 856,77	3,97%	€2 867,78	3,99%	€74 806,82
e. Bloque mayor a 8 kW	cada kW	€8 992,38	€1,38	0,02%	€357,10	3,97%	€358,47	3,99%	€9 350,85
<b>Tarifa T-CS Preferencial de Carácter Social</b>									
<b>Clientes consumo exclusivo de energía</b>									
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	€69,21	€0,01	0,02%	€2,75	3,97%	€2,76	3,99%	€71,97
<b>Clientes consumo energía y potencia</b>									

Por consumo de energía (kWh)									
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	€119 640,00	€18,30	0,02%	€4 751,02	3,97%	€4 769,33	3,99%	€124 409,33
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	€39,88	€0,01	0,02%	€1,58	3,97%	€1,59	3,99%	€41,47
Por consumo de potencia (kWh)									
d. Bloque 0-8 kW	cargo fijo	€48 347,20	€7,40	0,02%	€1 919,92	3,97%	€1 927,31	3,99%	€50 274,51
e. Bloque mayor a 8 kW	cada kW	€6 043,40	€0,92	0,02%	€239,99	3,97%	€240,91	3,99%	€6 284,31
Tarifa T-MT Media Tensión									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Energía Punta	cada kWh	€52,78	€0,01	0,02%	€2,10	3,97%	€2,10	3,99%	€54,88
b. Energía Valle	cada kWh	€25,80	€0,00	0,02%	€1,02	3,97%	€1,03	3,99%	€26,83
c. Energía Noche	cada kWh	€17,60	€0,00	0,02%	€0,70	3,97%	€0,70	3,99%	€18,30
Por consumo de potencia (kW)									
d. Potencia Punta	cada kW	€9 290,33	€1,42	0,02%	€368,93	3,97%	€370,35	3,99%	€9 660,68
e. Potencia Valle	cada kW	€6 661,60	€1,02	0,02%	€264,54	3,97%	€265,56	3,99%	€6 927,16
c. Potencia Noche	cada kW	€4 557,20	€0,70	0,02%	€180,97	3,97%	€181,67	3,99%	€4 738,87
Tarifa T-MTb Media Tensión b									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Energía Punta	cada kWh	€107,80	€0,02	0,02%	€4,28	3,97%	€4,30	3,99%	€112,10
b. Energía Valle	cada kWh	€37,05	€0,01	0,02%	€1,47	3,97%	€1,48	3,99%	€38,53
c. Energía Noche	cada kWh	€23,78	€0,00	0,02%	€0,94	3,97%	€0,95	3,99%	€24,73
Por consumo de potencia (kW)									
d. Potencia Punta	cada kW	€3 166,33	€0,48	0,02%	€125,74	3,97%	€126,22	3,99%	€3 292,55
e. Potencia Valle	cada kW	€2 210,40	€0,34	0,02%	€87,78	3,97%	€88,12	3,99%	€2 298,52
c. Potencia Noche	cada kW	€1 416,47	€0,22	0,02%	€56,25	3,97%	€56,47	3,99%	€1 472,94
Tarifa T-PDX: Tarifa de Peaje de Distribución									
Por Energía Transportada	cada kWh	€0,85			€0,11	12,94%	€0,11	12,94%	€0,96
Tarifas de Generación Distribuida									
Tarifa T-TCI: Tarifa para los costos de interconexión									
Etapa 1	Cargo fijo	€24 569,00			€12 830,00	52,22%	€12 830,00	52,22%	€37 399,00
Etapa 2	Cargo fijo	€88 491,00			€16 371,00	18,50%	€16 371,00	18,50%	€104 862,00
Etapa 3	Cargo fijo	€92 280,00			€18 444,00	19,99%	€18 444,00	19,99%	€110 724,00
Etapa 4	Cargo fijo	€79 971,00			€17 722,00	22,16%	€17 722,00	22,16%	€97 693,00
Tarifa T-TA: Tarifa de Acceso									
	cada kWh	€24,79			€15,14	61,07%	€15,14	61,07%	€39,93
Tarifa T-TCVE: Tarifa máxima para la compra - venta de excedentes									
Periodo Punta	cada kWh	€69,24			-€1,29	-1,86%	-€1,29	-1,86%	€67,95
Periodo Valle	cada kWh	€50,87			-€0,16	-0,31%	-€0,16	-0,31%	€50,71
Periodo Noche	cada kWh	€33,67			-€0,81	-2,41%	-€0,81	-2,41%	€32,86
Tarifa T-TDER: Tarifa de los recursos energéticos									
Por KW instalado	cada kW	€146,00			€44,75	30,65%	€44,75	30,65%	€190,75

Adicionalmente, el pliego tarifario incluye las siguientes tarifas ... pero que no sufren modificación porque solo las ha establecido ARESEP ...									
<b>Tarifa T-VE: Tarifa en Centros de Recarga Rápida</b>									
Por minutos	cada minuto	₡137,00					₡0,00	0,00%	₡137,00
<b>Tarifa T-BE: Tarifa en Centros de Recarga en Planteles para Autobuses Eléctricos</b>									
Por kWh consumido	cada kWh	₡52,87					₡0,00	0,00%	₡52,87

Pliego tarifario periodo 2026									
Categoría Tarifaria	Detalle del Cargo	Precio Vigente 1º enero 2026 sin CVC	Efecto Liquidación 2020, 2021, 2022 y 2023		Efecto del Ajuste Ordinario 2025		Efecto del Ajuste Total		Precio 1º Ene 2026 sin CVC
			Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Absoluto	Porcentaje de Ajuste	Aumento Total	Porcentaje de Ajuste	
<b>Tarifa T-RE Tarifa Residencial</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Bloque 0-30 kWh	Cargo Fijo	₡2 041,20	₡0,00	0,00%	₡81,06	3,97%	₡81,06	3,97%	₡2 122,26
b. Bloque 31-200 kWh	cada kWh	₡68,04	₡0,00	0,00%	₡2,70	3,97%	₡2,70	3,97%	₡70,74
c. Bloque mayor a 200 kWh	kWh adicional	₡83,29	₡0,00	0,00%	₡3,31	3,97%	₡3,31	3,97%	₡86,60
<b>Tarifa T-RP Tarifa Residencial Modalidad Prepago</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
a. Bloque 0-30 kWh	Cargo Fijo	₡2 041,20	₡0,00	0,00%	₡81,06	3,97%	₡81,06	3,97%	₡2 122,26
b. Bloque 31-200 kWh	cada kWh	₡68,04	₡0,00	0,00%	₡2,70	3,97%	₡2,70	3,97%	₡70,74
c. Bloque mayor a 200 kWh	kWh adicional	₡83,29	₡0,00	0,00%	₡3,31	3,97%	₡3,31	3,97%	₡86,60
<b>Tarifa T-CO: Comercios y Servicios</b>									
<b>Clientes consumo exclusivo de energía</b>									
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	₡96,18	₡0,00	0,00%	₡3,82	3,97%	₡3,82	3,97%	₡100,00
<b>Clientes consumo energía y potencia</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	₡172 440,00	₡0,00	0,00%	₡6 847,76	3,97%	₡6 847,76	3,97%	₡179 287,76
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	₡57,48	₡0,00	0,00%	₡2,28	3,97%	₡2,28	3,97%	₡59,76
Por consumo de potencia (kWh)									
d. Bloque 0-8 kW	cargo fijo	₡71 939,04	₡0,00	0,00%	₡2 856,77	3,97%	₡2 856,77	3,97%	₡74 795,81
e. Bloque mayor a 8 kW	cada kW	₡8 992,38	₡0,00	0,00%	₡357,10	3,97%	₡357,10	3,97%	₡9 349,48
<b>Tarifa T-IN Industrial</b>									
<b>Clientes consumo exclusivo de energía</b>									
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	₡96,18	₡0,00	0,00%	₡3,82	3,97%	₡3,82	3,97%	₡100,00
<b>Clientes consumo energía y potencia</b>									
Por consumo de energía (kWh)									
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	₡172 440,00	₡0,00	0,00%	₡6 847,76	3,97%	₡6 847,76	3,97%	₡179 287,76

c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	€57,48	€0,00	0,00%	€2,28	3,97%	€2,28	3,97%	€59,76
<b>Por consumo de potencia (kWh)</b>									
d. Bloque 0-8 kW	cargo fijo	€71 939,04	€0,00	0,00%	€2 856,77	3,97%	€2 856,77	3,97%	€74 795,81
e. Bloque mayor a 8 kW	cada kW	€8 992,38	€0,00	0,00%	€357,10	3,97%	€357,10	3,97%	€9 349,48
<b>Tarifa T-CS Preferencial de Carácter Social</b>									
<b>Cientes consumo exclusivo de energía</b>									
a. Consumo de Energía menor o igual a 3000 kWh	cada kWh	€69,21	€0,00	0,00%	€2,75	3,97%	€2,75	3,97%	€71,96
<b>Cientes consumo energía y potencia</b>									
<b>Por consumo de energía (kWh)</b>									
b. Bloque 0-3000 kWh	cargo fijo	€119 640,00	€0,00	0,00%	€4 751,02	3,97%	€4 751,02	3,97%	€124 391,02
c. Bloque mayor a 3000 kWh	cada kWh	€39,88	€0,00	0,00%	€1,58	3,97%	€1,58	3,97%	€41,46
<b>Por consumo de potencia (kWh)</b>									
d. Bloque 0-8 kW	cargo fijo	€48 347,20	€0,00	0,00%	€1 919,92	3,97%	€1 919,92	3,97%	€50 267,12
e. Bloque mayor a 8 kW	cada kW	€6 043,40	€0,00	0,00%	€239,99	3,97%	€239,99	3,97%	€6 283,39
<b>Tarifa T-MT Media Tensión</b>									
<b>Por consumo de energía (kWh)</b>									
a. Energía Punta	cada kWh	€52,78	€0,00	0,00%	€2,10	3,97%	€2,10	3,97%	€54,88
b. Energía Valle	cada kWh	€25,80	€0,00	0,00%	€1,02	3,97%	€1,02	3,97%	€26,82
c. Energía Noche	cada kWh	€17,60	€0,00	0,00%	€0,70	3,97%	€0,70	3,97%	€18,30
<b>Por consumo de potencia (kW)</b>									
d. Potencia Punta	cada kW	€9 290,33	€0,00	0,00%	€368,93	3,97%	€368,93	3,97%	€9 659,26
e. Potencia Valle	cada kW	€6 661,60	€0,00	0,00%	€264,54	3,97%	€264,54	3,97%	€6 926,14
c. Potencia Noche	cada kW	€4 557,20	€0,00	0,00%	€180,97	3,97%	€180,97	3,97%	€4 738,17
<b>Tarifa T-MTb Media Tensión b</b>									
<b>Por consumo de energía (kWh)</b>									
a. Energía Punta	cada kWh	€107,80	€0,00	0,00%	€4,28	3,97%	€4,28	3,97%	€112,08
b. Energía Valle	cada kWh	€37,05	€0,00	0,00%	€1,47	3,97%	€1,47	3,97%	€38,52
c. Energía Noche	cada kWh	€23,78	€0,00	0,00%	€0,94	3,97%	€0,94	3,97%	€24,72
<b>Por consumo de potencia (kW)</b>									
d. Potencia Punta	cada kW	€3 166,33	€0,00	0,00%	€125,74	3,97%	€125,74	3,97%	€3 292,07
e. Potencia Valle	cada kW	€2 210,40	€0,00	0,00%	€87,78	3,97%	€87,78	3,97%	€2 298,18
c. Potencia Noche	cada kW	€1 416,47	€0,00	0,00%	€56,25	3,97%	€56,25	3,97%	€1 472,72
<b>Tarifa T-PDx: Tarifa de Peaje de Distribución</b>									
Por Energía Transportada	cada kWh	€0,85			€0,11	12,94%	€0,11	12,94%	€0,96
<b>Tarifas de Generación Distribuida</b>									
<b>Tarifa T-TCI: Tarifa para los costos de interconexión</b>									
Etapa 1	Cargo fijo	€24 569,00			€12 830,00	52,22%	€12 830,00	52,22%	€37 399,00
Etapa 2	Cargo fijo	€88 491,00			€16 371,00	18,50%	€16 371,00	18,50%	€104 862,00

Etapa 3	Cargo fijo	€92 280,00			€18 444,00	19,99%	€18 444,00	19,99%	€110 724,00
Etapa 4	Cargo fijo	€79 971,00			€17 722,00	22,16%	€17 722,00	22,16%	€97 693,00
<b>Tarifa T-TA: Tarifa de Acceso</b>									
	cada kWh	€24,79			€15,14	61,07%	€15,14	61,07%	€39,93
<b>Tarifa T-TCVE: Tarifa máxima para la compra - venta de excedentes</b>									
Periodo Punta	cada kWh	€69,24			-€1,29	-1,86%	-€1,29	-1,86%	€67,95
Periodo Valle	cada kWh	€50,87			-€0,16	-0,31%	-€0,16	-0,31%	€50,71
Periodo Noche	cada kWh	€33,67			-€0,81	-2,41%	-€0,81	-2,41%	€32,86
<b>Tarifa T-TDER: Tarifa de los recursos energéticos</b>									
Por KW instalado	cada kW	€146,00			€44,75	30,65%	€44,75	30,65%	€190,75

Adicionalmente, el pliego tarifario incluye las siguientes tarifas ... pero que no sufren modificación porque solo las ha establecido ARESEP ...

**Tarifa T-VE: Tarifa en Centros de Recarga Rápida**

Por minutos	cada minuto	€137,00					€0,00	0,00%	€137,00
-------------	-------------	---------	--	--	--	--	-------	-------	---------

**Tarifa T-BE: Tarifa en Centros de Recarga en Planteles para Autobuses Eléctricos**

Por kWh consumido	cada kWh	€52,87					€0,00	0,00%	€52,87
-------------------	----------	--------	--	--	--	--	-------	-------	--------

De conformidad con el oficio GG-585-2024, la empresa justifica la solicitud en los siguientes argumentos:

- a. Dar recursos a necesidades de operación, mantenimiento e inversión que requiere el servicio durante el próximo periodo anual 2025.
- b. Recuperar el nivel de Rédito de Desarrollo, el cual es requerido para realizar inversión en el servicio eléctrico para el próximo periodo.

**SOBRE LA REALIZACIÓN DE LA AUDIENCIA:**

**La Audiencia Pública virtual (\*\*)** se realizará el **viernes 27 de setiembre de 2024 a las 17 horas con 15 minutos (5:15 p.m.)** por medio de la Plataforma Zoom. El enlace para participar en la audiencia pública virtual es: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-058-060-061-2024>

**SOBRE CÓMO PARTICIPAR:**

Los interesados pueden presentar una posición a favor o en contra, indicando las razones por dos vías:

- 1. DE FORMA ORAL(\*\*\*):** Para participar de forma oral debe registrarse a través del correo electrónico [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) hasta las 16 horas (4:00 p.m.) del día de la audiencia, manifestando su interés de participar en la audiencia de los expedientes **ET-058-2024, ET-060-2024 y ET-061-2024** e indicar su nombre completo, número de cédula, medio de notificaciones, número de teléfono y **adjuntar copia de su cédula de identidad.**

El día de la audiencia se enviará un enlace al correo electrónico registrado, para que pueda hacer uso de la palabra en la audiencia. No obstante, si no se inscribió de forma anticipada y desea participar, podrá inscribirse propiamente en la audiencia pública al chat preguntas y respuestas.

- 2. MEDIANTE ESCRITO FIRMADO** presentado en las oficinas de la Aresep en horario de 8:00 am a 4:00 pm, por medio del fax 2215-6002 o al único correo electrónico oficial (\*\*\*\*): [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) hasta el día de la audiencia.

En ambos casos presentar fotocopia de la cédula de identidad (personas físicas), correo electrónico, número de fax o dirección exacta para notificaciones.

Las personas jurídicas pueden participar por medio del representante legal aportando una certificación de personería jurídica vigente.

## **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, expedientes **ET-058-2024, ET-060-2024 y ET-061-2024***).

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 caso de problemas o dudas para conectarse a la audiencia puede llamar al 2506-3200 extensión 1216.*

*(\*\*\*) En caso de personas con discapacidad auditiva y/o del habla que desean participar y/o presenciar la audiencia pública, puede hacer la solicitud de intérprete en Lenguaje de Señas Costarricenses (LESCO) al correo [consejero@aresep.go.cr](mailto:consejero@aresep.go.cr) con 7 días, hábiles, de antelación al día de la audiencia, indicando sus datos personales, esto para poder garantizarle dicho servicio en la audiencia pública.*

*(\*\*\*\*) La posición enviada por correo electrónico, debe estar suscrita mediante firma digital o el documento con la firma debe ser escaneado y el tamaño no puede exceder a 10,5 megabytes*

Dirección General de Atención al Usuario.—Gabriela Prado Rodríguez, Directora General.— 1 vez.—  
Solicitud N° 531970.—( IN2024888835 ).

# **NOTIFICACIONES**

## **OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

### **NOTIFICACIÓN PERIÓDICA**

#### **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:**

Can tida d	Cons ecuti vo UDR V	Fech a de Dete nción del Vehí culo por Mult a Fija	Núme ro de Bolet a Ori gina ria de Dete nción del Vehí culo	Marca	A ño	Número de Vin, chasis o serie de acuerdo con el Registro Nacional	Número de Motor de acuerdo con el Registro Nacional	Plac a a nive l Reg istra l	Tipo de Vehicul o	Depó sito
1	A466	22/1/ 2021	3000- 1001 416	KAT ANA	2 0 1 6	LKXYCML 49G001231 0	LF163FML G1007158	MO T 502 330	MOTO CICLET A	GUA CIM A
2	E215	3/4/2 020	3000- 9469 22	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 3	LRPRPK30 XDA00067 2	RW162FM K13010004 80	MO T 353 828	MOTO CICLET A	GUÁ CIM A

3	E768	28/10/2019	3000-884409	FREE DOM	2018	LBMPCML 39J1001342	ZS163FML 8J101842	MO T 622 988	MOTO CICLET A	GUA CIM A
4	E913	30/1/2019	2019-809700053	FOR MUL A	2013	L2BB16H0 4DB119008	163FML8D 106037	MO T 371 782	MOTO CICLET A	GUÁ CIM A
5	E919	6/5/2022	2022-802700209	FOR MUL A	2016	LZRW1F1D 8G1901150	JJ157QMJ1 60101150	MO T 521 564	MOTO CICLET A	GUÁ CIM A
6	A1630	29/1/2019	2019-321800177	GEN ESIS	2009	LC6PCJB84 80810303	156FMIZ01 00565	M OT 273 061	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
7	C2307	31/5/2021	2021-51400724	SUKI DA	2012	LP6PCK3B 8B0300295	162FMJB50 56555	MO T 313 114	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
8	C2339	23/4/2021	2021-362500124	BAJA J	2013	MD2A17CZ 8DWK43203	JEZWDK43 409	MO T 372 292	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
9	C2449	31/12/2020	3000-0980324	SERP ENT O	2016	LV7MKA4 09GA901994	162FMJ160 6905079	MO T 581 764	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
10	E1268	1/2/2020	P 3000-922026	SERP ENT O	2015	LAAAANKJ B6F2901363	JL156FMI- 215A007644	MO T 455 104	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
11	E1476	25/4/2021	2021-362500149	SUZU KI	2015	LC6PCJGE 5F0000335	157FMI3E2 D00314	MO T 430 167	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
12	E1595	7/4/2023	3000-1078306	FOR MUL A	2017	LZL20P408 HHG40012	HJ163FML 170740012	MO T 555 319	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE

										SAD A
13	E161 3	11/4/ 2019	2019- 3126 0035 9	SERP ENT O	2 0 1 7	LAEEACC8 5HHS80902	163FML517 01000967	MO T 563 903	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
14	E161 9	25/7/ 2020	2020- 3218 0083 4	FOR MUL A	2 0 1 5	LB425PCK 8FC001180	166FMM2F 001180	MO T 430 041	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
15	E165 5	24/5/ 2020	2020- 2529 0032 2	KAT ANA	2 0 1 4	LKXYCML 0XE101227 2	LF163FML E1045587	MO T 401 839	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
16	E169 3	2/5/2 019	P 2019- 3228 0060 2	FREE DOM	2 0 1 0	LZSJCML0 9A5101149	ZS169FML 8A000130	MO T 278 809	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
17	E180 9	2/12/ 2019	2019- 3126 0118 8	KAT ANA	2 0 1 7	LLCLPJCA 2HE100076	LC162FMJ PE074273	MO T 557 167	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
18	E187 6	27/5/ 2018	2018- 3126 0046 4	HU NDAI	1 9 9 5	KMHVF11 LPSU16847 3	G4EH39061 4	544 985	AUTO MOVIL	CIU DAD QUE SAD A
19	E189 3	24/1/ 2021	2021- 3243 0010 1	HON DA	2 0 0 7	LWBPCJ1F X61056194	WH156FMI 206E72848	MO T 153 894	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A
20	F35	30/1/ 2019	P 2019- 3240 0018 6	SERP ENT O	2 0 1 5	LAAAAKJ B1F290151 4	JL156FMI- 215A00759 0	MO T 463 495	MOTO CICLET A	CIU DAD QUE SAD A

21	F152	4/9/2022	2022-325400472	SERPENT O	2016	LB420YCB3GC005806	164FML2G005806	MOT 511520	MOTOCICLETA	CIUDAD QUE SADA
22	F160	3/9/2022	2022-247700214	SANYANG	2006	LXMPCJLE160000567	EH156FMI06700226	MOT 511520	MOTOCICLETA	CIUDAD QUE SADA
23	F250	27/12/2021	P2021-319400828	ROK K	2016	LTZPCKLA8G2000038	162FMJG0301454	MOT 577250	MOTOCICLETA	CIUDAD QUE SADA
24	F271	13/6/2021	2021-330901441	FORMULA	2016	LZL20P406GHC41453	HJ163FML160341453	MOT 519330	MOTOCICLETA	CIUDAD QUE SADA
25	F284	10/6/2021	2021-321800658	FORMULA	2019	LXAPCM4A7KC000110	163FML2K5001111	MOT 666960	MOTOCICLETA	CIUDAD QUE SADA
26	F311	4/7/2020	2020-325400695	AKT	2016	9F2B81500GA100445	162FMJNQ319166	MOT 510398	MOTOCICLETA	CIUDAD QUE SADA
27	H38	17/4/2020	2020-312600440	HYUNDAI	1993	KMHJF31JPPU444373	G4DJP859127	539698	AUTOMOVIL	CIUDAD QUE SADA
28	H44	22/9/2019	2019-252900588	NISSAN	1997	1N4AB41D3VC784564	GA16008732C	BD F166	AUTOMOVIL	CIUDAD QUE SADA
29	E2043	12/6/2022	2022-332500754	SUKIDA	2011	LP6PCK3B3A0800248	162FMJA5080164	MOT 309047	MOTOCICLETA	LIBERIA

30	E204 5	23/9/ 2018	2018- 3245 0055 7	HON DA	2 0 1 6	ME4KC194 0G8027193	KC19E8102 6998	MO T 541 452	MOTO CICLET A	LIBE RIA
31	E205 7	23/1 1/20 22	P 2022- 3268 0119 7	ALL TERR AIN	2 0 1 4	LXYJCKL0 4E0236434	162FMJ3E A161599	MO T 411 013	MOTO CICLET A	LIBE RIA
32	E206 0	19/1 1/20 22	2022- 3268 0113 3	SERP ENT O	2 0 1 6	LXYPDNL 05G026226 2	170MMGA 077121	MO T 564 264	MOTO CICLET A	LIBE RIA
33	E206 5	25/1 2/20 21	2021- 3326 0149 0	KAT ANA	2 0 1 6	LLCLTJEB 0GCK00110	LC157QMJ G6001656	MO T 475 042	MOTO CICLET A	LIBE RIA
34	E208 4	22/1 1/20 22	2022- 2504 0111 2	KAT ANA	2 0 1 6	LKXYCML 44G001091 7	LF163FML G1004342	MO T 499 633	MOTO CICLET A	LIBE RIA
35	E210 0	10/9/ 2023	2023- 2127 0035 3	FOR MUL A	2 0 2 2	LZL20P109 NHG40309	HJ163FML 220740309	MO T 767 560	MOTO CICLET A	LIBE RIA
36	E213 5	5/3/2 022	2022- 3325 0029 5	FREE DOM	2 0 1 7	LBMPCML 35H100458 6	ZS163FML 8H300343	M OT 600 423	MOTO CICLET A	LIBE RIA
37	E227 4	12/9/ 2015	P201 5- 2494 0044 8	UNIT ED MOT ORS	2 0 0 9	L3J1CBEB8 9C800057	ST156FMI0 8154604	MO T 309 027	MOTO CICLET A	LIBE RIA
38	E227 5	26/1 2/20 15	3000- 5081 45	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 3	L5DPCKF1 5CZM0243 2	162FMJ12L 02610	MO T 359 471	MOTO CICLET A	LIBE RIA
39	E227 9	26/1/ 2015	P 2015- 7760 0128	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 4	LB415PCM 9EC100940	162FMJ8E1 00954	MO T 414 542	MOTO CICLET A	LIBE RIA
40	E228 5	14/1 0/20 15	3000- 4923 87	FOR MUL A	2 0 0 8	L4STCKDK 372001847	XY157QMJ 070008852	MO T 189 931	MOTO CICLET A	LIBE RIA

41	E2339	1/1/2016	3000-465708	FREE DOM	2014	FR3PCK707EB000234	162FMJE5000948	MOT 401948	MOTOCICLET A	LIBERIA
42	E2341	11/12/2015	2015-249400847	UNITED MOTORS	2015	LJEPCKLX6FA001032	JS157FMI15G10357	MOT 446269	MOTOCICLET A	LIBERIA
43	E2345	9/11/2013	3000-207164	FREE DOM	2009	FR3YCD30X9D000065	1P47FMD91000578	MOT 302187	MOTOCICLET A	LIBERIA
44	E2346	22/5/2015	P2016-51000494	FREE DOM	2013	LYDTCK500D1200355	157QMJ13010731	MOT 361217	MOTOCICLET A	LIBERIA
45	E2347	30/6/2015	P2015-250400852	FREE DOM	2013	LZSPCJLG1D1902191	ZS162FMJ8D100895	MOT 361217	MOTOCICLET A	LIBERIA
46	E2351	13/8/2015	2015-252100641	HONDA	2013	ME4JC4781D7004607	JC47E2169953	MOT 360646	MOTOCICLET A	LIBERIA
47	E2352	14/9/2016	2016-314200942	JIALING	2008	9FNAAKJC580020946	156FM32008002449	MOT 219969	MOTOCICLET A	LIBERIA
48	E2353	8/4/2016	3000-531338	FREE DOM	2013	LZSJCMLC0D5000323	ZS167FML35D100112	MOT 337893	MOTOCICLET A	LIBERIA
49	E2379	5/11/2021	P2021-247400232	FORMULA	2014	LXYPCML06E0200671	163FMLEA123517	MOT 401301	MOTOCICLET A	LIBERIA
50	E2381	4/3/2016	2016-252100134	EUROMOT	2015	LD3PCM6J4F1300085	HJ166FMLB15300252	MOT 469269	MOTOCICLET A	LIBERIA
51	E2382	12/4/2016	2016-51000381	SUZUKI	2015	LC6PCJGE6F0012963	157FMI-3E2D12941	MOT 465663	MOTOCICLET A	LIBERIA

52	E2393	17/4/2016	3000-531535	SERPENT O	2015	LKXPCNL2 7F0014698	ZS167FMM F8E10308	MO T 477 793	MOTO CICLET A	LIBE RIA
53	E2394	24/9/2016	3000-550383	FREE DOM	2014	FR3PCK70 2EB000190	162FMJE50 00679	MO T 390 970	MOTO CICLET A	LIBE RIA
54	E2400	4/5/2015	2015-51000189	FREE DOM	2014	LYDTCKF0 9E1200189	157QMJ140 10020	MO T 363 944	MOTO CICLET A	LIBE RIA
55	E2401	13/7/2014	3000-0329313	BAJA J	2015	DUFBLH38 818	DUMBLH3 5612	MO T 128 932	MOTO CICLET A	LIBE RIA
56	E2404	12/9/2015	P3000-476097	FREE DOM	2015	LZSJCMLC XF5050973	ZS167FML 38F100070	MO T 403 654	MOTO CICLET A	LIBE RIA
57	E2405	6/5/2016	2016-70200065	YUM BO	2017	LZSJCML0 875200814	ZS169FML 57200131	MO T 182 094	MOTO CICLET A	LIBE RIA
58	E2407	11/9/2016	2016-216900420	HON DA	2018	LALPCJF8 X73174419	SDH157FM IC73051988	MO T 207 973	MOTO CICLET A	LIBE RIA
59	E2409	13/3/2016	2016-252100150	YAM AHA	2011	LBPKE130 8B0060420	JYM154FM I10244501	MO T 298 218	MOTO CICLET A	LIBE RIA
60	E2411	10/6/2016	P 2016-314500263	UNIT ED MOT ORS	2015	LRPRPM20 9FA000257	165FMM8F 100746	MO T 526 370	MOTO CICLET A	LIBE RIA
61	E2419	27/12/2016	2016-250401449	ALL TERR AIN	2015	LXYPCKL0 9F0247750	162FMJFA 050972	MO T 438 226	MOTO CICLET A	LIBE RIA
62	E2421	18/4/2016	P 2016-314500158	JIALI NG	2017	9FNAEKK C07000915 8	161FM2200 7001176	MO T 176 583	MOTOI CLETA	LIBE RIA

63	E2423	29/10/2016	2016-313200520	SERPENT O	2016	LXYPCKL0 9G0245448	162FMJGA 059164	MOT 542 960	MOTO CICLET A	LIBE RIA
64	H335	22/1/2021	P 2021-313200076	HON DA	2009	LALPCJF83 83242271	SDH157FM IC83038247	MOT 241 277	MOTO CICLET A	LIBE RIA
65	H360	15/12/2015	3000-492495	NISS AN	1993	1N4EB32H 1PC807646	GA1609025 1B	312 179	AUTO MOVIL	LIBE RIA
66	H361	26/3/2015	P 2015-250400347	HYU NDAI	1991	KMHJF21J PMU134960	G4DJM248 630	484 696	AUTO MOVIL	LIBE RIA
67	H368	6/8/2016	P 2016-312800099	NISS AN	1988	JN1PB21S7 JU529883	E16104142 B	282 410	MOTO CICLET A	LIBE RIA
68	H401	22/12/2016	2016-252100561	HON DA	2010	LTMPGCB 24A5801908	SDH150FM G2A5009715	MOT 300 151	MOTO CICLET A	LIBE RIA
69	H404	13/6/2013	3000-214196	GEN ESIS	2006	LC6PCJD5 X60800228	156FMI5C5 92044	MOT 152 436	MOTO CICLET A	LIBE RIA
70	H409	15/2/2016	2016-51000166	ALL TERR AIN	2014	LXYJCML0 8E0533945	163FMLEA 086463	MOT 400 858	MOTO CICLET A	LIBE RIA
71	H410	4/7/2016	P 3000-550257	SUZU KI	2016	LC6PCJK64 G0003101	157FMI- 2A2P49517	MOT 533 127	MOTO CICLET A	LIBE RIA
72	H419	23/10/2013	3000-207223	YUM BO	2007	LFFWKT6 C461013638	157QMJ060 801039	MOT 183 044	MOTO CICLET A	LIBE RIA

73	H426	5/11/2021	2021-332601212	KATANA	2016	LV7MGZ402GA900850	162FMJ1606050927	MOT 497 293	MOTOCICLET A	LIBERIA
74	H428	2/4/2015	3000-0370224	UNITED MOTORS	2014	LFFWJT775E1000285	152QMIE10003561	MOT 381 558	MOTOCICLET A	LIBERIA
75	H446	11/10/2007	2006-400866	DAELIM	1999	KMY0SG125XC017561	SG125E1017823	MOT 098 744	MOTOCICLET A	LIBERIA
76	H450	12/12/2016	P 2016-250401367	SUZUKI	2008	LC6TCJC9570810105	152QMIT0010458	MOT 202 599	MOTOCICLET A	LIBERIA
77	H453	14/8/2017	P 2017-247400752	FREE DOM	2012	LLCJGM109CA100188	LLCJGM109CA100188	MOT 317 980	MOTOCICLET A	LIBERIA
78	H481	18/3/2014	2014-314200266	SAN YANG	2007	LXMTTCJPM970002908	XS1P52QMIB07200324	MOT 163 627	MOTOCICLET A	LIBERIA
79	H495	25/2/2015	2015-313300057	WUYANG	2011	LWYJCKLA5BB300146	WY162FMJ11A00038	MOT 321 200	MOTOCICLET A	LIBERIA
80	H500	26/4/2016	2016-70200053	HONDA	2007	LWBPCJ1F861A23830	WH156FMI206K71236	MOT 179 910	MOTOCICLET A	LIBERIA
81	H543	19/6/2016	P 3000-531893	SERPENT O	2014	LAAAAKJBXE2900196	JL156FMI214A001225	MOT 386 294	MOTOCICLET A	LIBERIA
82	H601	21/5/2016	P 2016-237800513	FREE DOM	2009	FR3PCMG0X9D000170	163FML291004553	MOT 261 456	MOTOCICLET A	LIBERIA
83	H605	10/10/2016	P2016-2504	KAWASA KI	1999	MX200A002733	MX200AE002746	MOT	MOTOCICLET A	LIBERIA

			0107 9		9 0			077 742		
84	H610	8/7/2 016	2016- 2521 0036 3	GEN ESIS	2 0 5	LC6PCJB88 50801549	156FMI547 93049	MO T 132 606	MOTO CICLET A	LIBE RIA
85	H620	18/5/ 2016	2016- 2521 0028 0	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 4	L5DPCJF27 EAU00265	157FMI14L 00664	MO T 381 597	MOTO CICLET A	LIBE RIA
86	I706	13/9/ 2016	2016- 8580 0555	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 3	LB420YC0 9CC104787	167FML8C 300139	MO T 376 613	MOTO CICLET A	LIBE RIA
87	I712	8/7/2 016	P201 6- 3133 0055 3	HON DA	2 0 1 4	ME4KC09E 7E8008933	KC09E8648 7788	MO T 420 840	MOTO CICLET A	LIBE RIA
88	A199 2	7/6/2 023	P 2023- 2072 0035 8	FREE DOM	2 0 1 6	LZSPCJLG 5G1900478	ZS162FMJ8 G100614	MO T 451 608	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
89	A208 8	4/3/2 020	2020- 8970 0298	GEEL Y	2 0 0 9	LB2ACJ001 86030032	JL157FMI8 03130032	MO T 253 170	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
90	A208 9	9/3/2 020	2020- 3307 0005 87	FOR MUL A	2 0 1 8	LXAPCM4 A5JC00131 8	163FML2J5 070627	MO T 654 174	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
91	A209 0	5/3/2 020	2020- 2535 0027 0	KEE WAY	2 0 1 5	LBBPEKT0 5FB512691	QJ162FMJ2 4326683	MO T 456 563	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
92	A209 1	4/3/2 020	P 2020- 8970 0304	SERP ENT O	2 0 1 6	LV7MGZ40 7GA901153	162FMJ160 6901997	MO T 580 516	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
93	A209 3	4/3/2 020	3000- 7956 80	FREE DOM	2 0 1 2	FR3YCD30 2CD000018	1P47FMDC 1000115	MO T 319 651	MOTO CICLET A	NAR ANJ O

94	A209 5	10/3/ 2020	2020- 3251 0025 8	KAT ANA	2 0 1 6	LV7MGZ40 7GA900973	162FMJ160 6051239	MO T 517 407	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
95	A209 6	15/3/ 2020	2020- 9240 0129	KEE WAY	2 0 1 6	LBBPGMT 03GB58444 7	QJ164FML 5308748	MO T 486 363	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
96	A209 7	5/3/2 020	P 2020- 3250 0014 1	JIALI NG	2 0 0 7	9FNAAMM A27001216 2	JL164FML2 00700091	MO T 206 001	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
97	A209 8	7/3/2 020	2020- 2326 0011 3	SERP ENT O	2 0 1 6	LAEEACC8 4GHS80095	162FMJ- 5160100001 1	MO T 488 469	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
98	A210 1	9/3/2 020	2020- 3299 0014 0	SUKI DA	2 0 1 3	LP6PCM4B 2D0700012	163FMLD5 105163	MO T 370 889	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
99	A210 2	7/3/2 020	2,02E +12	HON DA	2 0 1 0	9C2JD2010 AR520249	JC30E8A52 0249	MO T 283 658	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
100	A210 5	7/3/2 020	2020- 2535 0028 7	SERP ENT O	2 0 1 5	LAAAANKJ B0F290152 2	JL156FMI- 215A00782 3	MO T 481 610	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
101	A210 6	7/3/2 020	P 2020- 9140 0187	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 5	LB420Y609 FC100408	165FML8F 100446	MO T 434 124	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
102	A210 8	7/3/2 020	2020- 9140 0192	JIAN SHE	2 0 0 9	LAPJCML A58B06003 9	JS167FML8 8700090	MO T 290 225	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
103	A211 2	8/3/2 020	2020- 5050 0099	UNIT ED MOT ORS	2 0 1 0	LKXYCML 09AU00116 0	167FML8A 100769	MO T 292 957	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
104	A211 4	10/4/ 2020	2020- 2535 0046 0	BAJA J	2 0 1 4	MD2A37CZ 5EWE4337 3	JEZWDE77 737	MO T 413 523	MOTO CICLET A	NAR ANJ O

105	A211 5	8/3/2 020	2020- 3305 0013 4	KYM CO	2 0 7	LC2U62000 73800112	KN2538001 32	MO T 167 477	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
106	A212 2	6/3/2 020	P 2020- 4770 0211	FOR MUL A	2 0 1 1	L2BB06E00 BB328041	163FML8B 301304	MO T 318 716	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
107	A212 4	3/8/2 020	2020- 3251 0084 6	FOR MUL A	2 0 1 7	LZL20P103 HHF40212	HJ163FML 170640212	MO T 571 689	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
108	A212 6	6/4/2 020	2020- 3251 0031 2	FREE DOM	2 0 8	LZSJCML0 985210494	ZS163FML 58102592	MO T 217 547	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
109	A212 7	27/3/ 2020	2020- 6950 0110	ALL TERR AIN	2 0 1 4	LXYPCJL0 5E0506307	156FMI- 2EA057616	MO T 407 834	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
110	A212 8	8/4/2 020	2020- 2009 0022 9	SERP ENT O	2 0 1 8	LAEEARC L7JH04601 5	163FML180 3014783	MO T 673 018	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
111	A213 0	10/4/ 2020	2020- 9450 0281	KEE WAY	2 0 1 3	LBBTEK90 0DB299703	KW157QM J326081920	MO T 359 964	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
112	A213 2	8/4/2 020	2020- 9140 0253	JIALI NG	2 0 8	9FNAAKJC 980025888	156FM3200 8004110	MO T 258 814	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
113	A213 3	4/4/2 020	2020- 2326 0013 7	SERP ENT O	2 0 1 6	LV7MKA4 0XGA9022 81	162FMJ160 6906089	MO T 576 738	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
114	A213 4	7/5/2 020	2020- 9140 0297	HON DA	2 0 1 1	LALPCJF80 A3306630	SDH157FM ICA305375 0	MO T 302 647	MOTO CICLET A	NAR ANJ O
115	A213 8	3/4/2 020	2020- 1250 0194	SENK E	2 0 1 4	LGVSNY30 6EZ103040	SK167FM M14092790 74	MO T 441 836	MOTO CICLET A	NAR ANJ O

116	A2139	3/4/2020	2020-322800206	UNITED MOTORS	2012	LRPRPL209CA950382	167FML8C107155	MOT350215	MOTOCICLETA	NARANJO
117	A2140	3/4/2020	2020-3630090	SUZUKI	2007	LC6PCJK6770804430	157FMI2P0009579	MOT180910	MOTOCICLETA	NARANJO
118	A2141	4/4/2020	2020-95200117	AKT	2014	9F2B71502E2009526	157FMJ28E100272	MOT398121	MOTOCICLETA	NARANJO
119	A2142	3/4/2020	2020-36300094	YAMAHA	1996	3TS028832	3TS028832	MOT402798	MOTOCICLETA	NARANJO
120	A2144	3/4/2020	2020-91600161	FORMULA	2016	LF3PCM4A5GB000480	163FML2G5001100	MOT480366	MOTOCICLETA	NARANJO
121	A2145	3/4/2020	2020-200900215	SERPENT	2014	LKXYCML07E1005568	LF163FMLE1009817	MOT407355	MOTOCICLETA	NARANJO
122	A2147	3/4/2020	P 2020-325000176	FORMULA	2014	LXEFAZ407EB103039	1P57QMJ131000108	MOT389385	MOTOCICLETA	NARANJO
123	A2149	8/4/2020	2020-91400241	KYMCO	1997	RFBRA25AA13000145	KYRA251300159	MOT081535	MOTOCICLETA	NARANJO
124	A2154	17/4/2020	3000-943874	FREE DOM	2013	LYDTCKF08D1200246	157QMJ13010445	MOT352799	MOTOCICLETA	NARANJO
125	A2155	17/4/2020	3000-949159	UNITED MOTORS	2016	LB420Y609FC101016	165FML8F100581	MOT478184	MOTOCICLETA	NARANJO
126	A2156	18/4/2020	2020-320600331	KATANA	2019	LLCLTK507KCK00053	LC161QMKK6900535	MOT669109	MOTOCICLETA	NARANJO

127	A2158	17/4/2020	3000-943578	SUZUKI	2006	LC6PAGA1360812960	1E50FMG510667	MOT140570	MOTOCICLETA	NARANJO
128	A2160	17/4/2020	3000-745339	FREEDOM	2016	L5YTCKPA0G1102152	BN157QMJ6G2102191	MOT465205	MOTOCICLETA	NARANJO
129	A2161	17/4/2020	2020-249100300	FREEDOM	2015	L5YTCKPA9F1105307	BN157QMJ6F2105426	MOT426892	MOTOCICLETA	NARANJO
130	A2162	16/4/2020	3000-951801	SERPENTO	2017	LAEEACC87HHS84207	162FMJ51701004260	MOT561463	MOTOCICLETA	NARANJO
131	A2164	9/6/2020	2020-12500537	HONDA	2013	LWBPCJ1F8D1013812	WH156FMI213D72413	MOT375269	MOTOCICLETA	NARANJO
132	A2165	17/4/2020	3000-943650	UNITEDMOTORS	2015	LB415PCM9FC100321	162FMJ8E201020	MOT485956	MOTOCICLETA	NARANJO
133	I244	24/8/2023	2023-253501419	HONDA	2013	LALPCJ712D3063456	SDH152FMIAD3200347	MOT380419	MOTOCICLETA	NARANJO
134	I538	10/4/2020	2020-215000017	FORMULA	2019	LHJYCLLA9KB522827	169FML19A66055	MOT675928	MOTOCICLETA	NARANJO
135	I540	11/4/2020	2020-317800562	SERPENTO	2014	LKXPCNL52E0005304	ZS167FMM8E8E40247	MOT428234	MOTOCICLETA	NARANJO
136	I541	12/4/2020	2020-320400248	FREEDOM	2017	L5YTCKPA5H1120826	BN157QMJH2117089	MOT564361	MOTOCICLETA	NARANJO
137	I555	12/4/2020	2020-329900221	ROKOK	2014	LY4YCNLM5E0A80303	169FMM8E800169	MOT443214	MOTOCICLETA	NARANJO

138	I557	3/4/2020	2020-329900183	GENESIS	2011	LC6PCJB82A0805431	156FMIA1Z04159	MOT287446	MOTOCICLETA	NARANJO
139	A767	25/1/2019	2-2019-319700041	JINANQINGQI	2007	LAELGZ4007B652858	157FMI0706001870	MOT185727	MOTOCICLETA	PAVAS
140	C1400	27/8/2021	2021-84900514	SERPENTO	2016	LKXPCKL93G0002285	AD162FMJG0000617	MOT478619	MOTOCICLETA	PAVAS

San José, Uruca, 20 de agosto del 2024. —Unidad de Disposición de Vehículos Detenidos para Gestión de Residuos, Donación y Remate. —Licda. Mary Paz Ramírez Bárcenas.— 1 vez.—O. C. N° 1100003-00.—Solicitud N° 0298-2024.—( IN2024888434 ).