

Diario Oficial



ALCANCE N° 166 A LA GACETA N° 181

Año CXLVI

San José, Costa Rica, lunes 30 de setiembre del 2024

436 páginas

PODER LEGISLATIVO LEYES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RÉGIMEN MUNICIPAL MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN

NOTIFICACIONES MUNICIPALIDADES

PODER LEGISLATIVO

LEYES

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS
REGÍMENES ADUANEROS (ENMIENDA)
DENOMINADO CONVENIO
DE KYOTO REVISADO
(CKR)**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10530

EXPEDIENTE N.º 23.362

SAN JOSÉ - COSTA RICA

10530

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS
REGÍMENES ADUANEROS (ENMIENDA)
DENOMINADO CONVENIO
DE KYOTO REVISADO
(CKR)**

ARTÍCULO 1- Apruébese, en cada una de sus partes, con las reservas que se dirán en los artículos dos, tres y cuatro de la presente ley, el **Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Enmienda) Denominado Convenio de Kyoto Revisado (CKR)**, suscrito en la ciudad de Kyoto, el 18 de mayo de 1973. El texto es el siguiente:

Yo, Cynthia Diez Menk, cédula de identidad número 1-420-294, Traductora Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Costa Rica, nombrada por Acuerdo Ejecutivo No. 530-001-A-J del 25 de febrero de 2002 publicado en la Gaceta No. 86 del 7 de mayo de 2002, certifico que en idioma español el documento a traducir (Convenio) dice lo siguiente:

CONVENTION INTERNATIONALE

**POUR LA SIMPLIFICATION ET
L'HARMONISATION DES REGIMES
DOUANIERS
(amendée)**

**Conseil de Coopération
douanière (Organisation
Mondiale des Douanes)**

Rue du Marché 30B-1210 Bruxelles



CONVENIO INTERNACIONAL

PARA LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS REGÍMENES ADUANEROS (Modificado)

Consejo de Cooperación
Aduanera (Organización
Mundial de Aduanas)

Rue du Marché 30B-1210 Bruxelles


Cynthia Diez Menk
Céd. 1 0420 0294
Acuerdo N° 530-001-A-J
Traductora E Interprete Oficial
Inglés- Español Español- Inglés
República de Costa Rica

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS
REGÍMENES ADUANEROS
(Revisado)**

PREAMBULO

Las Partes Contratantes del presente Convenio establecido bajo los auspicios del Consejo de Cooperación Aduanera,

PROCURANDO eliminar las divergencias entre los regímenes y prácticas aduaneras de las Partes Contratantes que pudieren obstaculizar el comercio internacional y otros cambios internacionales,

DESEANDO contribuir eficazmente al desarrollo de dicho comercio e intercambios simplificando y armonizando los regímenes y prácticas aduaneras y estimulando la cooperación internacional,

SEÑALANDO que se pueden alcanzar importantes beneficios mediante la facilitación del comercio internacional sin comprometer las normas apropiadas de control aduanero,

RECONOCIENDO que se podrá lograr dicha simplificación y armonización aplicando, en particular, los siguientes principios:

- la implementación de programas tendientes a lograr la continua modernización de los regímenes y prácticas aduaneros a fin de mejorar su eficiencia y efectividad,
- la aplicación de regímenes y prácticas aduaneros de modo previsible, consistente y transparente,
- la puesta a disposición de las partes interesadas de toda la información necesaria relativa a leyes, regulaciones, lineamientos administrativos, regímenes y prácticas, aduaneros,
- la adopción de técnicas modernas tales como sistemas de gestión de riesgo y controles basados en auditorías, así como el máximo aprovechamiento de la tecnología de información.
- cooperación, según corresponda, con otras autoridades nacionales, otras administraciones aduaneras y con comunidades comerciales,
- la implementación de las normas internacionales pertinentes,
- el acceso de las partes afectadas a los recursos administrativos y judiciales fácilmente accesibles,

CONVENCIDAS de que un instrumento internacional que incorpore los objetivos y principios anteriormente señalados y que las Partes Contratantes se comprometan a aplicar, permitiría alcanzar un alto grado de simplificación y armonización de los regímenes y prácticas aduaneros, logrando de este modo un objetivo esencial del Consejo de Cooperación Aduanera, y realizando una importante contribución a la facilitación del comercio internacional

Han convenido lo siguiente

CAPÍTULO I

Definiciones

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio se entenderá por:

- (a) "**Norma**" una disposición cuya implementación es reconocida como necesaria para el logro de la armonización y simplificación de los regímenes y prácticas aduaneros;
- (b) "**Norma transitoria** " una norma en el Anexo General a la cual se le concede un plazo de implementación más prolongado;
- (c) "**Práctica recomendada**" una disposición en un Anexo Específico reconocida como un progreso hacia la armonización y la simplificación de los regímenes y prácticas aduaneros y cuya aplicación se desea sea tan amplia como sea posible;
- (d) "**Legislación nacional** " leyes, reglamentos y otras medidas impuestas por una autoridad competente de una Parte Contratante y aplicables en todo el territorio de la Parte Contratante interesada o los Tratados en vigor por lo que esa Parte este obligada;
- (e) "**Anexo General** " el conjunto de disposiciones aplicables a todos los regímenes y prácticas aduaneros del presente Convenio;
- (f) "**Anexo específico** " el conjunto de disposiciones aplicables a uno o más regímenes y prácticas aduaneros mencionadas en este Convenio;
- (g) "**Lineamientos**" el conjunto de explicaciones de las disposiciones del Anexo General, Anexos Específicos y Capítulos que indican los posibles cursos de acción a seguir en la aplicación de las Normas, Normas Transitorias y Prácticas Recomendadas, y en particular, que describen las mejores prácticas y recomiendan ejemplos de mayores facilidades;
- (h) "**Comité Técnico Permanente** ", el Comité Técnico Permanente del Consejo;
- (i) "**Consejo**" la Organización constituida por el Convenio que estableció el Consejo de Cooperación Aduanera, formalizado en Bruselas el 15 de diciembre de 1950;
- (j) "**Unión Aduanera o Económica** " una Unión constituida e integrada por Estados con competencia para adoptar sus propios reglamentos, obligatorios

para los Estados mencionados, con relación a los asuntos regidos por el presente Convenio y con competencia para decidir, de conformidad con sus procedimientos internos, para firmar, ratificar o adherir al presente Convenio.

CAPÍTULO II

ALCANCE Y ESTRUCTURA

Alcance del Convenio

Artículo 2

Cada Parte Contratante se compromete a promover la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros y, a tales efectos, cumplir, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, con las Normas, Normas Transitorias y Prácticas Recomendadas establecidas en los Anexos del presente Convenio. No obstante, no habrá ningún impedimento para que una Parte Contratante otorgue mayores facilidades que las previstas en este Convenio, y se recomienda a cada Parte Contratante conceder las facilidades mencionadas tan ampliamente como le sea posible

Artículo 3

Las disposiciones del presente Convenio no constituyen impedimento para la aplicación de la legislación nacional sobre prohibiciones o restricciones respecto a mercancías sujetas a control aduanero.

Estructura del Convenio

Artículo 4

1. El Convenio está compuesto por un Cuerpo, un Anexo General y Anexos Específicos.
2. El Anexo General y cada Anexo Específico del presente Convenio, en principio, se componen de Capítulos que subdividen a un anexo y que comprenden:
 - a) definiciones; y
 - b) Normas, algunas de las cuales son Normas Transitorias en el Anexo General.

3. Cada Anexo Específico también contiene Prácticas Recomendadas.
4. Cada Anexo se encuentra acompañado de Lineamientos cuyos textos no son obligatorios para las Partes Contratantes.

Artículo 5

A los efectos del presente Convenio, cualquiera de los Anexos Específicos o de sus Capítulos que se encuentren vigentes respecto de una Parte Contratante será considerado como parte integrante del Convenio y, en lo que respecta a esa Parte Contratante, se entenderá que toda referencia al Convenio incluye una referencia a tales Anexos o Capítulos.

CAPÍTULO III

GESTIÓN DEL CONVENIO

Comité de Gestión

Artículo 6

1. Se creará un Comité de Gestión para examinar la implementación del presente Convenio, y considerar toda propuesta de modificación o cualquier medida a tomar respecto al mismo, a fin de mantener la uniformidad de su interpretación y aplicación.
2. Las Partes Contratantes serán miembros del Comité de Gestión.
3. La Administración competente de cualquiera de las entidades habilitadas para convertirse en Parte Contratante del presente Convenio, según lo previsto en el Artículo 8, o de cualquier Miembro de la Organización Mundial del Comercio tendrá derecho a asistir a las sesiones del Comité de Gestión como observador. La condición y los derechos de tales Observadores serán determinados por una Decisión del Consejo. Los derechos antes mencionados no pueden ser ejercidos antes de la entrada en vigencia de la Decisión
4. El Comité de Gestión puede invitar a los representantes de organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales a asistir a las sesiones del Comité de Gestión como observadores.
5. El Comité de Gestión:

- a) recomendará a las Partes Contratantes :
 - i. enmiendas al Cuerpo del presente Convenio;
 - ii. enmiendas al Anexo General, a los Anexos Específicos y Capítulos y la incorporación de nuevos Capítulos al Anexo General; y
 - iii. la incorporación de nuevos Anexos Específicos y nuevos Capítulos de los Anexos Específicos;
 - b) podrá decidir modificar las Prácticas Recomendadas o incorporar nuevas Prácticas Recomendadas a los Anexos Específicos o Capítulos de éstos, de conformidad con el artículo 16;
 - c) analizará la implementación de las disposiciones del presente Convenio de conformidad con el párrafo 4 del artículo 13;
 - d) revisará y actualizará los Lineamientos;
 - e) tomará en consideración cualquier otra cuestión de interés para este Convenio que se le pueda plantear;
 - f) informará al Comité Técnico Permanente y al Consejo de sus decisiones.
6. Las Administraciones competentes de las Partes Contratantes comunicarán al Secretario General del Consejo las propuestas mencionadas en los párrafos 5 (a), (b), (c) o (d) del presente Artículo y las razones de las mismas, junto con toda solicitud para la inclusión de temas en la Agenda de las sesiones del Comité de Gestión. El Secretario General del Consejo elevará las propuestas a las administraciones competentes de las Partes Contratantes y a los observadores a los que se refieren los párrafos 2, 3 y 4 del presente Artículo.
7. El Comité de Gestión se reunirá por los menos una vez al año. Cada año elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente. El Secretario General del Consejo hará circular la invitación y el proyecto de Agenda entre las administraciones competentes de las Partes Contratantes y entre los observadores a los que se refieren los párrafos 2, 3 y 4 del presente Artículo, por los menos seis semanas antes de que el Comité de Gestión se reúna.
8. Cuando no sea posible alcanzar una resolución por consenso, los asuntos ante el Comité de Gestión serán resueltos por votación entre las Partes Contratantes presentes. Las propuestas a las que se refieren los párrafos 5(a), (b) o (c) del presente Artículo serán resueltas por una mayoría de dos tercios de los votos emitidos. Todos los demás asuntos serán resueltos por el Comité de Gestión por mayoría de los votos emitidos

9. En las circunstancias en que el párrafo 5 del Artículo 8 del presente Convenio sea aplicable, las Uniones Aduaneras o Económicas que sean Partes Contratantes, en la votación, tendrán únicamente un número de votos igual al total de votos asignados a sus Miembros que sean Partes Contratantes
10. Previo a la clausura de su sesión, el Comité de Gestión aprobará un informe. Dicho informe se transmitirá al Consejo, a las Partes Contratantes y a los observadores mencionados en los Párrafos 2, 3 y 4.
11. En caso de ausencia de disposiciones pertinentes en el presente Artículo, se aplicará el Reglamento de Procedimientos del Comité Técnico Permanente a menos que el Comité de Gestión decida de otro modo.

Artículo 7

A los efectos de la votación en el Comité de Gestión, se votará cada Anexo Específico y cada Capítulo de un Anexo Específico por separado.

- (a) Cada Parte Contratante tendrá derecho a votar sobre cuestiones relativas a la interpretación, aplicación o modificación del Cuerpo y del Anexo General del Convenio.
- (b) Con relación a asuntos relativos a un Anexo Específico o a un Capítulo de un Anexo Específico que ya estén vigentes, solamente tendrán derecho a votar las Partes Contratantes que hayan aceptado dicho Anexo específico o Capítulo de éste.
- (c) Todas las Partes Contratantes tendrán derecho a votar sobre los proyectos de nuevos Anexos Específicos o de nuevos capítulos de un Anexo Específico.

CAPÍTULO IV

PARTE CONTRATANTE

Ratificación del Convenio

Artículo 8

1. Todo Miembro del Consejo y todo Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados podrá convertirse en Parte Contratante del presente Convenio:
 - (a) suscribiéndolo sin reserve de ratificación;
 - (b) presentando un instrumento de ratificación luego de suscribirlo sujeto a ratificación; o
 - (c) adhiriéndose al mismo.

2. El presente Convenio se encontrará abierto para la suscripción de los Miembros a los que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, hasta el 30 de junio de 1974, en la sede del Consejo en Bruselas. A partir de esta fecha, los Miembros mencionados podrán adherirse al mismo.
3. En el momento de firmar, ratificar o adherirse al presente Convenio, cada Parte Contratante especificará qué Anexo Específico o qué Capítulos del mismo aceptan, en el caso que así lo decidieran. Posteriormente podrán notificar al depositario que aceptan uno o más Anexos Específicos o Capítulos de los mismos.
4. Las Partes Contratantes que acepten cualquier Anexo Específico nuevo o cualquier Capítulo nuevo de un Anexo Específico notificarán al depositario de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo
5. a) Toda Unión Aduanera o Económica, de conformidad con los párrafos 1, 2 y 3 del presente Artículo, podrá convertirse en Parte Contratante del presente Convenio. La mencionada Unión Aduanera o Económica informará al depositario de su competencia respecto de los asuntos cubiertos por el presente Convenio. Dichas Uniones Aduaneras o Económicas informarán también al depositario de cualquier modificación sustancial en el ámbito de sus competencias.

(b) Una Unión Aduanera o Económica que sea Parte Contratante del presente Convenio, para los asuntos de su competencia, ejercerá en su propia representación, los derechos y cumplirá con las obligaciones que el presente Convenio confiere a los Miembros de dicha Unión que sean Partes Contratantes del mismo. En tal caso, los Miembros de dicha Unión no estará habilitados para ejercer estos derechos individualmente, incluyendo el derecho a voto .

Artículo 9

1. Toda Parte Contratante que ratifique el presente Convenio o que adhiera al mismo quedará obligada por toda enmienda efectuada al presente Convenio, incluyendo las del Anexo General, que hubieran entrado en vigencia a la fecha de presentación de su instrumento de ratificación o de adhesión.
2. Toda Parte Contratante que acepte un Anexo Específico o Capítulo del mismo quedará obligada por toda enmienda efectuada a las Normas contenidas en el mencionado Anexo Específico o Capítulo que haya entrado en vigencia a la fecha en que notificara su aceptación al depositario. Toda Parte Contratante que acepte un Anexo Específico o Capítulo del mismo quedará obligada por toda enmienda efectuada a las Prácticas Recomendadas contenidas en el mencionado Anexo Específico o Capítulo, que hubieran entrado en vigencia a la fecha en que se notifique su aceptación ante el depositario, excepto que presentara reservas contra una o más de las mencionadas Prácticas Recomendadas de conformidad con el Artículo 12 del presente Convenio.

Aplicación del Convenio

Artículo 10

1. Toda Parte Contratante podrá, al momento de suscribir el presente Convenio sin reservas de ratificación o con la presentación de su instrumento de ratificación o de adhesión, o en cualquier momento luego de los mismos, declarar mediante una notificación cursada al depositario, que el presente Convenio se extenderá a todos o a algunos de los territorios de cuyas relaciones internacionales es responsable. La notificación mencionada tendrá vigencia tres meses luego de la fecha de recepción de la misma por parte del depositario. No obstante, el presente Convenio no se aplicará a los territorios mencionados en la notificación antes que el mismo haya entrado en vigencia para la Parte Contratante interesada.
2. Toda Parte Contratante que hubiera realizado una notificación conforme al párrafo 1 del presente Artículo, informando que el presente Convenio se extendía a un territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable, podrá notificar al depositario, conforme a las condiciones establecidas en el Artículo 19 del presente Convenio, que el territorio mencionado cesará de aplicar el presente Convenio.

Artículo 11

A los efectos de la aplicación del presente Convenio, toda Unión Aduanera o Económica que sea Parte Contratante del mismo notificará al Secretario General del Consejo acerca de los territorios que conforman la Unión Aduanera o Económica, los cuales serán considerados como un solo territorio.

Aceptación de las disposiciones y reservas

Artículo 12

1. Todas las Partes Contratantes se encuentran sujetas al Anexo General por el presente.
2. Una Parte Contratante puede aceptar uno o más Anexos Específicos, o uno o más Capítulos de los mismos. Cada Parte Contratante que acepte un Anexo Específico o sus Capítulos, quedará obligada por todas las normas establecidas en los mismos. Una Parte Contratante que acepte un Anexo Específico o su(s) Capítulo(s) se encontrará sujeta a todas las Prácticas Recomendadas de los mismos a menos que, al momento de aceptar o en cualquier otro momento luego de la aceptación, dicha Parte notifique al depositario de las Prácticas Recomendadas respecto de las cuales formula sus reservas, señalando las diferencias existentes entre las disposiciones de su legislación nacional y las de las Prácticas Recomendadas en cuestión.

Toda Parte Contratante que hubiera realizado reservas podrá retirarlas, total o parcialmente, en cualquier momento cursando una notificación al depositario indicando la fecha en que dicho retiro entre en vigencia.

3. Toda Parte Contratante que se encuentre sujeta por un Anexo Específico o su(s) Capítulo(s) revisará la posibilidad de retirar las reservas que hubiera formulado a las Prácticas Recomendadas conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 y notificará al Secretario General del Consejo los resultados de la revisión mencionada al término de cada período de tres años que comenzará luego que el presente Convenio haya entrado en vigencia para la Parte Contratante, especificando las disposiciones de su legislación nacional que, en su opinión, se oponen al retiro de las reservas

Implementación de las disposiciones

Artículo 13

1. Cada Parte Contratante deberá implementar las Normas del Anexo General y de los Anexos Específicos o su(s) Capítulo(s) que haya aceptado dentro de un plazo de 36 meses luego de que dicho(s) Anexo(s) o Capítulo (s) mencionados hayan entrado en vigencia para la Parte Contratante mencionada.
2. Cada Parte Contratante implementará las Normas Transitorias establecidas en el Anexo General dentro de un plazo de 60 meses a partir de la fecha en que el Anexo General haya entrado en vigencia para la mencionada Parte Contratante
3. Cada Parte Contratante deberá implementar las Prácticas Recomendadas del Anexo(s) Específico(s) o del Capítulo(s) que hubiera aceptado dentro de un plazo de 36 meses luego que el Anexo(s) Específico(s) o Capítulo(s) mencionado haya entrado en vigencia para la mencionada Parte Contratante, a menos que se hubieran formulado reservas respecto de una o más de esas Prácticas Recomendadas mencionadas.
4. (a) Cuando los plazos previstos para la aplicación de las disposiciones del Anexo General por parte de las Partes Contratantes conforme a los párrafos 1 o 2 del presente Artículo fueran, en la práctica, insuficientes, las mismas podrán solicitar al Comité de Gestión, antes que finalicen los plazos a los que se refieren los párrafos 1 o 2 del presente Artículo, una prórroga de los mismos. Al formular la solicitud, la Parte Contratante indicará las disposiciones del Anexo General con respecto a las cuales se solicita tal prórroga y los motivos para la misma.

(b) En circunstancias excepcionales, el Comité de Gestión accederá a las mencionadas solicitudes de prórroga. Toda decisión del Comité de Gestión otorgando dicha prórroga deberá especificar las circunstancias excepcionales que justifiquen tal decisión y la prórroga no será en ningún caso mayor a un año. Luego que expire el período de prórroga, la Parte Contratante notificará al depositario la implementación de las disposiciones respecto de las cuales se concedió la prórroga.

Resolución de disputas

Artículo 14

1. Toda disputa entre dos o más Partes Contratantes con respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio será en lo posible resuelta por vía de negociaciones directas entre ellas.
2. Toda disputa que no sea resuelta por vía de negociaciones directas será sometida por las Partes Contratantes en desacuerdo a consideración del Comité de Gestión, el cual examinará la disputa y formulará recomendaciones a efectos de su resolución.
3. Las Partes Contratantes en disputa podrán convenir por adelantado aceptar las recomendaciones del Comité de Gestión como vinculantes.

Enmiendas al Convenio

Artículo 15

1. El texto de toda enmienda que el Comité de Gestión recomiende a las Partes Contratantes de conformidad con el Artículo 6, párrafo 5(a)(i) y (ii) será comunicado por la Secretaría General del Consejo a todas las Partes Contratantes y a aquellos Miembros del Consejo que no sean Partes Contratantes.
2. Las enmiendas al Cuerpo del Convenio entrarán en vigencia para todas las Partes Contratantes doce meses después de la entrega al depositario de los instrumentos de aceptación por parte de las Partes Contratantes que se encontraban presentes en la sesión del Comité de Gestión durante la cual se recomendaron las enmiendas, en caso que no se hubiera notificado al depositario ninguna objeción por parte de una Parte Contratante dentro de un período de doce meses siguientes a la fecha de comunicación de tales enmiendas.
3. Toda recomendación de enmienda al Anexo General o a los Anexos Específicos o su(s) Capítulos se considerará aceptada seis meses después de la fecha de su comunicación a las Partes Contratantes, salvo que:
 - (a) Hubiera una objeción por parte de una Parte Contratante o, en el caso de un Anexo Específico o Capítulo, por una Parte Contratante vinculada por ese Anexo Específico o Capítulo. o
 - (b) Una Parte Contratante notificará a la Secretaría General del Consejo que, no obstante su intención de aceptar la recomendación de enmienda, aún no se han cumplido las condiciones necesarias para dicha aceptación.

4. Si una Parte Contratante envía una comunicación a la Secretaría General del Consejo conforme se dispone en el párrafo 3(b) del presente Artículo, podrá, en tanto no haya notificado a la Secretaría General del Consejo su aceptación a la recomendación de enmienda, presentar una objeción a dicha enmienda en el término de dieciocho meses posteriores a la expiración del período de seis meses al que se hace referencia en el párrafo 3 del presente Artículo.
5. En el caso que se hubiera notificado una objeción a la recomendación de enmienda de conformidad con las disposiciones del párrafo 3(a) o 4 del presente Artículo, se considerará que la modificación no ha sido aceptada y no tendrá efecto alguno.
6. Si una Parte Contratante hubiera enviado una comunicación de conformidad con el párrafo 3(b) del presente Artículo, la modificación se considerará aceptada en cualquiera de las fechas siguientes que ocurra primero:
 - (a) La fecha en la cual todas las Partes Contratantes que enviaron las mencionadas comunicaciones hayan notificado a la Secretaría General del Consejo su aceptación de la recomendación de enmienda, disponiéndose, sin embargo, que si todas las aceptaciones fueron notificadas antes de la expiración del período de seis meses al que se hace referencia en el párrafo 3 del presente Artículo, esa fecha será considerada como la fecha de expiración del mencionado período de seis meses;
 - (b) La fecha de expiración del período de dieciocho meses mencionado en el párrafo 4 del presente Artículo
7. Toda modificación al Anexo General o a los Anexos Específicos o sus Capítulos que se considere efectivamente aceptada, entrará en vigencia seis meses después de la fecha en que se consideró aceptada o, en caso de que se especificara un período diferente en la recomendación de enmienda, en la fecha de expiración de dicho período luego de la fecha en que la modificación se consideró aceptada
8. La Secretaría General del Consejo notificará lo antes posible a las Partes Contratantes del presente Convenio cualquier objeción a la recomendación de enmienda que se formule de conformidad con el párrafo 3(a) del presente Artículo, y cualquier comunicación que se reciba de conformidad con el párrafo 3(b) del mismo Artículo. Posteriormente, el Secretario General del Consejo informará a las Partes Contratantes si la Parte Contratante o Partes que enviaron dicha comunicación hubieran formulado alguna objeción a la recomendación de enmienda o si la hubieran aceptado

Artículo 16

1. No obstante el procedimiento de modificación estipulado en el Artículo 15 del presente Convenio, el Comité de Gestión de conformidad con el Artículo 6 podrá decidir la modificación de cualquier Práctica Recomendada o la incorporación de nuevas Prácticas Recomendadas a un Anexo Específico o su Capítulo. La Secretaría General del Consejo invitará a cada Parte Contratante a participar en las deliberaciones

del Comité de Gestión. El texto de la modificación mencionada o la nueva Práctica Recomendada que se decida será comunicado por la Secretaría General del Consejo a las Partes Contratantes y a aquellos Miembros del Consejo que no sean Partes Contratantes del presente Convenio

2. Toda modificación o incorporación de nuevas Prácticas Recomendadas que se decida conforme al párrafo 1 del presente Artículo, entrará en vigencia seis meses después de su comunicación por parte de la Secretaría General del Consejo. Se considerará que cada Parte Contratante que hubiera aceptado un Anexo Específico o un Capítulo del mismo que constituya el objeto de las modificaciones o de la incorporación de nuevas Prácticas Recomendadas mencionadas, ha aceptado las mismas excepto que presente una reserva de conformidad con el procedimiento del Artículo 12 del presente Convenio

Duración de la adhesión

Artículo 17

1. El presente Convenio es de duración ilimitada. No obstante, toda Parte Contratante podrá denunciarlo en cualquier momento luego de que entre en vigencia conforme al Artículo 18 del presente Convenio.
2. La denuncia se notificará mediante un instrumento escrito, presentado ante el depositario.
3. La denuncia tendrá efecto seis meses luego que el depositario reciba el instrumento de denuncia.
4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente Artículo serán también aplicables a los Anexos Específicos o a sus Capítulos de los cuales una Parte Contratante podrá retirar su aceptación en cualquier momento después de la fecha de entrada en vigencia.
5. Toda Parte Contratante que retire su aceptación del Anexo General se interpretará como una denuncia del Convenio. En este caso, se aplicarán también las disposiciones de los párrafos 2 y 3.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Entrada en vigencia del Convenio

Artículo 18

1. El presente Convenio entrará en vigencia tres meses luego que cinco de las entidades a las que se refieren los párrafos 1 y 5 del Artículo 11 anteriormente mencionado, hayan suscrito el Convenio sin reserva de ratificación o hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.
2. El presente Convenio entrará en vigencia para las Partes Contratantes tres meses luego de haberse convertido en Parte Contratante de conformidad con las disposiciones del Artículo 8.

3. Todo anexo específico del presente Convenio o Capítulo del mismo, entrará en vigencia tres meses luego del momento en que cinco Partes Contratantes hayan aceptado el Anexo Específico mencionado o el Capítulo mencionado.
4. Luego que un Anexo Específico o un Capítulo del mismo hayan entrado en vigencia de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, ese Anexo Específico o un Capítulo del mismo entrará en vigencia para toda Parte Contratante, luego de tres meses de haber notificado su aceptación. No obstante, ningún Anexo Específico o Capítulo del mismo entrará en vigencia para una Parte Contratante antes de que el presente Convenio haya entrado en vigencia para la mencionada Parte Contratante.

Depositario del Convenio

Artículo 19

1. El presente Convenio, todas las firmas con o sin reserva de ratificación y todos los instrumentos de ratificación o de adhesión serán presentados ante el Secretario General del Consejo.
2. El depositario deberá:
 - (a) recibir y mantener en custodia los textos originales del presente Convenio;
 - (b) preparar copias certificadas de los textos originales del presente Convenio y transmitirlos a las Partes Contratantes y a aquellos Miembros del Consejo que no sean Partes Contratantes y al Secretario General de Organización de las Naciones Unidas
 - (c) recibir todas las subscripciones con o sin reserva de ratificación, ratificaciones o adhesiones al presente Convenio y recibir y mantener en custodia todo instrumento, notificación y comunicación que se relacione con el mismo;
 - (d) examinar si la subscripción o todo instrumento, notificación o comunicación relacionados con el presente Convenio se encuentra emitido en la forma correspondiente y autorizada, y si fuera necesario, someter el asunto a consideración de la Parte Contratante pertinente;
 - (e) notificar a las Partes Contratantes del presente Convenio, a los Miembros del Consejo que no sean Partes Contratantes del presente y al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas respecto a:
 - firmas, ratificaciones, adhesiones y aceptaciones de los Anexos y de los Capítulos conforme al Artículo 8 del presente Convenio;
 - nuevos Capítulos del Anexo General y nuevos Anexos Específicos o Capítulos de los mismos que el Comité de Gestión decida recomendar a efectos de ser incorporados al presente Convenio;
 - la fecha de la entrada en vigencia del presente Convenio, del Anexo General y de cada Anexo Específico o Capítulo del mismo de conformidad con el Artículo 18 del presente Convenio;

- notificaciones recibidas de conformidad con los Artículos 8, 10, 11, 12 y 13 del presente Convenio
 - retiros de aceptaciones de Anexos/Capítulos por parte de las Partes Contratantes
 - denuncias recibidas conforme al Artículo 17 del presente Convenio; y
 - las enmiendas aceptadas conforme al Artículo 15 del presente Convenio y la fecha de su entrada en vigencia.
3. En caso de discrepancia entre una Parte Contratante y el depositario respecto a la ejecución de las funciones de este último, el depositario o la Parte Contratante mencionada someterán el tema a consideración de las otras Partes Contratantes y de los signatarios o, cuando corresponda, del Comité de Gestión o del Consejo.

Inscripción y Textos Auténticos

Artículo 20

De conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, el presente Convenio será inscrito en la Secretaría de las Naciones Unidas a solicitud del Secretario General del Consejo

En testimonio de lo cual, los signatarios, debidamente autorizados a firmar, han suscrito el presente Convenio

El presente Convenio ha sido celebrado en Kyoto, el dieciocho de mayo de mil novecientos setenta y tres en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, en un solo ejemplar que será depositado en poder del Secretario General del Consejo, quien remitirá copias certificadas a todas las entidades a que se refiere el párrafo 1 del Artículo 8 del presente Convenio.

x

x x

ANNEXE GENERALE

ANEXO GENERAL

ANEXO GENERAL

ÍNDICE

CAPÍTULO 1	PRINCIPIOS GENERALES	1
CAPÍTULO 2	DEFINICIONES.....	2
CAPÍTULO 3	DESPACHO DE MERCANCÍAS Y OTROS TRÁMITES ADUANEROS.	5
CAPÍTULO 4	DERECHOS E IMPUESTOS	16
	A. LIQUIDACIÓN, COBRO Y PAGO DE DERECHOS E IMPUESTOS.....	16
	B. PAGO DIFERIDO DE DERECHOS E IMPUESTOS	18
	C. DEVOLUCIÓN DE DERECHOS E IMPUESTOS.....	19
CAPÍTULO 5	GARANTÍA.....	21
CAPÍTULO 6	CONTROL ADUANERO	23
CAPÍTULO 7	APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN.....	25
CAPÍTULO 8	RELACIÓN ENTRE LA ADUANA Y TERCEROS	26
CAPÍTULO 9	INFORMACIÓN, RESOLUCIONES Y FALLOS COMUNICADOS POR LA ADUANA	28
	A. INFORMACIÓN DEL ALCANCE GENERAL.....	28
	B. INFORMACIÓN DE NATURALEZA ESPECÍFICA.....	28
	C. RESOLUCIONES Y FALLOS.....	29
CAPÍTULO 10	RECURSOS EN MATERIA ADUANERA.....	30
	A. RECURSO.....	30
	B. FORMA Y FUNDAMENTOS DEL RECURSO	31
	C. CONSIDERACIÓN DEL RECURSO	32

CAPÍTULO 1

PRINCIPIOS GENERALES

1.1. Norma

Las Definiciones, Normas y Normas Transitorias contenidas en el presente Anexo se aplicarán a los regímenes aduaneros y a las prácticas establecidas en el mismo, y en la medida en que sea aplicable, a los regímenes y prácticas cubiertos por los Anexos Específicos.

1.2. Norma

Las condiciones a cumplir, así como las formalidades aduaneras que se deberán llevar a cabo a los efectos de los regímenes y prácticas cubiertos en el presente Anexo y en los Anexos Específicos, serán establecidas en la legislación nacional y serán tan sencillas como sea posible

1.3. Norma

La Aduana instituirá y mantendrá relaciones formales de consulta con las empresas, a fin de incrementar la cooperación y de facilitar la participación en el establecimiento de métodos de trabajo más efectivos y coherentes con las disposiciones nacionales y con los acuerdos internacionales.

x

x x

CAPÍTULO 2

DEFINICIONES

A los efectos de los Anexos del presente Convenio se entenderá por:

E6./ **“Aduana”** el Servicio de Gobierno responsable de la administración de la legislación F10 aduanera y de la recaudación de derechos e impuestos y que también tiene la responsabilidad de la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a la importación, exportación, movimiento o almacenaje de mercancías

E21./ **“asistencia administrativa mutua”** las acciones de una administración aduanera F1. en nombre de o en colaboración con otra administración aduanera a fin de aplicar las leyes aduaneras correctamente y a fin de impedir, investigar y reprimir infracciones aduaneras;

E7./ **“Control de aduana”** las medidas aplicadas por la Aduana a fin de asegurar el F3. cumplimiento de la ley aduanera;

E3./ **“control por auditoría”** las medidas mediante las cuales la Aduana se cerciora con F4. respecto a la exactitud y a la autenticidad de las declaraciones a través del examen de los libros, de los registros, de los sistemas comerciales y de la información comercial en poder de las personas interesadas;

E19./ **“declaración de mercancías”** una declaración realizada del modo prescrito por la F8. Aduana, mediante la cual las personas interesadas indican qué régimen aduanero deberá aplicarse a las mercancías y mediante la cual se suministran detalles que la Aduana requiere para la aplicación del régimen mencionado;

E14./ **“declarante”** toda persona que realiza una declaración de mercancías o en cuyo F7. nombre se realiza la declaración mencionada;

E8./ **“Derechos aduaneros”** los derechos establecidos en los aranceles de aduana, a los F9. cuales se encuentran sometidas las mercancías tanto a la entrada como a la salida del territorio aduanero;

- E16./ **“derechos e impuestos”** los derechos e impuestos a la importación y/o exportación;
F12.
- E18./ **“derechos e impuestos de exportación”** los derechos aduaneros y todos los otros F0. derechos, impuestos o recargos percibidos en la exportación o con motivo de la exportación de mercancías, salvo los recargos cuyo monto se limite al costo aproximado de los servicios prestados o percibidos por la Aduana por cuenta de otra autoridad nacional;
- E20./ **“derechos e impuestos de importación”** los derechos aduaneros y todos los otros
F14. derechos, impuestos o recargos percibidos en la importación o con motivo de la importación de mercancías, salvo los recargos cuyo monto se limite al costo aproximado de los servicios prestados o percibidos por la Aduana por cuenta de otra autoridad nacional;
- E5./ **“despacho de mercancías”** el cumplimiento de las formalidades aduaneras
F10. necesarias para permitir a las mercancías ingresar para el consumo, ser exportadas o ser colocadas bajo otro régimen aduanero;
- E25./ **“devolución” (reintegro)** devolución total o parcial, de los derechos e impuestos
F24. pagados por mercancías y la condonación total o parcial de los derechos e impuestos en caso de que el pago no haya sido efectuado;
- E15./ **“fecha de vencimiento”** la fecha en la cual se exigirá el pago de derechos e
F5.
- E9./ **“Formalidades aduaneras”** todas las operaciones que deben realizar las personas
F16. interesadas y la Aduana a los efectos de cumplir con la legislación aduanera;
- E10./ **“Legislación aduanera”** las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la
F18. importación, exportación, movimiento o almacenaje de mercancías, cuya administración y aplicación se encuentran específicamente a cargo de la Aduana y todo otro reglamento elaborado por la Aduana conforme a los poderes que le confiere la ley;
- E24./ **“liberación de mercancías”** acción de la Aduana para permitir que las mercancías
F20. en proceso de despacho se pongan a disposición de las personas interesadas
- E2./ **“liquidación de derechos e impuestos”** la determinación del monto de
F19. derechos e impuestos a pagar;
- E11./ **“ Oficina de aduanas”** la unidad administrativa competente para llevar a cabo las
F2. formalidades aduaneras así como las instalaciones u otras áreas habilitadas a tales efectos por las autoridades competentes;
- E22./ **“omisión”** la ausencia de un acto o de una resolución solicitada a la Aduana dentro
F21. de un plazo razonable, conforme a la legislación aduanera, con respecto a un asunto que le haya sido debidamente presentado;

E23./ **“persona”** tanto persona física como jurídica, excepto que el contexto lo requiera
F22. de otro modo;

E17./ **“reconocimiento de mercancías”** la inspección física de mercancías por parte de la
F27. Aduana a fin de cerciorarse de que la naturaleza, origen, condición, cantidad y valor de las mercancías se encuentran conforme a los detalles suministrados en la declaración de mercancías;

E1./ **“Recurso”** el acto mediante el cual una persona directamente afectada por una
F23. resolución o por una omisión de Aduanas y que se considere dañada por la misma, impugne la resolución u omisión mencionada ante una autoridad competente;

E13./ **“Resolución”** el acto individual mediante el cual la Aduana resuelve sobre un asunto
F6. relativo a la legislación aduanera;

E26./ **“seguridad”** aquello que garantiza a satisfacción de la Aduana que se cumplirá una
F17. obligación con la Aduana. La seguridad se describe como “general” cuando asegura que se cumplirán las obligaciones derivadas de varias operaciones

E27./ **“tercero”** cualquier persona que actuando en nombre de otra persona, trate
F26. directamente con la Aduana con relación a la importación, exportación, movimiento o almacenaje de mercancías

E12./ **“territorio aduanero”** el territorio en el cual es aplicable la legislación aduanera de una
F25. Parte Contratante;

E4./ **“verificación de declaración de mercancías”** la acción llevada a cabo por la Aduana
F15. a fin de cerciorarse que la declaración de mercancías haya sido correctamente realizada y que los documentos justificativos correspondientes cumplen con las condiciones prescritas;

x

x x

CAPÍTULO 3

DESPACHO DE MERCANCÍAS Y OTRAS FORMALIDADES ADUANERAS

Oficinas de Aduanas competentes

3.1. Norma

La Aduana designará las oficinas de aduanas en que se presentarán o despacharán las mercancías. Asimismo determinará la competencia y la ubicación de estas oficinas de aduanas y sus días y horas de atención al público, teniendo en cuenta especialmente las necesidades del comercio

3.2. Norma

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última, sujeta a la disponibilidad de recursos, llevará a cabo las funciones correspondientes a prácticas y regímenes aduaneros fuera de las horas de atención al público establecidas o fuera de las oficinas de Aduana. Todo gasto a cobrar por la Aduana se limitará al costo aproximado de los servicios prestados.

3.3. Norma

Cuando la oficina de aduanas se encuentre ubicada en un cruce de frontera común, las administraciones aduaneras involucradas armonizarán los horarios de atención al público y la competencia de las oficinas mencionadas.

3.4. Norma Transitoria

En cruces de frontera comunes, las administraciones aduaneras involucradas, cuando sea posible, efectuarán los controles en forma conjunta.

3.5. Norma Transitoria

Cuando la Aduana desee establecer una nueva oficina de aduanas o convertir una ya existente ubicada en un cruce de frontera común, siempre que sea posible, cooperará con la Aduana vecina para establecer una oficina de aduanas yuxtapuesta a fin de facilitar controles conjuntos.

Declarante

(a) *Personas con derecho a actuar como declarantes*

3.6. Norma

La legislación nacional determinará las condiciones bajo las cuales una persona tiene derecho a actuar como declarante.

3.7. Norma

Toda persona con derecho a disponer de las mercancías tendrá derecho a actuar como declarante.

(b) *Responsabilidades del declarante*

3.8. Norma

El declarante será responsable ante la Aduana por la exactitud de la información proporcionada en la declaración de mercancías y por el pago de derechos e impuestos.

(c) *Derechos del declarante*

3.9. Norma

Antes de presentar la declaración de mercancías y bajo las condiciones establecidas por la Aduana, el declarante estará autorizado a:

- (a) inspeccionar las mercancías; y
- (b) retirar muestras.

3.10. Norma

La Aduana no exigirá una declaración de mercancías por separado respecto a las muestras cuyo retiro fuera autorizado bajo la supervisión de la Aduana, a condición que las muestras mencionadas sean incluidas en la declaración de mercancías de la carga correspondiente.

Declaración de mercancías

(a) Formato y contenido de la declaración de mercancías

3.11. Norma

El contenido de la declaración de mercancías será establecido por la Aduana. El formato de papel de la declaración de mercancías será conforme al diseño de página modelo de las Naciones Unidas.

En el caso de regímenes automatizados de despacho de aduanas, el formato de la declaración electrónicamente presentada se basará en las normas internacionales de intercambio de información electrónica, del modo indicado en las Recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre tecnología de información.

3.12. Norma

La Aduana limitará la información exigida en la declaración de mercancías a aquellos datos que considere imprescindibles para la liquidación y cobro de derechos e impuestos, la confección de estadísticas y la aplicación de la legislación aduanera.

3.13. Norma

El declarante que por razones que la Aduana considere válidas, no posea toda la información necesaria para realizar una declaración de mercancías, se encontrará autorizado a presentar una declaración de mercancías provisional o incompleta, a condición que contenga la información que la Aduana considere necesaria y que el declarante se haga responsable de completarla dentro de un plazo determinado

3.14. Norma

En caso que la Aduana admita una declaración de mercancías provisional o incompleta, no se aplicará a las mercancías un tratamiento arancelario distinto al que se le habría asignado en caso que se hubiera presentado directamente una declaración de mercancías completa y correcta.

El despacho de mercancías no será diferido a condición que toda garantía exigida haya sido presentada a fin de asegurar el cobro de cualquier derecho o impuesto aplicable.

3.15. Norma

La Aduana exigirá la entrega de la declaración de mercancías original, y el número mínimo de copias necesarias.

(b) Documentos justificativos de la declaración de mercancías

3.16. Norma

Como respaldo de la declaración de mercancías, la Aduana solicitará únicamente aquellos documentos justificativos indispensables para permitir el control de la operación y para cerciorarse que se ha cumplido con todos los requisitos relativos a la aplicación de la legislación aduanera.

3.17. Norma

En caso que algunos de los documentos justificativos correspondientes no pudieran ser presentados junto con la declaración de mercancías por razones que la Aduana estime válidas, se permitirá que los mismos sean presentados dentro de un plazo determinado.

3.18. Norma Transitoria

La Aduana permitirá la presentación de documentos por medios electrónicos.

3.19. Norma

La Aduana no solicitará la traducción de la información contenida en los documentos justificativos excepto cuando sea necesario a fin de permitir procesar la declaración de mercancías mencionada.

Presentación, inscripción y verificación de la declaración de mercancías

3.20. Norma

La Aduana permitirá que se presente la declaración de mercancías en cualquier oficina de aduanas designada.

3.21. Norma Transitoria

La Aduana permitirá que la declaración de mercancías se efectúe electrónicamente.

3.22. Norma

La declaración de mercancías será presentada en el horario dispuesto por la Aduana

3.23. Norma

Cuando la legislación nacional establezca que la declaración de mercancías deba ser presentada durante un plazo determinado, el tiempo establecido deberá ser suficiente para que el declarante complete la declaración de mercancías y para que obtenga los documentos justificativos requeridos

3.24. Norma

A solicitud del declarante y por razones que la Aduana considere válidas, esta última prorrogará el plazo fijado para la presentación de la declaración de mercancías.

3.25. Norma

La legislación nacional establecerá las condiciones para la presentación y admisión o verificación de la declaración de mercancías y de los documentos justificativos antes que lleguen las mercancías.

3.26. Norma

Cuando la Aduana no pueda admitir la declaración de mercancías, la misma indicará al declarante los motivos del rechazo.

3.27. Norma

La Aduana permitirá al declarante enmendar una declaración de mercancías ya presentada, a condición que cuando se reciba la solicitud no haya comenzado la verificación de la declaración de mercancías ni el reconocimiento de las mercancías.

3.28. Norma Transitoria

La Aduana permitirá al declarante enmendar la declaración de mercancías cuando una solicitud haya sido recibida luego de comenzada la verificación de la declaración de mercancías, si considera válidas las razones esgrimidas por el declarante.

3.29. Norma Transitoria

El declarante estará autorizado a retirar su declaración de mercancías y a solicitar otro régimen aduanero, a condición que la solicitud para realizarlo sea presentada a la Aduana antes que las mercancías hayan sido retiradas y que las razones esgrimidas sean consideradas válidas por la Aduana.

3.30. Norma

La verificación de la declaración de mercancías se llevará a cabo al mismo tiempo o tan pronto como sea posible luego que la declaración de mercancías haya sido admitida.

3.31. Norma

A los efectos de verificar la declaración de mercancías, la Aduana llevará a cabo únicamente aquellas acciones que considere indispensables para asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera

Regímenes especiales para personas autorizadas

3.32. Norma Transitoria

Para las personas autorizadas que cumplan con criterios establecidos por la Aduana, incluso quienes tengan antecedentes satisfactorios en materia aduanera y que utilicen un sistema eficaz para el manejo de registros comerciales, la Aduana implementará:

- el retiro de mercancías contra presentación de la información mínima necesaria para identificar las mercancías y completar posteriormente la declaración de mercancías definitiva;
- el despacho de las mercancías en las instalaciones del declarante o en otro lugar habilitado por la Aduana;

y además en la medida que sea posible se considerará la implementación de otros procedimientos especiales como:

- la presentación de una sola declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones dentro de un plazo determinado, cuando las operaciones mencionadas sean realizadas frecuentemente por la misma persona;
- uso de los registros comerciales de personas autorizadas para liquidar ellas mismas sus derechos e impuestos y, cuando corresponda, verificar el cumplimiento de otros requisitos de Aduanas
- presentación de la declaración de mercancías por medio de una mención en los registros de la persona autorizada, a completar posteriormente con una declaración de mercancías complementaria

Reconocimiento de las mercancías

(a) Plazo para el reconocimiento de mercancías

3.33. Norma

Cuando la Aduana decida que las mercancías declaradas deberán ser reconocidas, el mencionado reconocimiento se llevará a cabo tan pronto como sea posible luego que la declaración de mercancías haya sido admitida.

3.34. Norma

Cuando se programen los reconocimientos de mercancías, se dará prioridad al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo carácter de urgencia hubiera sido aceptado por la Aduana.

3.35. Norma Transitoria

En caso que las mercancías deban ser sometidas al control de otras autoridades competentes y que la Aduana también programe un reconocimiento, la Aduana se asegurará que el reconocimiento y los controles sean coordinados, y en lo posible, que sean realizados al mismo tiempo.

(b) Presencia del declarante en el reconocimiento de las mercancías

3.36. Norma

La Aduana tendrá en cuenta las peticiones del declarante de estar presente o estar representado durante el reconocimiento de las mercancías. Estas peticiones se autorizarán excepto en circunstancias excepcionales.

3.37. Norma

La Aduana solicitará al declarante o su representante que asista al reconocimiento de las mercancías, cuando lo estime útil, a fin de proporcionarle la asistencia necesaria para facilitar el reconocimiento

(c) Muestreo por parte de la Aduana

3.38. Norma

Se tomará muestras únicamente cuando la Aduana lo considere necesario a fin de establecer la descripción arancelaria y/o el valor de las mercancías declaradas o para asegurar la aplicación de otras disposiciones de la legislación nacional. Las muestras tomadas serán tan pequeñas como sea posible.

Errores

3.39. Norma

La Aduana no impondrá multas excesivas por errores cuando considere que los mismos fueron involuntarios sin intención fraudulenta o grave negligencia. Cuando considere necesario evitar la reincidencia de tales errores, podrá imponer una multa, pero la misma no será mayor que lo necesario a tales efectos.

Retiro de mercancías

3.40. Norma

Las mercancías declaradas serán retiradas tan pronto como la Aduana las haya reconocido o haya decidido no reconocerlas dadas las siguientes condiciones:

- que no se hubieran cometido infracciones;
 - que las licencias de importación o de exportación o cualquier otro documento solicitado haya sido adquirido;
 - que todos los permisos relativos al régimen considerado hayan sido adquiridos; y
 - que los derechos e impuestos hayan sido pagados o que se hayan tomado las medidas necesarias a fin de asegurar su cobro.
-

3.41. Norma

En caso que la Aduana tenga la certeza que el declarante cumplirá con todas las formalidades respecto al desalmacenaje, la misma autorizará el retiro de las mercancías a condición que el declarante presente un documento comercial u oficial con los datos principales relativos al envío y que sea aceptado por la Aduana, así como una garantía, si correspondiera, que asegure el cobro de los derechos e impuestos aplicables

3.42. Norma

Cuando la Aduana decida que es preciso un análisis de laboratorio de las muestras, un documento técnico detallado o el asesoramiento de un experto, se autorizará el retiro de las mercancías antes que estén los resultados del examen mencionado, a condición que se haya suministrado toda garantía solicitada y a condición que las mercancías no sean objeto de prohibiciones o restricciones

3.43. Norma

Cuando se constate una infracción la Aduana no esperará a que se complete el curso de acción judicial o proceso administrativo antes de permitir el retiro de las mercancías, a condición que las mercancías no se encuentren sujetas a intervención o decomiso o vayan a necesitarse como evidencia en una fase posterior y que el declarante pague los derechos e impuestos y que suministre una garantía que asegure el cobro de todo otro derecho o impuesto adicional y de toda multa que resultara exigible.

Abandono o destrucción de mercancías

3.44. Norma

Cuando las mercancías aún no hayan sido despachadas para su consumo o cuando hayan sido colocadas bajo otro régimen aduanero, y a condición que no se haya constatado ninguna infracción, no se le solicitará a la persona interesada que pague derechos ni impuestos, o tendrá derecho a la devolución de los mismos cuando:

- a solicitud y a criterio de la Aduana, las mercancías mencionadas sean abandonadas para beneficio del Tesoro Público o destruidas o calificadas sin valor comercial bajo el control de la Aduana. Todos los gastos correspondientes serán a cargo de la persona interesada.
- dichas mercancías se destruyan o se pierdan irrecuperablemente por accidente o fuerza mayor, siempre que dicha destrucción o pérdida esté debidamente acreditada a satisfacción de la Aduana;
- en escasez debido a la naturaleza de las mercancías, cuando dicha escasez resulte debidamente establecida a satisfacción de la Aduana.

Todo desperdicio o sobrante resultante de la destrucción que sea empleado para el consumo o que sea exportado se encontrará sujeto a los derechos e impuestos que le habrían sido aplicados si dicho deshecho o sobrante hubiera sido importado o exportado en ese estado.

3.45. Norma Transitoria

Cuando la Aduana venda las mercancías que no hayan sido declaradas dentro del plazo establecido o que no hayan podido ser retiradas aunque no se haya constatado alguna infracción, el producto de la venta luego de la deducción de cualquier derecho e impuesto y de cualquier otro recargo o gasto en que se haya incurrido, se entregará a aquellas personas con derecho a recibirlo, o cuando esto no sea posible, se mantendrá a su disposición por un período de tiempo determinado.

x

x

x

CAPÍTULO 4

DERECHOS E IMPUESTOS

A. LIQUIDACIÓN, COBRO Y PAGO DE DERECHOS E IMPUESTOS

4.1. Norma

La legislación nacional definirá bajo qué condiciones serán exigibles los derechos e impuestos.

4.2. Norma

El plazo acordado para la liquidación de derechos e impuestos exigibles será determinado por la legislación nacional. La liquidación se realizará a continuación, tan pronto como sea posible, luego de la presentación de la declaración de mercancías o a partir del momento en que los derechos sean exigibles

4.3. Norma

Los elementos en que se basa la liquidación de derechos e impuestos, así como las condiciones bajo las cuales se determinarán serán especificados en la legislación nacional.

4.4. Norma

Los tipos de derechos y de impuestos exigibles aparecerán en publicaciones oficiales.

4.5. Norma

La legislación nacional especificará el momento que se tomará en consideración a los efectos de determinar los tipos de derechos e impuestos.

4.6. Norma

La legislación Nacional determinará las modalidades de pago que se podrán emplear para pagar derechos e impuestos.

4.7. Norma

La legislación nacional precisará la(s) persona(s) responsable(s) del pago de derechos e impuestos.

4.8. Norma

La legislación nacional determinará la fecha de vencimiento así como el lugar donde se efectuará el pago mencionado.

4.9. Norma

Cuando la legislación nacional determine que la fecha de vencimiento de pago pueda ser fijada luego del retiro de las mercancías, esa fecha será por lo menos de diez días después del retiro. No se cobrará intereses por el período transcurrido entre la fecha del retiro y la fecha de vencimiento.

4.10. Norma

La legislación nacional determinará el plazo dentro del cual la Aduana podrá iniciar acciones legales para el cobro de derechos e impuestos que no hayan sido pagados a la fecha de vencimiento.

4.11. Norma

La legislación nacional determinará la tasa de interés a cobrar así como las condiciones de aplicación del mencionado interés, cuando los derechos e impuestos imponible no hayan sido pagados a la fecha de vencimiento.

4.12. Norma

Cuando los derechos e impuestos hayan sido pagados, se entregará al autor del pago un recibo que constituirá la prueba de pago, a menos que el pago sea probado de otro modo.

4.13. Norma Transitoria

La legislación nacional determinará un valor o un monto mínimo de derechos e impuestos por debajo del cual no se cobrarán derechos o impuestos.

4.14. Norma

En caso que la Aduana constate errores cometidos en la declaración de mercancías o en la liquidación de derechos e impuestos, que ocasionen que el cobro o la devolución del monto de derechos e impuestos sea inferior a los legalmente imponible, ella corregirá los errores y cobrará el monto impago. No obstante, si el monto mencionado fuera inferior al monto mínimo especificado en la legislación nacional, la Aduana no cobrará ni reembolsará dicho monto.

B. PAGO DIFERIDO DE DERECHOS E IMPUESTOS**4.15. Norma**

Cuando la legislación nacional autorice el pago diferido de derechos e impuestos, la misma determinará bajo qué condiciones se concederá la facilidad mencionada.

4.16. Norma

El pago diferido será acordado sin el cobro de intereses en la medida que sea posible.

4.17. Norma

El plazo para el pago diferido de derechos e impuestos será por lo menos de catorce días.

C. DEVOLUCIÓN DE DERECHOS E IMPUESTOS

4.18. Norma

Se procederá a la devolución de los derechos e impuestos cuando se compruebe que se han exigido por importe superior al previsto como consecuencia de un error en la liquidación.

4.19. Norma

Se procederá a la devolución de derechos e impuestos respecto a mercancías importadas o exportadas que se hayan encontrado defectuosas o que de otro modo no se encontraran conformes a las especificaciones convenidas al momento de importación o de exportación, y que sean devueltas al proveedor o a otra persona designada por el proveedor, a condición que:

- las mercancías no hayan sido elaboradas, reparadas o usadas en el país de importación, y sean reexportadas dentro de un plazo razonable;
- que no hayan sido elaboradas, reparadas o usadas en el país de exportación, y sean reimportadas dentro de un plazo razonable;

No obstante, la utilización de las mercancías no impedirá la devolución en caso que dicha utilización haya sido indispensable para constatar sus defectos u otras circunstancias que hayan motivado su reexportación o reimportación.

Como una alternativa a la reexportación o reimportación, a criterio de la Aduana, las mercancías podrán ser abandonadas a beneficio del Tesoro Público o destruidas o consideradas sin valor comercial bajo el control de la Aduana. El abandono o la destrucción mencionados no deberán ocasionar gastos al Tesoro Público.

4.20. Norma Transitoria

Cuando la Aduana autorice que las mercancías originalmente declaradas para un régimen aduanero con pago de derechos e impuestos sean colocadas bajo otro régimen aduanero, se devolverán los derechos e impuestos cobrados por encima del monto a pagar bajo el nuevo régimen.

4.21. Norma

La resolución respecto al reclamo de devolución deberá hacerse efectiva y notificarse por escrito a la persona interesada, sin demora innecesaria, y la devolución de los montos cobrados en exceso se efectuará tan pronto como sea posible luego de verificar los reclamos.

4.22. Norma

Cuando la Aduana establezca que el exceso de cobro es el resultado de un error por parte de la Aduana en la liquidación de derechos e impuestos, la devolución será un asunto prioritario.

4.23. Norma

Cuando se fijen plazos por fuera de los cuales no se aceptarán reclamos por devolución, los plazos mencionados tendrán la suficiente duración como para tomar en cuenta las circunstancias particulares de los diferentes casos en los que la devolución sea susceptible de ser concedida.

4.24. Norma

La Aduana no devolverá derechos e impuestos si el monto en cuestión es menor al monto mínimo previsto por la legislación nacional.

x

x

x

CAPÍTULO 5

GARANTÍA

5.1. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en que se exige una garantía y especificará las formas en que ésta debe presentarse

5.2. Norma

La Aduana determinará el monto de la garantía.

5.3. Norma

Toda persona que deba constituir una garantía podrá elegir cualquier forma de garantía a condición que sea aceptable para la Aduana.

5.4. Norma

Cuando la legislación nacional lo prevea, la Aduana no exigirá una garantía cuando esté convencida de que se cumplirá una obligación ante ella.

5.5. Norma

Cuando se exija una garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones resultantes de un régimen aduanero, la Aduana aceptará una garantía general, especialmente de los declarantes que regularmente declaran mercancías en las distintas oficinas del territorio aduanero.

5.6. Norma

Cuando se exija una garantía, el monto de la misma será tan bajo como sea posible y, respecto al pago de los derechos e impuestos, no excederá al monto eventualmente exigible.

5.7. Norma

Cuando se haya presentado una garantía, la misma será liberada tan pronto como sea posible luego que la Aduana estime que las obligaciones por las que se exigió han sido debidamente cumplidas.

x

x

x

CAPÍTULO 6

CONTROL ADUANERO

6.1. Norma

Todas las mercancías, e incluso los medios de transporte que entren o salgan del territorio aduanero, se encuentren o no sujetos a derechos e impuestos, serán sometidos al control aduanero.

6.2. Norma

El control aduanero se limitará al mínimo necesario a fin de asegurar el cumplimiento de la legislación de aduanas.

6.3. Norma

En la aplicación del control aduanero, la Aduana utilizará la gestión de riesgo.

6.4. Norma

La Aduana empleará análisis de riesgo para determinar qué personas y qué mercancías deberán ser reconocidas, incluyendo medios de transporte, y el alcance del reconocimiento

6.5. Norma

La Aduana adoptará como apoyo a la gestión de riesgo, una estrategia consistente en medir el grado de aplicación de la ley.

6.6. Norma

Los sistemas de control aduanero incluirán controles basados en auditorías.

6.7. Norma

La Aduana buscará la cooperación con otras administraciones aduaneras, así como la celebración de acuerdos de asistencia administrativa mutua a fin de mejorar el control aduanero.

6.8. Norma

La Aduana buscará la cooperación con el sector empresarial así como la celebración de Memorándums de Entendimiento con el objeto de mejorar el control aduanero.

6.9. Norma Transitoria

La Aduana usará tecnología de información y comercio electrónico tan ampliamente como sea posible a fin de mejorar el control aduanero.

6.10. Norma

La Aduana evaluará los sistemas comerciales de las empresas en el caso en que los mencionados sistemas tengan incidencia en las operaciones aduaneras, a fin de asegurar el cumplimiento de las prescripciones aduaneras.

x

x

x

CAPÍTULO 7

APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN

7.1. Norma

La Aduana aplicará tecnología de información a fin de respaldar las operaciones aduaneras, cuando su aplicación resulte rentable y eficaz tanto para la Aduana como para el comercio. La Aduana fijará las condiciones de su aplicación.

7.2. Norma

Cuando la Aduana adopte sistemas o aplicaciones informáticas, los mismos deberán ser internacionalmente aceptables.

7.3. Norma

La adopción de tecnología de información se realizará luego de consultar, en la medida de lo posible, con todas las partes relevantes directamente afectadas.

7.4. Norma

Toda legislación nacional nueva o revisada deberá considerar:

- métodos de comercio electrónico como solución alternativa de documentos emitidos en papel;
- métodos de autenticación tanto electrónicos como en papel;
- el derecho de la Aduana de retener información para su propio uso y, cuando corresponda, intercambiar la información mencionada con otras administraciones aduaneras, así como con otras partes legalmente autorizadas, mediante técnicas de comercio electrónico.

x

x x

CAPÍTULO 8

RELACIONES ENTRE LA ADUANA Y TERCEROS

8.1. Norma

Las personas interesadas podrán elegir entre llevar a cabo sus negocios con la Aduana directamente o mediante la designación de un tercero que actúe en su nombre.

8.2. Norma

La legislación nacional determinará bajo qué condiciones una persona podrá actuar por y en nombre de otra persona con respecto a la Aduana y determinará las responsabilidades de los terceros respecto a la Aduana en lo que se refiere a derechos e impuestos y eventuales irregularidades.

8.3. Norma

Las operaciones aduaneras que la persona interesada elija realizar por su propia cuenta no serán objeto de un tratamiento menos favorable, ni serán sometidas a condiciones más rigurosas que aquellas operaciones aduaneras que sean manejadas por un tercero a nombre de la persona interesada.

8.4. Norma

Toda persona que sea designada como tercero, tendrá los mismos derechos que la persona que le designó en aquellos asuntos relacionados con las operaciones aduaneras.

8.5. Norma

La Aduana preverá la participación de terceros en las consultas oficiales que realice con el sector comercial.

8.6. Norma

La Aduana determinará las circunstancias en las cuales no se encontrará dispuesta a tratar con terceros.

8.7. Norma

La Aduana notificará por escrito a terceros sobre cualquier resolución contraria a la celebración de transacciones comerciales.

x

x

x

CAPÍTULO 9

INFORMACIÓN, RESOLUCIONES Y FALLOS COMUNICADOS POR LA ADUANA

A. INFORMACIÓN DE APLICACIÓN GENERAL

9.1. Norma

La Aduana tomará todas las medidas pertinentes para que toda la información importante de aplicación general relativa a la legislación aduanera se encuentre fácilmente disponible para toda persona interesada

9.2. Norma

Cuando la información facilitada deba ser enmendada debido a modificaciones introducidas en la legislación aduanera, o respecto a disposiciones o requisitos administrativos, la Aduana pondrá a disposición de las personas interesadas la información revisada, con suficiente anterioridad a la entrada en vigencia de las modificaciones para que éstas puedan tenerlas en cuenta, excepto que sea imposible publicarlas por adelantado.

9.3. Norma Transitoria

La Aduana utilizará la tecnología de información a fin de mejorar el suministro de información.

B. INFORMACIÓN DE NATURALEZA ESPECÍFICA

9.4. Norma

A solicitud de la persona interesada, la aduana facilitará, con la mayor rapidez y exactitud posible, información relativa a las cuestiones específicas planteadas por la persona interesada y relativas a la legislación aduanera

9.5. Norma

La Aduana no solamente proporcionará la información especialmente solicitada sino también toda otra información pertinente que considere de utilidad para la persona interesada.

9.6. Norma

Cuando la Aduana proporcione información, se asegurará de no divulgar detalles de carácter privado o confidencial que afecten a la Aduana o a terceros, excepto que la divulgación mencionada se encuentre contemplada o autorizada por la legislación nacional.

9.7. Norma

Cuando la Aduana no pueda proporcionar información gratuitamente, la remuneración exigida se limitará al costo aproximado de los servicios prestados.

C. RESOLUCIONES Y FALLOS**9.8. Norma**

Previa solicitud por escrito por parte de la persona interesada, la Aduana notificará su resolución por escrito dentro del plazo determinado por la legislación nacional. Cuando la resolución sea desfavorable a la persona interesada, la Aduana informará sobre los motivos de la resolución y sobre la posibilidad de interponer un recurso.

9.9. Norma

La Aduana emitirá fallos vinculantes a solicitud de la persona interesada, siempre que la Aduana disponga de toda la información que considere necesaria.

x

x

x

CAPÍTULO 10

RECURSOS EN MATERIA ADUANERA

A. RECURSO

10.1. Norma

La legislación nacional preverá el derecho de interponer un recurso en materia aduanera.

10.2. Norma

Toda persona que se encuentre directamente afectada por una resolución u omisión de la Aduana, dispondrá del derecho de interponer un recurso.

10.3. Norma

La persona directamente afectada por una resolución u omisión de la Aduana será informada sobre las razones que motivaron la mencionada resolución u omisión, dentro de un plazo determinado en la legislación nacional, y luego de haber efectuado la solicitud ante la Aduana. La persona luego decidirá si desea interponer el recurso o no.

10.4. Norma

La legislación nacional preverá el derecho de interponer un primer recurso ante la Aduana.

10.5. Norma

Cuando sea rechazado un recurso ante la Aduana, el demandante tendrá derecho a presentar un nuevo recurso ante una autoridad independiente de la administración aduanera.

10.6. Norma

En la instancia final, el demandante tendrá el derecho de recurrir ante una autoridad judicial.

B. FORMA Y FUNDAMENTOS DEL RECURSO**10.7. Norma**

Un recurso será presentado por escrito y determinará las causas por las cuales se presenta.

10.8. Norma

Se determinará un plazo para la presentación de un recurso contra una resolución de la Aduana y el mismo será suficiente como para permitir al demandante estudiar la resolución impugnada y para preparar un recurso

10.9. Norma

Cuando se interponga un recurso ante la Aduana, no será necesario de oficio presentar los elementos de prueba junto con el escrito del recurso, pero si fuera necesario, se otorgará un tiempo razonable para la presentación de la prueba mencionada.

C. CONSIDERACIÓN DEL RECURSO

10.10. Norma

La Aduana decidirá sobre un recurso y notificará su resolución al demandante por escrito tan pronto como sea posible.

10.11. Norma

Cuando un recurso ante la Aduana sea rechazado, la Aduana establecerá las razones que sustenten el rechazo mencionado y notificará al demandante con respecto a su derecho de introducir un nuevo recurso ante una autoridad administrativa o independiente y con referencia a los plazos para la presentación del recurso mencionado.

10.12. Norma

Cuando se pronuncie un fallo favorable respecto a un recurso, la Aduana aplicará su resolución o la de la autoridad independiente o judicial lo antes posible, excepto en los casos en que la Aduana presente ella misma un recurso contra la resolución mencionada.

x

x

x

ANEXOS ESPECÍFICOS

ANEXOS ESPECÍFICOS

ÍNDICE

Anexo A	Llegada de las mercancías al territorio aduanero
Capítulo 1	Formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de mercancías
Capítulo 2	Almacenamiento temporal de mercancías
Anexo B	Importación
Capítulo 1	Despacho de mercancías para el consumo
Capítulo 2	Re-importación en el mismo estado
Capítulo 3	Exoneración de derechos e impuestos a la importación
Anexo C	Exportación
Capítulo 1	Exportación a título definitivo
Anexo D	Almacenes aduaneros y zonas francas
Capítulo 1	Almacenes aduaneros
Capítulo 2	Zonas francas
Anexo E	Tránsito
Capítulo 1	Tránsito aduanero
Capítulo 2	Transbordo
Capítulo 3	Transporte de mercancías por cabotaje
Anexo F	Procesamiento
Capítulo 1	Procesamiento activo
Capítulo 2	Procesamiento pasivo
Capítulo 3	Reintegro de derechos aduaneros (“drawback”)
Capítulo 4	Procesamiento de mercancías para consumo
Anexo G	Admisión temporal
Capítulo 1	Admisión temporal
Anexo H	Infracciones
Capítulo 1	Infracciones aduaneras
Anexo J	Regímenes especiales
Capítulo 1	Viajeros
Capítulo 2	Tráfico postal
Capítulo 3	Medios de transporte con fines comerciales
Capítulo 4	Provisiones
Capítulo 5	Envíos de ayuda
Anexo K	Origen
Capítulo 1	Reglas de origen
Capítulo 2	Prueba documental de origen
Capítulo 3	Control de pruebas documentales de origen

Anexo Específico A

Llegada de mercancías al territorio aduanero

Anexo Específico A

Capítulo 1

**Formalidades aduaneras previas
a la presentación de la
declaración de mercancías**

Anexo Específico A

Capítulo 1

Formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de mercancías

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E3./ **"Formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de**
F1. **mercancías"**, el conjunto de operaciones que debe efectuar la persona interesada y la Aduana desde la introducción de las mercancías en el territorio aduanero hasta el momento en que son colocadas bajo un régimen aduanero.
- E1./ **"Manifiesto de carga "** la información presentada con toda anterioridad o a la
F2. llegada o a la partida de un medio de transporte con fines comerciales, a condición que suministre la información solicitada por la Aduana relativo a la carta introducida o retirada del territorio aduanero;
- E2./ **"Transportista"** la persona que transporta efectivamente las mercancías o que
F3. tiene el mando o la responsabilidad del medio de transporte;

Principios

1. Norma

Las formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de mercancías se rigen por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Práctica recomendada

Las formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de mercancías deberían ser aplicables en las mismas condiciones, cualquiera que sea el país de origen o de procedencia de las mercancías..

Introducción de mercancías en el territorio aduanero

(a) Lugares de introducción de mercancías en el territorio aduanero

3. Norma

La legislación nacional designará los lugares de introducción de las mercancías en el territorio aduanero. La Aduana determinará los itinerarios a seguir a fin de encaminar las mercancías directamente a la oficina de aduanas o a cualquier otro lugar que ella designara, cuando la misma lo considere necesario a efectos de control. Para determinar estos lugares e itinerarios se deberá tener en cuenta especialmente las necesidades particulares del comercio.

Esta norma no aplica a las mercancías transportadas a bordo de embarcaciones o aviones que crucen el territorio aduanero sin hacer escala en un puerto o aeropuerto del territorio aduanero.

(b) Obligaciones del transportista

4. Norma

El transportista será responsable ante la Aduana de asegurar que todas las mercancías sean incluidas en el manifiesto de carga o que le sean indicadas a la Aduana de alguna otra forma autorizada..

5. Norma

La introducción de mercancías en el territorio aduanero implica para el transportista la obligación de conducir las mercancías directamente conforme a los itinerarios determinados, cuando así esté indicado, y sin demora, a una oficina de aduanas o a otro lugar, designado por la Aduana, sin modificar ni la naturaleza ni el embalaje de las mercancías y sin romper los precintos aduaneros.

La presente norma no aplica a las mercancías transportadas a bordo de embarcaciones o aviones que crucen el territorio aduanero sin realizar escala en un puerto o aeropuerto ubicado en territorio aduanero.

6. Norma

Cuando el transporte de las mercancías desde el lugar de introducción en el territorio aduanero a la oficina de aduanas u otro lugar designado sea interrumpido por causa de accidente o de fuerza mayor, el transportista está obligado a tomar todas las medidas razonablemente pertinentes a fin de evitar que las mercancías circulen en condiciones no autorizadas y a informar a las autoridades aduaneras o a otras autoridades competentes sobre la naturaleza del accidente o sobre otras circunstancias que hayan interrumpido el transporte.

Presentación de las mercancías a la Aduana

(a) Documentación

7. Práctica recomendada

Cuando la oficina de aduanas ante la cual deban presentarse las mercancías no esté situada en el lugar de introducción de las mercancías en el territorio aduanero, la Aduana debería exigir la presentación de documentación ante las autoridades aduaneras de ese lugar, solamente cuando la Aduana lo considere necesario por razones de control

8. Norma

Cuando la Aduana exija documentación para la presentación de las mercancías en la Aduana aceptará que la misma no contenga más información que la necesaria para identificar las mercancías y el medio de transporte.

9. Práctica recomendada

La Aduana debería limitar la información exigida a la disponible en la documentación normal del transportista y sus requisitos deberían basarse en las exigencias establecidas en los acuerdos internacionales pertinentes en materia de transporte.

10. Práctica recomendada

La Aduana debería aceptar normalmente un manifiesto de carga como la única documentación exigida para la presentación de las mercancías.

11. Práctica recomendada

La oficina de aduanas responsable de la aceptación de la documentación exigida para la presentación de las mercancías debería estar igualmente habilitada para aceptar la declaración de mercancías.

12. Práctica recomendada

Cuando los documentos presentados en la Aduana estén redactados en un idioma no admitido a tales efectos, o en un idioma que no sea el del país donde se introducen las mercancías, la Aduana no debería exigir sistemáticamente una traducción de la información que los mismos contienen.

(b) Llegada fuera del horario de atención al público

13. Norma

La Aduana determinará las precauciones que el transportista deberá tomar en el caso que llegue a la oficina de aduanas fuera del horario de atención al público, a fin de evitar que las mercancías circulen por el territorio aduanero en condiciones no autorizadas.

14. Práctica recomendada

A solicitud del transportista y por razones que la Aduana considere válidas, esta última debería permitir, en la medida en que le sea posible, que las formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de mercancías se puedan cumplir fuera de los días y del horario de atención al público de la oficina de aduanas.

Descarga

(a) Lugares de descarga

15. Norma

La legislación nacional determinará los sitios autorizados para descargar.

16. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, ésta debería permitir que la descarga se realice fuera de los sitios autorizados a tales efectos.

(b) Comienzo de la descarga

17. Norma

El comienzo de la descarga deberá ser autorizado lo antes posible luego de la llegada del medio de transporte al lugar de descarga.

18. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, la misma debería autorizar, en la medida que sea posible, que la descarga se lleve a cabo fuera de las horas hábiles de la oficina de aduanas.

Gastos

19. Norma

Todos los gastos a cobrar por parte de la Aduana con relación a:

- el cumplimiento de las formalidades aduaneras previas a la presentación de la declaración de mercancías fuera de las horas hábiles de la Aduana;
- la descarga de mercancías en otro lugar que no sea el lugar aprobado para descarga;
o
- la descarga de mercancías fuera de las horas de atención al público de la Aduana se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.

x

x x

Anexo Específico A

Capítulo 2

Almacenamiento temporal de mercancías

Anexo Específico A

Capítulo 2

Almacenamiento temporal de mercancías

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E2./
F1. **"almacenamiento temporal de mercancías "** el almacenamiento temporal de las mercancías bajo el control de la aduana, en locales o sitios cerrados o no, designados por la aduana (en adelante denominados como almacenes temporales) en espera de la presentación de la declaración de mercancías
- E1./
F2. **"manifiesto de carga "** la información presentada con anterioridad o a la llegada o a la partida de un medio de transporte con fines comerciales a condición que suministre la información solicitada por la aduana relativa a la carga introducida o retirada del territorio aduanero

Principios

1. Norma

El almacenamiento temporal de mercancías estará regido por las disposiciones del presente Capítulo y en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Norma

La aduana autorizará la creación de almacenes temporales de mercancías cuando lo juzgue necesario a fin de responder a las necesidades del comercio.

3. Práctica recomendada

Se debería autorizar el depósito temporal para mercancías de toda clase, cualquiera sea su cantidad, país de origen o de procedencia. No obstante, las mercancías que constituyan un peligro o que sean susceptibles de alterar las otras mercancías, o que exijan instalaciones especiales, deberían ser admitidas únicamente en almacenes temporales especialmente acondicionados y habilitados para recibirlas por las autoridades competentes.

Documentación

4. Norma

El único documento exigible para la colocación de las mercancías en depósito temporal será el documento descriptivo utilizado en su presentación ante la aduana.

5. Práctica recomendada

La Aduana debería aceptar el manifiesto de carga u otro documento comercial como el único documento exigido para colocar las mercancías en depósito temporal, a condición que todas las mercancías mencionadas en el manifiesto de carga o en otro documento comercial, sean colocadas en depósito temporal.

Administración de los almacenes temporales

6. Norma

La aduana establecerá las exigencias relativas a la construcción, acondicionamiento y administración de los almacenes temporales y a las disposiciones aplicables al almacenamiento de las mercancías y a las formas de llevar los inventarios y la contabilidad, así como las condiciones en que se ejercerá el control aduanero.

Operaciones autorizadas

7. Norma

La aduana, por razones que considere válidas, autorizará que se lleven a cabo las operaciones corrientemente requeridas para conservar en buen estado las mercancías colocadas en depósito temporal.

8. Práctica recomendada

Las mercancías colocadas en depósito temporal deberían, por razones que la aduana considere válidas, poder ser objeto de las operaciones normales destinadas a facilitar su salida del depósito temporal y su envío ulterior.

Duración del almacenamiento temporal

9. Norma

Cuando la legislación nacional prevea un plazo límite para el almacenamiento temporal, el plazo mencionado deberá ser suficiente como para permitir al importador cumplir con las formalidades necesarias para la colocación de las mercancías bajo otro régimen aduanero.

10. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada, y por razones que la aduana considere válidas, esta última debería prorrogar el plazo fijado inicialmente.

Mercancías deterioradas o dañadas**11. Práctica recomendada**

Se debería permitir el despacho de las mercancías deterioradas, averiadas o dañadas por causa de accidente o de fuerza mayor antes de su salida del depósito temporal, como si hubieran sido importadas en el estado en que se encuentren, a condición que este deterioro, avería o daño sea debidamente probado a satisfacción de la Aduana.

Salida del depósito temporal**12. Norma**

Toda persona que tenga derecho a disponer de las mercancías puede retirarlas del depósito temporal siempre que se cumpla con las condiciones y formalidades aplicables en cada caso.

13. Norma

La legislación nacional establecerá el procedimiento a seguir en los casos en que las mercancías no sean retiradas del depósito temporal dentro del plazo establecido.

x

x x

Anexo específico B

Importación

Anexo específico B

Capítulo 1

Despacho de mercancías para el consumo

Anexo Específico B

Capítulo 1

Despacho de mercancías para el consumo

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"despacho de mercancías para el consumo "** el régimen aduanero por el cual las
F2. mercancías importadas pueden entrar en libre circulación dentro del territorio aduanero, tras el pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles y cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias;
- E2./ **"mercancías en libre circulación "** mercancías de las que se puede disponer
F1. sin restricciones aduaneras.

Principio

1. Norma

El despacho de mercancías para el consumo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General

Documentación

2. Práctica recomendada

La legislación nacional debería permitir que las mercancías puedan ser declaradas mediante una forma alternativa a la declaración estándar de mercancías, a condición que contenga toda la información requerida relativa a las mercancías destinadas a ser despachadas para el consumo.

x

x x

Anexo Específico B

Capítulo 2

Re-importación en el mismo estado

Anexo Específico B

Capítulo 2

Re-importación en el mismo estado

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"despacho de mercancías para el consumo "** el régimen aduanero que permite a
F3. mercancías importadas entrar en libre circulación en el territorio aduanero previo pago de los derechos y los impuestos a la importación exigibles y cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias
- E3./ **"mercancías exportadas con reserva de retorno "** las mercancías que el
F2. declarante indique que serán reimportadas y respecto de las cuales sea posible tomar medidas de identificación por parte de la Aduana, a fin de facilitar su reimportación en el mismo estado.
- E4./ **"mercancías en libre circulación "** las mercancías de las que se puede disponer
F1. sin restricciones por parte de la Aduana;
- E2./ **"productos compensatorios "** los productos obtenidos como consecuencia del
F5. procesamiento, elaboración o reparación de las mercancías a las cuales les fue autorizado el régimen de procesamiento activo;
-

E5./ **"re-importación en el mismo estado "** el régimen aduanero que permite la
F4. nacionalización para el consumo con exoneración de los derechos e impuestos a la importación de las mercancías que han sido exportadas, a condición que no hayan sido fabricadas, procesadas o reparadas en el extranjero y siempre que todas las sumas imputables como resultado de un reembolso o devolución, de una exoneración o de una suspensión de derechos e impuestos o de toda subvención u otro monto concedido en el momento de la exportación, estén pagos. Las mercancías elegibles para re-importación en el mismo estado podrán ser mercancías que se encontraban en libre circulación o que constituían productos compensatorios.

Principio

1. Norma

La re-importación en el mismo estado se regirá por las disposiciones del presente Capítulo, y en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Norma

La re-importación en el mismo estado se concederá aunque se reimporte solamente una parte de las mercancías exportadas.

3. Norma

Cuando las circunstancias lo justifiquen, se concederá la re-importación en el mismo estado aunque las mercancías sean reimportadas por una persona diferente de la que las haya exportado.

4. Norma

La re-importación en el mismo estado no será rechazada por el hecho que las mercancías hayan sido utilizadas, dañadas o deterioradas durante su permanencia en el extranjero.

5. Norma

La re-importación en el mismo estado no será rechazada por el hecho que las mercancías, durante su permanencia en el extranjero, hayan sido objeto de las operaciones necesarias para su conservación en buen estado o para su mantenimiento, a condición, sin embargo, de que su valor, en razón de esas operaciones, no haya aumentado con respecto al que tenían en el momento de su exportación.

6. Norma

La re-importación en el mismo estado no estará reservada únicamente a mercancías que sean importadas directamente desde el extranjero, sino que se acordará también a las mercancías que ya se encuentren bajo otro régimen aduanero.

7. Norma

La re-importación en el mismo estado de las mercancías no será rechazada por el hecho que las mercancías hayan sido exportadas sin reserva de retorno.

Plazo para la re-importación en el mismo estado**8. Norma**

Cuando la legislación nacional fije plazos más allá de los cuales la re-importación en el mismo estado no pueda ser concedida, los plazos mencionados deberán ser suficientes a fin de poder considerar las circunstancias particulares de cada tipo de caso.

Oficinas de aduanas competentes**9. Norma**

La Aduana no exigirá la presentación de las mercancías reimportadas en el mismo estado en la misma oficina de aduanas donde fueron exportadas, excepto cuando la presentación mencionada facilite la re-importación.

Declaración de mercancías

10. Norma

No se exigirá ninguna declaración de mercancías escrita para la re-importación en el mismo estado de los envases, contenedores, tarimas y medios de transporte con fines comerciales que estén siendo utilizados para el transporte internacional de mercancías, a condición que se constate a satisfacción de la Aduana que los mismos se encontraban en libre circulación en el momento de la exportación

Mercancías exportadas con reserva de retorno

11. Norma

La Aduana autorizará, a solicitud del declarante, que las mercancías sean exportadas con reserva de retorno y tomará las medidas necesarias a fin de facilitar su re- importación en el mismo estado.

12. Norma

La Aduana determinará las condiciones que se deberán cumplir a fin de identificar las mercancías exportadas con reserva de retorno. A estos efectos, la misma tomará en cuenta la naturaleza de las mercancías y la importancia de los intereses en juego.

13. Práctica recomendada

Las mercancías exportadas con reserva de retorno deberían gozar de la suspensión de los derechos e impuestos a la exportación eventualmente aplicables.

14. Norma

A solicitud de la persona interesada, la Aduana permitirá que la exportación con reserva de retorno se convierta en una exportación definitiva, siempre que se cumpla con las condiciones y las formalidades exigibles en cada caso.

15. Práctica recomendada

Cuando una misma mercancía esté destinada a ser frecuentemente exportada con reserva de retorno y reimportada en el mismo estado, la Aduana debería permitir, a solicitud del declarante, que la declaración de exportación con reserva de retorno que se presenta en la primera exportación, sea considerada válida para cubrir las reimportaciones y exportaciones ulteriores de la mercancía durante un período determinado

x

x

x

Anexo Específico B

Capítulo 3

Exoneración de derechos e impuestos a la importación

Anexo Específico B

Capítulo 3

Exoneración de derechos e impuestos a la importación

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"despacho de mercancías para el consumo "** el régimen aduanero que permite a
F2. las mercancías importadas entrar en libre circulación dentro del territorio aduanero, previo pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles y cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias;
- E2./ **"exoneración de derechos e impuestos a la importación "** la importación de
F1. mercancías para el consumo con exoneración de derechos e impuestos a la importación, independientemente de su clasificación arancelaria normal o del monto de los derechos e impuestos que les sean normalmente exigibles, a condición que hayan sido importadas bajo determinadas condiciones y con una finalidad definida;

Principio

1. Norma

La exención de derechos e impuestos a la importación con respecto a las mercancías declaradas para consumo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que corresponda, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en los cuales se concederá la exención de derechos e impuestos a la importación.

3. Norma

La exención de derechos e impuestos a la importación no estará reservada únicamente a mercancías importadas directamente del extranjero, sino también a mercancías que se encuentren bajo otro régimen aduanero.

4. Práctica recomendada

Excepto cuando la cláusula de reciprocidad esté prevista por instrumentos internacionales, se debería conceder la exoneración de los derechos e impuestos a la importación sin tener en cuenta el país de origen o de procedencia de las mercancías..

5. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en que la exención de derechos e impuestos a la importación se subordinará a una autorización previa y designará a las autoridades habilitadas a otorgarla. El número de casos mencionados será tan bajo como sea posible

6. Práctica recomendada

Las Partes Contratantes deberían otorgar la exención de derechos e impuestos a la importación a las mercancías especificadas en instrumentos internacionales bajo las condiciones establecidas en los mismos, y examinar la posibilidad de adhesión a los instrumentos internacionales mencionados.

7. Práctica recomendada

La exención de derechos e impuestos a la importación sin prohibiciones ni restricciones de carácter económico, se debería conceder a las siguientes mercancías, bajo las condiciones señaladas y a condición que se cumpla con todo otro requisito establecido por la legislación nacional a los efectos de la exención mencionada:

- a) Sustancias terapéuticas de origen humano y reactivos para la determinación de grupos sanguíneos y tisulares, cuando sean consignados a instituciones o laboratorios autorizados por las autoridades competentes;
 - b) Muestras sin valor comercial, que la Aduana considere de escaso valor y que sean utilizadas únicamente para efectuar órdenes de compra de las mercancías de la clase que representan;
 - c) Artículos muebles, que no sean plantas o equipo industrial, comercial o agrícola, para uso personal y profesional de una persona o miembros de su familia que sean traídos al país con la persona mencionada o por separado a los efectos de trasladar su residencia al país;
 - d) Bienes adquiridos por vía de sucesión por una persona que tenga, a la fecha del deceso del difunto, su residencia principal en el país de importación, a condición que los bienes mencionados se encontraran afectados al uso personal del difunto
 - e) Regalos personales, excepto alcohol, bebidas alcohólicas o tabaco, que no excedan un valor total determinado en la legislación nacional en base al valor de venta minorista;
 - f) Mercancías como alimentos, medicamentos, vestimenta y frazadas enviadas como regalos a una organización de caridad o filantrópica para ser distribuidas gratuitamente por dicha organización o bajo su control, entre personas necesitadas;
 - g) Recompensas a personas residentes en el país de importación, sujetos a la presentación de cualquier documento de acompañamiento requerido por la Aduana
 - h) Materiales para la construcción, mantenimiento o decoración de cementerios militares; ataúdes, urnas funerarias y artículos de adorno funerario importados por organizaciones autorizadas por las autoridades competentes;
 - (ij) Documentos, formularios, publicaciones, informes y otros artículos sin valor comercial determinados en la legislación nacional;
 - (k) Objetos religiosos utilizados en el ejercicio del culto; y
-

- (l) Productos importados para pruebas, siempre que las cantidades importadas no excedan las estrictamente necesarias para las pruebas, y que los productos sean completamente utilizados durante las pruebas y que los sobrantes se reexporten o se dejen sin valor comercial bajo control aduanero.

x

x

x

Anexo Específico C

Exportación

Anexo Específico C

Capítulo 1

Exportación a título definitivo

Anexo Específico C

Capítulo 1

Exportación a título definitivo

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

E 1 ./
F 1. **"exportación a título definitivo "** el régimen aduanero aplicable a las mercancías en libre circulación que abandonen el territorio aduanero y que estén destinadas a permanecer definitivamente fuera de éste

Principio

1. Norma

La exportación a título definitivo estará regida por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Documentación

2. Práctica recomendada

La legislación nacional debería permitir que las mercancías sean declaradas de un modo alternativo, distinto de la declaración de mercancías estándar a condición que contenga los datos requeridos referentes a las mercancías a exportar a título definitivo.

Prueba de llegada a destino**3. Norma**

La aduana no exigirá sistemáticamente una prueba de llegada de las mercancías a un país extranjero.

x

x

x

Anexo específico D

**Almacenes aduaneros y zonas
francas**

Anexo Específico D

Capítulo 1

Almacenes aduaneros

Anexo Específico D

Capítulo 1

Almacenes Aduaneros

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E 1 ./ **"régimen de almacén aduanero "** el régimen aduanero según el cual la
F 1. mercancías importadas se almacenan bajo el control de la Aduana en un lugar
 habilitado para esta finalidad (almacén aduanero) sin pagar derechos o impuestos
 de importación.

Principio

1. Norma

El régimen de almacén aduanero se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Categorías de almacenes aduaneros

2. Norma

La legislación nacional establecerá disposiciones relativas a los almacenes aduaneros abiertos a toda persona que tenga derecho a disponer de las mercancías (almacenes aduaneros públicos).

3. Norma

La legislación nacional establecerá disposiciones relativas a los almacenes aduaneros reservados al uso exclusivo de determinadas personas (almacenes aduaneros privados) cuando las necesidades particulares del comercio lo justifiquen.

Establecimiento, gestión y control

4. Norma

La Aduana determinará los requisitos relativos al establecimiento, conveniencia y gestión de almacenes aduaneros así como las medidas a tomar a los efectos del control aduanero.

Las disposiciones que regirán en materia de almacenamiento de mercancías en los almacenes aduaneros, así como respecto a los inventarios y a la contabilidad serán sometidas a la aprobación de la Aduana.

Admisión de mercancías

5. Práctica recomendada

Se debería permitir almacenar en almacenes aduaneros públicos a toda clase de mercancías importadas sujetas al pago de derechos e impuestos o a prohibiciones o restricciones siempre y cuando no sean contrarias a disposiciones relativas a:

- moralidad u orden público, seguridad pública, higiene o salud pública o por consideraciones veterinarias o fitosanitarias, o
- protección de patentes, marcas registradas y derechos de autor,

independientemente de su cantidad, país de origen, procedencia o destino.

Las mercancías que constituyan un peligro o que puedan afectar a otras o requieran instalaciones especiales deberían ser aceptadas solamente en almacenes aduaneros especialmente diseñados para recibirlas.

6. Norma

La Aduana determinará las categorías de mercancías que podrán ser admitidas en almacenes aduaneros privados.

7. Práctica recomendada

Se debería permitir la admisión en almacenes aduaneros de mercancías con derecho al reembolso de derechos e impuestos a la importación cuando sean exportadas, de modo que se encontrarán en condiciones de recibir el reembolso mencionado, inmediatamente, a condición que las mismas sean exportadas posteriormente.

8. Práctica recomendada

Se debería permitir la admisión en almacenes aduaneros a las mercancías amparadas bajo el régimen de admisión temporal destinadas a ser exportadas posteriormente o con otros destinos autorizados y por lo tanto sus obligaciones serían suspendidas o canceladas.

9. Práctica recomendada

Se debería permitir la admisión en almacenes aduaneros de mercancías destinadas a ser exportadas y que se encuentren sujetas a o que hubieran pagado derechos e impuestos internos, de modo que puedan estar en condiciones para la exoneración o para el reembolso del pago de los derechos e impuestos internos mencionados, a condición que sean exportadas posteriormente.

Operaciones autorizadas

10. Norma

Por razones que la Aduana considere válidas, toda persona con derecho a disponer de las mercancías depositadas se encontrará autorizada a:

- (a) reconocerlas;
- (b) extraer muestras contra el pago de derechos e impuestos de importación cuando sean exigibles;
- (c) efectuar las operaciones necesarias para asegurar su conservación y
- (d) efectuar otras operaciones de manipulación corriente que sean necesarias a fin de mejorar su embalaje o su calidad comercial o de acondicionarlas para el transporte tales como la división o el agrupamiento de paquetes, calificación y la clasificación de las mercancías y el reempacado

Duración del almacenamiento

11. Norma

La Aduana establecerá la duración máxima del almacenamiento en un almacén aduanero en función de las necesidades del comercio, y en el caso de mercancías no perecederas no será inferior a un año.

Transferencia de la propiedad

12. Norma

Se permitirá la transferencia de propiedad de las mercancías almacenadas

Deterioro de mercancías

13. Norma

Se permitirá que las mercancías deterioradas o averiadas como consecuencia de un accidente o por motivos de fuerza mayor antes de su partida del almacén sean importadas para el consumo como si hubieran sido importadas en ese estado de deterioro o estropeadas de esa manera, a condición que el deterioro o daño mencionado sea debidamente probado a satisfacción de la Aduana.

Retiro de mercancías

14. Norma

Toda persona con derecho a disponer de las mercancías estará autorizada a retirar mercancías depositadas, total o parcialmente de un almacén aduanero a otro, o colocarlas bajo otro régimen aduanero, a condición que se cumpla con las condiciones y formalidades aplicables en cada caso.

15. Norma

La legislación nacional determinará el procedimiento a seguir en los casos en que las mercancías no sean retiradas del almacén aduanero en el plazo prescrito.

Cierre de un almacén aduanero

16. Norma

Cuando se clausure un almacén aduanero, se concederá a las personas interesadas tiempo suficiente para retirar sus mercancías y colocarlas en otro almacén aduanero o bajo otro régimen aduanero, conforme a las condiciones y formalidades aplicables en cada caso.

x

x

x

Anexo Específico D

Capítulo 2

Zonas Francas

Anexo Específico D

Capítulo 2

Zonas Francas

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E 1./ "zona franca" una parte del territorio de una Parte Contratante en el que las
F 1. mercancías allí introducidas se considerarán generalmente como si no
estuviesen dentro del territorio aduanero, en lo que respecta a los derechos e
impuestos de importación.

Principio

1. Norma

Los reglamentos aduaneros aplicables a las zonas francas se regirán por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Establecimiento y control

2. Norma

La legislación nacional proveerá acerca del establecimiento de las zonas francas, las categorías de mercancías admisibles en las zonas mencionadas y la naturaleza de las operaciones a las que se someterá a las mercancías en las zonas francas.

3. Norma

Los requisitos respecto a la construcción, adecuación y distribución de las zonas francas y los acuerdos de control aduanero serán establecidos por la Aduana.

4. Norma

La Aduana tendrá derecho a llevar a cabo controles sobre las mercancías depositadas en la zona franca en cualquier momento.

Admisión de mercancías**5. Norma**

La admisión de mercancías en una zona franca se autorizará no solamente para las mercancías importadas directamente desde el extranjero sino también para las mercancías provenientes del territorio aduanero de la Parte Contratante en cuestión.

6. Práctica recomendada

Solamente se negará la admisión a mercancías provenientes del extranjero a la zona franca por causas que sean contrarias a disposiciones relativas a:

- Moralidad u orden público, seguridad pública, higiene o salud pública o por consideraciones veterinarias o fitosanitarias, o
- Protección de patentes, marcas registradas y derechos de autor,

independientemente del país de origen, procedencia o destino distintas a las que se detallan a continuación:

Las mercancías que constituyan un peligro, que puedan afectar a otras mercancías o que requieran instalaciones especiales deberán ser admitidas solamente en las zonas francas especialmente diseñadas para recibirlas.

7. Norma

Las mercancías admisibles en una zona franca con derecho a exoneración o a reembolso de derechos e impuestos a la importación cuando sean exportadas, se encontrarán en condiciones de recibir la exoneración o el reembolso mencionados inmediatamente después de haber sido introducidas en la zona franca.

8. Norma

Las mercancías admisibles en una zona franca con derecho a la exoneración o al reembolso de derechos e impuestos internos cuando sean exportadas estarán en condiciones de recibir la exoneración o el reembolso mencionados después de haber sido introducidas en la zona franca.

9. Práctica recomendada

La Aduana no debería exigir una declaración de mercancías ante la Aduana respecto a las mercancías introducidas en una zona franca directamente desde el extranjero si la información ya se encuentra disponible en los documentos que acompañen a las mercancías.

Garantía**10. Práctica recomendada**

La Aduana no debería solicitar una garantía para la admisión de mercancías en una zona franca.

Operaciones autorizadas

11. Norma

Se permitirá a las mercancías admitidas en una zona franca ser objeto de las operaciones necesarias para su preservación y de las manipulaciones acostumbradas con el objeto de mejorar su presentación o su calidad comercial o a acondicionarlas para el transporte, tales como la división o agrupamiento de bultos, la combinación y la clasificación de las mercancías y el cambio de embalaje.

12. Norma

Cuando las autoridades competentes permitan operaciones de procesamiento o de transformación en una zona franca, ellas determinarán las operaciones de procesamiento o de manufactura a las que se podrá someter a las mercancías, en términos generales, y/o en forma detallada, en un reglamento aplicable en toda la extensión de la zona franca, o en la autorización otorgada a la empresa que realiza las operaciones mencionadas.

Mercancías consumidas dentro de la zona franca

13. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en que las mercancías consumidas en el interior de las zonas francas puedan acceder a la franquicia de derechos e impuestos y fijará las condiciones que se deberán cumplir a tales efectos.

Duración de la permanencia en zona franca

14. Norma

Únicamente en circunstancias excepcionales se fijará un plazo para la permanencia de las mercancías en una zona franca.

Transferencia de propiedad

15. Norma

Se permitirá la transferencia de propiedad de las mercancías admitidas en una zona franca.

Retiro de mercancías

16. Norma

Se permitirá el retiro de las mercancías admitidas o producidas en una zona franca total o parcialmente hacia otra zona franca o que se les coloque bajo otro régimen aduanero, conforme a las condiciones y las formalidades aplicables en cada caso.

17. Norma

La única declaración exigida para retirar mercancías de una zona franca será la declaración de mercancías normalmente exigida para el régimen aduanero bajo el cual se encuentren las mercancías mencionadas.

18. Práctica recomendada

Cuando se deba presentar un documento ante la Aduana con respecto a las mercancías que luego de retiradas de una zona franca sean enviadas directamente al exterior, la Aduana no exigirá más información que la disponible en los documentos que acompañen a las mercancías.

Liquidación de derechos e impuestos

19. Norma

La legislación nacional especificará qué momento se tomará en cuenta a los efectos de determinar el valor y cantidad de las mercancías que podrán ser importadas para el consumo a la salida de una zona franca, así como los tipos de derechos e impuestos a la importación o los derechos e impuestos internos que sean exigibles

20. Norma

La legislación nacional establecerá las reglas a aplicar a fin de determinar el montode los derechos e impuestos a la importación o los derechos e impuestos internos, según sea el caso, exigibles sobre las mercancías puestas al consumo después de haber sido procesadas o manufacturadas en una zona franca

Cierre de una zona franca

21. Norma

En caso de cierre de una zona franca, se concederá a las personas interesadas tiempo suficiente a fin de retirar sus mercancías y llevarlas a otra zona franca o de colocarlas bajo un régimen aduanero, conforme a las condiciones y formalidades aplicables en cada caso.

x

x x

Anexo Específico E

Tránsito

Anexo Específico E

Capítulo 1

Tránsito aduanero

Anexo Específico E

Capítulo 1

Tránsito aduanero

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ F4. "**consignatario autorizado** " la persona habilitada por la Aduana para recibir las mercancías directamente en sus instalaciones sin necesidad de presentarlas ante la oficina de destino;
- E3./ F1. "**oficina de control** " la oficina de Aduanas responsable de uno o más "remitentes autorizados" o "consignatarios autorizados " y que ejercen en calidad de tales una función especial de control para todas las operaciones de tránsito aduanero;
- E5./ F6 "**operación de tránsito aduanero** " el transporte de mercancías en tránsito aduanero desde una oficina de partida a una oficina de destino;
- E2./ F5. "**remitente autorizado** " la persona habilitada por la Aduana a expedir mercancías directamente desde sus instalaciones sin necesidad de presentarlas ante la oficina de partida;
- E4./ F7. "**tránsito aduanero** " el régimen aduanero bajo el cual se colocan las mercancías transportadas bajo control aduanero de una oficina de Aduanas a otra;
-

- E6./
F2. **"oficina de partida "** toda oficina de Aduanas donde comienza una operación de tránsito aduanero;
- E7./
F3. **"oficina de destino "** toda oficina de Aduanas donde finaliza una operación de tránsito aduanero;
- E8./
F8. **"unidad de transporte ":**
- (a) los contenedores con una capacidad de un metro cúbico o más, incluyendo las carrocerías desmontables;
 - (b) los vehículos de transporte por carretera, incluyendo remolques y semi-remolques;
 - (c) vagones y vagones de ferrocarril;
 - (d) lanchones, barcasas y demás embarcaciones, y
 - (e) aeronaves

Principio

1. Norma

El tránsito aduanero se registrará por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Norma

La Aduana autorizará que se transporte mercancías en tránsito aduanero dentro de su territorio:

- (a) de una oficina de entrada a una oficina de salida;
- (b) de una oficina de entrada a una oficina interior;
- (c) de una oficina interior a una oficina de salida, y
- (d) de una oficina interior a otra oficina interior.

3. Norma

Las mercancías transportadas en tránsito aduanero no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas por la Aduana y a condición que la garantía eventualmente exigible haya sido presentada.

4. Norma

La legislación nacional definirá las personas responsables ante la Aduana del cumplimiento de las obligaciones incurridas bajo el régimen de tránsito aduanero, a fin de asegurar especialmente la presentación intacta de las mercancías ante la oficina de destino de conformidad con las condiciones impuestas por la Aduana.

5. Práctica recomendada

La Aduana debería conceder la capacidad de remitente o de consignatario autorizado cuando se encuentre segura que las personas interesadas cumplirán con las condiciones establecidas por la Aduana.

Formalidades en la oficina de partida

(a) Declaración de mercancías para el tránsito aduanero

6. Norma

Se aceptará todo documento comercial o de transporte que contenga claramente la información necesaria del componente descriptivo de la declaración de mercancías para el tránsito aduanero, y su aceptación será anotada en el documento.

7. Práctica recomendada

La Aduana debería aceptar como declaración de mercancías para el tránsito aduanero cualquier documento comercial o de transporte del envío en cuestión que cumpla con todos los requisitos de la Aduana. Esta aceptación debería ser anotada en el documento.

(b) Sellado e identificación de los envíos

8. Norma

La Aduana de la oficina de partida tomará todas las medidas necesarias para permitir la identificación del envío por parte de la oficina de destino y detectar, si fuera el caso, toda interferencia no autorizada.

9. Práctica recomendada

Conforme a las disposiciones establecidas en otros convenios internacionales, la Aduana no debería exigir en general, la autorización previa de las unidades de transporte utilizadas para trasladar mercancías bajo sello aduanero.

10. Norma

Cuando un envío sea transportado en una unidad de transporte y requiera el sellado de la Aduana, los sellos se colocarán en esta unidad a condición que esta unidad de transporte esté construida y equipada de tal modo que:

- (a) Los sellos aduaneros puedan ser colocados en ella de una manera simple y eficaz;
- (b) No se pueda retirar ni introducir mercancías de las partes selladas de la unidad de transporte sin dejar huellas visibles de averías o de ruptura de los sellos aduaneros;
- (c) No contenga espacios ocultos donde se puedan esconder mercancías y
- (d) Todos los lugares que puedan contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras.

La Aduana resolverá si las unidades de transporte son seguras para los fines del tránsito aduanero.

11. Práctica recomendada

Cuando los documentos acompañantes permitan una identificación segura de las mercancías, su transporte debería ser efectuado en general sin sellos ni precintos aduaneros. No obstante, será necesario fijar sellos o precintos aduaneros en los siguientes casos:

- Cuando la oficina de aduanas de partida lo exija a la luz de la gestión de riesgos;
 - cuando se facilite la operación de tránsito aduanero en su conjunto; o
 - si un acuerdo internacional así lo exigiera
-

12. Norma

Cuando un envío deba ser, en principio, remitido bajo sello aduanero y la unidad de transporte no pueda ser sellada eficazmente, se asegurará su identificación y se detectará interferencias no autorizadas mediante los siguientes mecanismos:

- reconocimiento completo de la mercancía consignando el resultado del mismo en el documento de tránsito;
- colocación de sellos de Aduana o precintos en cada paquete individual;
- descripción exacta de las mercancías mediante muestras de referencia, planos, croquis, fotografías, o medios similares, los cuales se adjuntarán al documento de tránsito;
- determinación de itinerario y plazos estrictos o
- transporte bajo escolta de Aduanas

La resolución de eximir del sellado de la unidad de transporte será prerrogativa de la Aduana exclusivamente.

13. Norma

Cuando la Aduana establezca plazos con respecto al tránsito aduanero, los mismos serán suficientes a los efectos de la operación de tránsito aduanero.

14. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última podrá extender cualquier período inicialmente establecido.

15. Norma

La Aduana impondrá las siguientes medidas únicamente en los casos que las considere indispensables:

- (a) obligación de transportar las mercancías siguiendo un itinerario determinado; o
 - (b) obligación de transportar las mercancías bajo escolta aduanera.
-

Sellos aduaneros

16. Norma

Los sellos y precintos de aduana utilizados para el tránsito aduanero deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice del presente Capítulo.

17. Práctica recomendada

Los sellos aduaneros y las marcas de identificación colocadas a los efectos del tránsito aduanero por una Aduana extranjera, deberían ser aceptados a los efectos de la operación de tránsito aduanero salvo que:

- se consideren insuficientes;
- no ofrezcan la seguridad deseada, o
- la Aduana proceda a un reconocimiento de las mercancías

Los sellos y precintos aduaneros extranjeros que sean aceptados en un territorio aduanero deberían recibir en dicho territorio el mismo tratamiento jurídico que los sellos y precintos nacionales.

18. Práctica recomendada

Cuando las oficinas de aduanas interesadas verifiquen los sellos y precintos aduaneros o reconozcan las mercancías, deberían registrar sus resultados en el documento de tránsito.

Formalidades en ruta

19. Norma

Se aceptará un cambio de oficina de destino sin notificación previa, excepto cuando la Aduana especifique que es necesario un acuerdo previo.

20. Norma

Las mercancías podrán ser transferidas de una unidad de transporte a otra sin autorización de la Aduana a condición que los sellos o precintos aduaneros eventualmente presentes no se encuentren rotos ni manipulados.

21. Práctica recomendada

La Aduana debería autorizar la presencia de otras mercancías dentro de la unidad de transporte en la medida en que la misma se encuentre segura de poder identificar las mercancías en tránsito aduanero y a condición que se cumpla con los demás requisitos establecidos por la misma.

22. Práctica recomendada

La Aduana debería exigir que la persona interesada informe inmediatamente a la oficina de Aduana o a otra autoridad competente más próxima sobre los accidentes u otros hechos imprevistos que afecten directamente la operación de tránsito aduanero.

Terminación del tránsito aduanero

23. Norma

Para la terminación de una operación de tránsito aduanero, la legislación nacional no prevé otra condición que la presentación de las mercancías y de la declaración correspondiente ante la oficina de destino dentro del plazo eventualmente establecido a estos efectos, sin que las mercancías hayan sufrido ninguna modificación ni hayan sido utilizadas y con los sellos, precintos o marcas de identificación intactos.

24. Norma

En cuanto las mercancías sean colocadas bajo su control, la oficina de destino se asegurará que se haya cumplido con todas las condiciones y de inmediato tomará todas las medidas necesarias para la terminación de la operación de tránsito aduanero.

25. Práctica recomendada

El hecho que el itinerario prescrito no haya sido seguido o que no se haya respetado el plazo establecido no debería suponer el cobro de derechos e impuestos eventualmente exigibles, a condición que se haya cumplido con todas las otras condiciones a satisfacción de la Aduana.

Acuerdos internacionales relativos al tránsito aduanero

26. Práctica recomendada

Las Partes Contratantes deberían contemplar la posibilidad de acceder a los instrumentos internacionales relativos al tránsito aduanero. Las Partes Contratantes que no se encuentren en condiciones de acceder a dichos instrumentos internacionales deberían, en el marco de los acuerdos bilaterales o multilaterales que celebren a efectos de crear un régimen de tránsito aduanero internacional, tener en cuenta las normas y prácticas recomendadas en el presente Capítulo.

APÉNDICE

Requisitos mínimos que deben cumplir los sellos y precintos aduaneros

A. Los sellos y precintos aduaneros deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

1. Requisitos generales relativos a sellos y precintos:

Los sellos y precintos deberán ser:

- (a) Fuertes y duraderos;
- (b) capaces de colocarse fácil y rápido;
- (c) capaces de examinarse e identificarse fácilmente;
- (d) imposibles de quitar o deshacer sin romperlos o alterarlos sin dejar marcas;
- (e) imposibles de utilizar más de una vez, excepto en el caso de sellos destinados a usos múltiples (sellos electrónicos por ejemplo);
- (f) hechos de modo que sea sumamente difícil copiarlos o falsificarlos.

2. Especificaciones físicas de los sellos:

- (a) la forma y el tamaño del sello deberán permitir que las marcas de identificación sean fácilmente distinguibles;
 - (b) los ojetes del sello deberán ser de un tamaño que se corresponda con el del precinto empleado, y deberán encontrarse dispuestos de modo que se mantengan firmemente sujetos en su lugar cuando se cierre el sello;
 - (c) el material empleado deberá ser suficientemente resistente como para evitar roturas accidentales o su deterioro precoz (por agentes atmosféricos o químicos, por ejemplo) o falsificación no detectable;
 - (d) el material empleado será seleccionado en función del sistema de sellado adoptado.
-

3. Especificaciones físicas de los precintos:

- (a) los precintos deberán ser fuertes y duraderos y resistentes al clima y a la corrosión;
- (b) el largo del precinto deberá ser calculado de modo que sea imposible abrir total o parcialmente un cerramiento precintado sin dañar el sello o el precinto, o sin deteriorarlos de manera visible;
- (c) el material a utilizar será seleccionado según el sistema de sellado adoptado.

4. Marcas de identificación:

El sello o precinto deberán portar marcas que:

- (a) Indiquen que se trata de un sello aduanero aplicando la palabra "Aduana" preferentemente en uno de los lenguajes oficiales del Consejo (inglés o francés);
- (b) Indiquen el país que aplica el sello, preferentemente por medio de los signos utilizados para señalar el país de matrícula de los vehículos automóviles en el tráfico internacional;
- (c) Permitan la determinación de la oficina de aduanas que colocó el sello o bajo cuya autoridad fue colocado, por ejemplo, por medio de letras o números codificados.

- B. El material de los sellos y precintos colocados por remitentes autorizados y por otras personas autorizadas a los efectos del tránsito aduanero para proteger la seguridad de los fines aduaneros, deberán ofrecer una seguridad y resistencia físicas comparables a las de los sellos fijados por la Aduana y permitirán la identificación de la persona que los colocó por medio de números que deberán ser consignados en el documento de tránsito.

x

x x

Anexo Específico E

Capítulo 2

Transbordo

Anexo Específico E

Capítulo 2

Transbordo

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

E1./ **"transbordo"** el régimen aduanero conforme al cual se opera, bajo control de la F1. aduana, la transferencia de mercancías que son retiradas del medio de transporte utilizado para la importación y cargadas en el medio utilizado para la exportación, realizándose esta transferencia bajo la jurisdicción de una oficina de aduanas que es tanto la oficina de importación como de exportación

Principios

1. Norma

El transbordo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Norma

Las mercancías admitidas para transbordo no se encontrarán sujetas al pago de derechos e impuestos, a condición que se cumpla con las condiciones prescritas por la Aduana.

3. Práctica recomendada

No se debería negar el transbordo a causa del país de origen, procedencia o destino de las mercancías.

Colocación en transbordo

(a) Declaración

4. Norma

Se exigirá una única declaración de mercancías a los fines del transbordo.

5. Norma

Todo documento comercial o documento de transporte que proporcione claramente la información necesaria deberá ser aceptado como integrante del componente descriptivo de la declaración de mercancías a los fines del transbordo, y la mencionada aceptación será consignada en el documento.

6. Práctica recomendada

La Aduana deberá aceptar como declaración de mercancías para transbordo, cualquier documento comercial o de transporte del envío en cuestión, que cumpla con los requisitos de Aduana. Esta aceptación debería ser indicada en el documento.

(b) Reconocimiento e identificación de las mercancías

7. Norma

Cuando lo considere necesario, la Aduana tomará las medidas necesarias en la etapa de importación para cerciorarse que las mercancías a transbordar puedan ser identificadas en el momento de su exportación y que toda manipulación no autorizada pueda ser fácilmente descubierta.

(c) Medidas adicionales de control

8. Norma

Cuando la Aduana imponga un plazo para la exportación de las mercancías declaradas para transbordo, el mismo deberá ser suficiente a los efectos del transbordo.

9. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última debería prorrogar el plazo inicialmente fijado.

10. Práctica recomendada

El incumplimiento de plazos establecidos no debería implicar el cobro de derechos e impuestos potencialmente exigibles, a condición que se haya cumplido con todas las otras condiciones a satisfacción de la Aduana.

(d) Operaciones autorizadas

11. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada, la Aduana debería permitir, en la medida de lo posible, que las mercancías en transbordo sean objeto de operaciones que faciliten su exportación, bajo las condiciones establecidas por la Aduana.

x

x

x

Anexo Específico E

Capítulo 3

Transporte de mercancías por cabotaje

Anexo Específico E

Capítulo 3

Transporte de mercancías por cabotaje

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

E1./ **"transporte de mercancías por cabotaje "** el régimen aduanero bajo el cual:
F1.

- (a) mercancías en libre circulación, y
- (b) mercancías importadas que no hayan sido declaradas bajo la condición de que sean transportadas en un buque distinto del buque en que fueran importadas y a bordo del cual llegaron a territorio aduanero

son cargadas a bordo de un buque en un lugar del territorio aduanero y transportadas a otro lugar dentro del mismo territorio aduanero donde serán descargadas

Principio

1. Norma

El transporte de mercancías por cabotaje estará regido por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General

Campo de aplicación

2. Norma

La Aduana autorizará el transporte de mercancías bajo el régimen de cabotaje a bordo de una embarcación que transporte otras mercancías al mismo tiempo, a condición que se encuentre segura de que las mercancías podrán ser identificadas y que se cumplirá con los demás requisitos.

3. Práctica recomendada

La Aduana debería solicitar que las mercancías en libre circulación transportadas bajo el régimen de cabotaje sean separadas de las demás mercancías transportadas a bordo de la embarcación sólo cuando lo considere necesario a los efectos de control.

4. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y sujeto a las condiciones que la Aduana considere necesarias, esta última debería permitir que el régimen de cabotaje sea aplicado a las mercancías transportadas a bordo de una embarcación que haga escala en un puerto extranjero durante su viaje de cabotaje.

5. Práctica recomendada

Cuando una embarcación que deba hacer escala en uno o varios lugares fuera del territorio aduanero haya sido autorizada a transportar mercancías bajo el régimen de cabotaje, las mercancías mencionadas deberán ser selladas solamente a solicitud de la persona interesada o cuando la Aduana considere que el sellado es necesario para asegurar que las mercancías no sean retiradas del lugar o que le sean agregadas otras mercancías sin que sea evidente.

6. Práctica recomendada

Cuando una embarcación que transporte mercancías bajo el régimen de cabotaje se encuentre obligada a desviarse de su ruta previamente planeada y a hacer escala en un punto situado fuera del territorio aduanero, la Aduana debería continuar considerando estas mercancías bajo el régimen de cabotaje a condición que se constate satisfactoriamente que se trata de las mismas mercancías que habían sido inicialmente colocadas bajo este régimen.

Carga y descarga

7. Norma

La legislación nacional determinará los lugares autorizados para la carga y descarga de mercancías colocadas bajo el régimen de cabotaje así como los días y las horas durante los cuales se podrá efectuar la carga y la descarga.

8. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada, y en el caso de embarcaciones que transporten únicamente mercancías en libre circulación bajo el régimen de cabotaje, la Aduana debería permitir que estas mercancías sean cargadas o descargadas en cualquier lugar y en cualquier momento.

9. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada, la Aduana debería permitir que las mercancías bajo el régimen de cabotaje sean cargadas o descargadas en un lugar distinto del normalmente aprobado a tales efectos, aun cuando la embarcación transporte al mismo tiempo mercancías importadas que no hubieran sido objeto de una declaración de mercancías o mercancías colocadas bajo otro régimen aduanero. Los gastos a cobrar se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.

10. Práctica recomendada

Cuando una embarcación que transporte mercancías bajo el régimen de cabotaje se desvíe de su ruta durante el viaje, la Aduana, a solicitud de la persona interesada, debería permitir la descarga de las mercancías bajo el régimen de cabotaje en un lugar distinto al inicialmente previsto. Los gastos a cobrar se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.

11. Norma

Cuando el transporte de mercancías bajo el régimen de cabotaje sea interrumpido como consecuencia de un accidente o por motivo de fuerza mayor, la Aduana solicitará al capitán o a cualquier otra persona interesada tomar todas las medidas necesarias a fin de evitar que las mercancías circulen en condiciones no autorizadas e informar a la Aduana o a otras autoridades competentes sobre la naturaleza del accidente o sobre otras circunstancias que hayan interrumpido el viaje.

12. Norma

Cuando una embarcación que transporte mercancías bajo el régimen de cabotaje transporte mercancías importadas que no hubieran sido objeto de una declaración de mercancías o mercancías colocadas bajo otro régimen aduanero, la Aduana permitirá la carga y descarga de las mercancías bajo el régimen de cabotaje tan pronto como sea posible después de la llegada de la embarcación al lugar de carga o de descarga.

Documentación**13. Norma**

La Aduana solicitará al capitán o a otra persona interesada que presente solamente un único documento con los datos de la embarcación, un listado de las mercancías a ser transportadas bajo régimen de cabotaje e indicando el o los puertos en el territorio aduanero donde serán descargadas. Este documento, una vez visado por la Aduana, constituirá la autorización para el transporte de las mercancías bajo el régimen de cabotaje.

14. Práctica recomendada

La Aduana debería otorgar una autorización general para transportar mercancías bajo el régimen de cabotaje a las embarcaciones que mantengan intercambios comerciales regularmente entre puertos determinados.

15. Práctica recomendada

Cuando una embarcación se beneficie con una autorización general, la Aduana solamente debería solicitar la presentación de la lista de mercancías destinadas a ser transportadas bajo el régimen de cabotaje, antes que las mercancías sean cargadas.

16. Práctica recomendada

Con respecto a las mercancías descargadas de una embarcación amparada con una autorización específica, la Aduana debería solicitar al capitán o a cualquier otra persona interesada solamente la presentación de una copia de la autorización con una lista de las mercancías a ser descargadas en ese puerto. En el caso de una embarcación que tenga una autorización general, solamente se solicitará una lista de las mercancías a ser descargadas.

Garantía**17. Norma**

Solamente cuando la Aduana lo considere indispensable se solicitará una garantía respecto a las mercancías en libre circulación transportadas bajo el régimen de cabotaje y que sean propensas a derechos e impuestos a la exportación si fueran exportadas o que se encuentren sujetas a prohibiciones o restricciones de exportación

x

x

x

Anexo Específico F

Procesamiento

Anexo Específico F

Capítulo 1

Procesamiento activo

Anexo Específico F

Capítulo 1

Procesamiento activo

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./
F3. **"productos compensadores "** los productos obtenidos como resultado de la, manufactura, procesamiento o reparación de mercancías cuya admisión bajo el régimen de procesamiento activo haya sido autorizado
- E2./
F1. **"mercancías equivalentes "** las mercancías nacionales o importadas cuya descripción, calidad y características técnicas sean idénticas a las que hubieran sido importadas para procesamiento activo y a las cuales sustituyen;
- E3./
F2. **"procesamiento activo "** el régimen aduanero que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, ciertas mercancías destinadas a ser reexportadas luego de haber sido sometidas a manufactura, procesamiento o reparación

Principio

1. Norma

El procesamiento activo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Norma

Las mercancías admitidas para procesamiento activo se beneficiarán de la suspensión total de derechos e impuestos a la importación. No obstante, los productos, incluyendo los desechos provenientes del procesamiento o manufactura de las mercancías admitidas para procesamiento activo y que no sean reexportadas o tratadas de modo que pierdan todo valor comercial, podrán estar sometidas al pago de derechos e impuestos a la importación.

3. Norma

El procesamiento activo no estará reservado a las mercancías que sean importadas directamente del extranjero, sino que igualmente será autorizado para mercancías que ya hubieran sido colocadas bajo otro régimen aduanero.

4. Práctica recomendada

El procesamiento activo no debería ser rechazado solamente por causa del país de origen, de procedencia o de destino de las mercancías.

5. Norma

El derecho a importar mercancías para procesamiento activo no estará reservado únicamente al propietario de las mercancías importadas.

6. Práctica recomendada

Cuando las mercancías estén destinadas a la ejecución de un contrato de trabajo realizado con una persona establecida en el exterior, el procesamiento activo no debería ser rechazado por el motivo que mercancías con idéntica descripción, calidad y características técnicas se encuentren disponibles en el territorio aduanero de importación.

7. Práctica recomendada

La posibilidad de determinar la presencia de mercancías importadas en los productos compensadores no debería ser exigida como condición indispensable para la concesión del procesamiento activo cuando:

- (a) se puede establecer la identificación de las mercancías:
 - presentando los detalles de los insumos y el proceso de fabricación de los productos compensadores; o
 - durante las operaciones de procesamiento mediante control aduanero;
o
- (b) cuando se considere que el proceso ha concluido con la exportación de los productos obtenidos como consecuencia del tratamiento de mercancías con idéntica descripción, calidad y características técnicas a las que fueron admitidas para procesamiento activo.

Colocación de mercancías bajo procesamiento activo

(a) Autorización del procesamiento activo

8. Norma

La legislación nacional determinará las circunstancias en las cuales la aplicación del régimen de procesamiento activo estará subordinado a una autorización previa y designará a las autoridades habilitadas para emitir la autorización mencionada.

9. Norma

La autorización de procesamiento activo especificará el modo en que se llevarán a cabo las operaciones permitidas bajo el procesamiento activo.

10. Práctica recomendada

Cuando una solicitud para el régimen de procesamiento activo sea presentada luego de la importación de las mercancías y cumpla con los criterios de autorización, esta última debería ser concedida retroactivamente.

11. Práctica recomendada

Se debería conceder, previa solicitud, a las personas que efectúen continuamente operaciones de procesamiento activo, una autorización general que cubra las operaciones mencionadas.

12. Norma

Cuando las mercancías admitidas para procesamiento activo deban pasar por una manufactura o procesamiento, las autoridades competentes establecerán o acordarán la tasa de rendimiento de la operación de procesamiento basándose en las condiciones reales en las cuales se efectúe esta operación. La descripción, calidad y cantidad de los distintos productos compensadores serán especificadas luego de fijar o convenir esa tasa.

13. Práctica recomendada

Cuando las operaciones de procesamiento activo:

- recaigan sobre mercancías de características razonablemente constantes,
- sean habitualmente realizadas bajo condiciones técnicas claramente definidas,
- culminen con la obtención de productos compensadores de calidad constante,

las autoridades competentes deberían fijar tarifas estándar de rendimiento aplicables a las operaciones.

(b) Medidas de identificación

14. Norma

Los requerimientos relativos a la identificación de las mercancías para procesamiento activo serán fijados por la Aduana teniendo en cuenta la naturaleza de las mercancías, la operación a efectuarse y la importancia de los intereses en juego.

Permanencia de las mercancías en el territorio aduanero

15. Norma

La Aduana establecerá un plazo para el procesamiento activo en cada caso.

16. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última debería prorrogar el plazo inicialmente fijado.

17. Práctica recomendada

El procesamiento activo debería poder ser continuado en caso de transferencia de la propiedad de las mercancías importadas y de los productos compensadores a un tercero, a condición que el mismo se haga cargo de las obligaciones de la persona a quien se había otorgado la autorización.

18. Práctica recomendada

Las autoridades competentes deberían permitir que las operaciones de procesamiento sean efectuadas por otra persona distinta de la que hubiera recibido el beneficio de procesamiento activo. La transferencia de propiedad de mercancías admitidas para procesamiento activo no debería ser necesaria a condición que, mientras se estén llevando a cabo las operaciones, la persona que hubiera recibido el beneficio del procesamiento activo permanezca responsable ante la Aduana del cumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización.

19. Norma

Se tomarán las medidas necesarias a efectos de permitir la exportación de los productos compensadores a través de una oficina de aduanas diferente de la oficina de aduanas a través de la cual las mercancías colocadas bajo procesamiento activo hubieran sido importadas.

Cancelación del procesamiento activo*(a) Exportación***20. Norma**

Se tomarán las medidas necesarias a efectos de permitir la cancelación del procesamiento activo con la exportación de los productos compensadores en uno o varios envíos.

21. Norma

A solicitud de la persona interesada, las autoridades competentes autorizarán la reexportación de las mercancías en el mismo estado como importadas, con cancelación del procesamiento activo de las mercancías admitidas bajo ese régimen

(b) Otros métodos de cancelación

22. Práctica recomendada

Se debería obtener la suspensión o la cancelación del procesamiento activo colocando las mercancías importadas o los productos compensadores bajo otro régimen aduanero, a condición que se cumpla con las condiciones y las formalidades aplicables en cada caso.

23. Práctica recomendada

La legislación nacional debería prever que el monto de los derechos e impuestos a la importación aplicables en los casos en que los productos compensadores no sean exportados se limite al monto de los derechos e impuestos a la importación aplicables a las mercancías importadas para procesamiento activo.

24. Norma

Se tomarán las medidas necesarias a efectos de permitir la cancelación del procesamiento activo para las mercancías perdidas como consecuencia de su propia naturaleza, en la medida en que los productos compensadores sean exportados y a condición que dicha pérdida sea debidamente constatada a satisfacción de la Aduana

25. Práctica recomendada

Los productos obtenidos como consecuencia del tratamiento de mercancías equivalentes serán asimilados a los productos compensadores a los efectos del presente Capítulo (compensación con mercancías equivalentes).

26. Práctica recomendada

Cuando se admita la compensación con mercancías equivalentes, la Aduana debería autorizar la exportación de los productos compensadores previamente a la importación de las mercancías para procesamiento activo.

x

x x

Anexo Específico F

Capítulo 2

Procesamiento pasivo

Anexo Específico F

Capítulo 2

Procesamiento pasivo

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"productos compensadores "** los productos obtenidos en el extranjero y
F2. resultantes de la manufactura, procesamiento o reparación de las mercancías a las cuales les fue autorizado el régimen de procesamiento pasivo;
- E2./ **"procesamiento pasivo "** el régimen aduanero según el cual las mercancías
F1. que se encuentran en libre circulación en un territorio aduanero, pueden ser exportadas temporalmente a los efectos de su manufactura, procesamiento o reparación en el exterior y que son luego reimportadas con exención total o parcial de impuestos y derechos de importación.

Principio

1. Norma

El procesamiento pasivo estará regido por las disposiciones del presente Capítulo y en la medida que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Práctica recomendada

El procesamiento pasivo no debería ser rechazado por el único motivo que la manufactura, procesamiento o reparación de las mercancías se lleve a cabo en un país determinado.

3. Norma

La exportación temporal de mercancías para procesamiento pasivo no se limitará al propietario de estas mercancías.

Colocación de mercancías en procesamiento pasivo

(a) Formalidades anteriores a la exportación temporal de mercancías.

4. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en los cuales la exportación temporal para procesamiento pasivo se encuentra subordinada a una autorización previa y designará a las autoridades habilitadas a emitir la autorización mencionada. El número de casos citados deberá ser tan bajo como sea posible.

5. Práctica recomendada

Las personas que efectúen frecuentemente operaciones de procesamiento pasivo, previa solicitud deberían beneficiarse de una autorización general que cubra todas las operaciones mencionadas.

6. Práctica recomendada

Las autoridades competentes deberían establecer una tasa de rendimiento de la operación de procesamiento pasivo cuando consideren que sea necesario o cuando facilite la operación. La descripción, calidad y cantidad de los distintos productos compensadores serán indicadas luego de establecer la tasa.

*(b) Medidas de Identificación***7. Norma**

Los requisitos relativos a la identificación de mercancías para procesamiento pasivo serán establecidas por la Aduana, tomando en cuenta la naturaleza de las mercancías, la operación a efectuar y la importancia de los intereses en juego.

Permanencia de mercancías fuera de territorio aduanero**8. Norma**

La Aduana establecerá un plazo límite para el procesamiento pasivo en cada caso.

9. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, ésta debería prorrogar el plazo inicialmente previsto.

Importación de productos compensadores

10. Norma

Se permitirá que los productos compensadores sean importados a través de una oficina de aduanas diferente de la oficina por la cual se realiza la exportación temporal de las mercancías para procesamiento pasivo.

11. Norma

Se permitirá que los productos compensadores sean importados en uno o en varios envíos.

12. Norma

A solicitud de la persona interesada, las autoridades competentes autorizarán que la reimportación de las mercancías exportadas temporalmente para procesamiento pasivo sean exoneradas de los derechos e impuestos a la importación cuando las mismas sean devueltas en el mismo estado.

La exoneración mencionada no se aplicará a los derechos ni a los impuestos a la importación que hayan sido reintegrados o condonados con motivo de la exportación temporal de las mercancías para procesamiento pasivo.

13. Norma

Se permitirá que la finalización de la exportación temporal para procesamiento pasivo se pueda obtener a través de la declaración de mercancías para la exportación definitiva, excepto los casos en los cuales la legislación nacional exija la re-importación de las mercancías exportadas temporalmente para procesamiento pasivo, y a condición que se cumpla con las condiciones y formalidades aplicables del caso

Derechos e impuestos a la importación aplicables a los productos compensadores**14. Norma**

La legislación nacional establecerá el alcance de la exoneración de derechos e impuestos a la importación otorgados a los productos compensadores que se despachan para consumo así como la forma de calcular la exención mencionada.

15. Norma

La exoneración de derechos e impuestos a la importación prevista respecto de los productos compensadores, no se aplicará a derechos e impuestos que hayan sido reintegrados o condonados con motivo de la exportación temporal de mercancías para procesamiento pasivo.

16. Práctica recomendada

Las mercancías exportadas temporalmente para procesamiento pasivo que hayan sido reparadas en el exterior gratuitamente, deberían ser reimportadas con exención total de derechos e impuestos a la importación bajo las condiciones establecidas en la legislación nacional.

17. Práctica recomendada

Se debería otorgar la exoneración de derechos e impuestos a la importación cuando los productos compensadores hayan sido colocados bajo otro régimen aduanero antes de ser declarados para su consumo.

18. Práctica recomendada

Se debería otorgar la exoneración de derechos e impuestos a la importación si la propiedad de los productos compensadores se transfiere antes de ser declarados para su consumo.

x

x

x

Anexo Específico F

Capítulo 3

Reintegro de derechos aduaneros (Drawback)

Anexo Específico F

Capítulo 3

Reintegro de derechos aduaneros (drawback)

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./
F1. **"reintegro de derechos aduaneros"** el monto de derechos e impuestos a la importación reintegrados en aplicación del régimen de reintegro;
- E2./
F3. **"régimen de reintegro de derechos aduaneros "** el régimen aduanero que permite, en el momento de la exportación de mercancías obtener la restitución (total o parcial) de derechos e impuestos a la importación cobrados sobre las mercancías o productos contenidos en las mercancías exportadas o consumidas durante su producción;
- E3./
F2. **"mercancías equivalentes "** las mercancías con idéntica descripción, calidad y características técnicas a las mercancías importadas o exportadas bajo el régimen de reintegro aduanero que las mismas reemplazan.

Principio

1. Norma

El régimen de reintegro de derechos aduaneros se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en los que se podrá solicitar el reintegro de derechos aduaneros.

3. Práctica recomendada

La legislación nacional debería incluir disposiciones para la aplicación del régimen de reintegro de derechos aduaneros cuando las mercancías por las que se haya pagado derechos e impuestos a la importación sean reemplazadas por mercancías equivalentes que hayan sido utilizadas para la producción de las mercancías exportadas

Condiciones a cumplir

4. Norma

La Aduana no retendrá el pago del reintegro de derechos aduaneros por el único motivo que al momento de la importación de las mercancías para el consumo, el importador no hubiera indicado que tenía la intención de solicitar el reintegro de derechos aduaneros a la exportación. Del mismo modo, la exportación de mercancías no será obligatoria cuando se hubiere efectuado la declaración mencionada al momento de la importación.

Duración de la permanencia de las mercancías en el territorio aduanero

5. Práctica recomendada

Cuando se fije un plazo para la exportación de las mercancías luego del cual ya no serán susceptibles de beneficiarse del reintegro de derechos aduaneros, a solicitud del interesado y por razones que la Aduana considere válidas, el plazo mencionado será prorrogado

6. Práctica recomendada

Cuando se fije un plazo luego del cual no se aceptará solicitudes de reintegro de derechos aduaneros, se debería prever la prórroga del mismo por motivos comerciales o por otras razones que la Aduana considere válidas.

Pago del reintegro de derechos aduaneros**7. Norma**

El reintegro de derechos aduaneros será pagado tan pronto como sea posible, después de que los elementos de la solicitud hayan sido verificados.

8. Práctica recomendada

La legislación nacional debería prever el uso de transferencias electrónicas de fondos para el pago del reintegro de derechos aduaneros.

9. Práctica recomendada

Se debería pagar igualmente el reintegro de derechos aduaneros cuando las mercancías sean colocadas en almacén aduanero o cuando las mismas sean colocadas en zona franca, a condición que sean exportadas posteriormente.

10. Práctica recomendada

Si le fuera solicitado, la Aduana, debería pagar periódicamente el reintegro de derechos aduaneros de las mercancías exportadas en el transcurso de un período determinado.

x

x

x

Anexo Específico F

Capítulo 4

Procesamiento de mercancías para consumo

Anexo Específico F

Capítulo 4

Procesamiento de mercancías para consumo

Definición

A los efectos de la aplicación del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./
F1. **"procesamiento de mercancías para consumo "** el régimen aduanero según el cual las mercancías importadas puedan ser manufacturadas, procesadas o trabajadas bajo el control de la Aduana y antes de su despacho para el consumo de tal modo que el monto de derechos e impuestos a la importación aplicables a los productos obtenidos sea inferior al que sería aplicable a las mercancías importadas;

Principios

1. Norma

El procesamiento de mercancías para consumo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Norma

El beneficio del régimen de procesamiento de mercancías para consumo será otorgado a condición que:

- la Aduana pueda asegurarse que los productos resultantes del procesamiento de mercancías para consumo hayan sido obtenidos a partir de las mercancías importadas; y
- no se pueda restablecer económicamente el estado original de las mercancías luego de manufactura, procesamiento o elaboración

Campo de aplicación

3. Norma

La legislación nacional determinará las categorías de mercancías y operaciones de procesamiento autorizadas para la transformación de mercancías para consumo.

4. Norma

El procesamiento de mercancías para consumo no estará únicamente reservado a las mercancías importadas directamente del exterior sino que también se autorizará para mercancías que ya sean objeto de otro régimen aduanero.

5. Norma

El derecho de procesar mercancías para consumo no estará únicamente reservado al propietario de las mercancías importadas

6. .Práctica recomendada

Se debería conceder a las personas que realicen frecuentemente operaciones de procesamiento de mercancías para consumo, previa solicitud, una autorización general que cubra las operaciones mencionadas.

Terminación de la operación de procesamiento de mercancías para consumo**7. Norma**

La operación de procesamiento de mercancías para consumo quedará terminada con el despacho de los productos resultantes del procesamiento mencionado.

8. Norma

Previa solicitud y si las circunstancias así lo justificaran, la Aduana deberá conceder la terminación del régimen cuando los productos resultantes de la manufactura, procesamiento o elaboración sean colocados bajo otro régimen aduanero, a condición que se cumpla con las condiciones y las formalidades aplicables en cada caso.

9. Norma

Los desechos y desperdicios resultantes del procesamiento de mercancías para consumo en caso de despacho, estarán sujetos a derechos e impuestos a la importación que les serían aplicables si hubieran sido importados en ese estado.

x

x

x

Anexo Específico G

Admisión Temporal

Anexo Específico G

Capítulo 1

Admisión Temporal

Anexo Específico G

Capítulo 1

Admisión Temporal

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E 1./ **"admisión temporal "** el régimen aduanero que permite recibir en un territorio
F1. aduanero con suspensión total o parcial de derechos e impuestos a la importación, ciertas mercancías importadas para un propósito específico y con intenciones de ser reexportadas dentro de un plazo determinado, sin que hubieran sufrido modificación alguna, excepto su depreciación normal debido al uso que se hubiera hecho de ellas.

Principio

1. Norma

La admisión temporal estará regida por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Campo de aplicación

2. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en los que se podrá conceder la admisión temporal.

3. Norma

Las mercancías en admisión temporal gozarán de la suspensión total de derechos e impuestos a la importación, excepto en los casos en que la legislación nacional determine expresamente que la suspensión sólo podrá ser parcial.

4. Norma

La admisión temporal no se limitará a las mercancías que sean importadas directamente del exterior, sino que también se concederá a mercancías que ya hubieran sido colocadas bajo otro régimen aduanero.

5. Práctica recomendada

Se debería conceder la admisión temporal sin tener en cuenta el país de origen, de procedencia o de destino de las mercancías.

6. Norma

Se permitirá a las mercancías admitidas temporalmente que pasen por las operaciones necesarias para su conservación durante su estadía en el territorio aduanero.

Formalidades previas a la concesión de la admisión temporal**7. Norma**

La legislación nacional enumerará los casos en los que la admisión temporal estará subordinada a una autorización previa y designará a las autoridades habilitadas a emitir la autorización mencionada. El número de casos deberá ser tan bajo como sea posible.

8. Práctica recomendada

La Aduana no debería exigir la presentación de mercancías en una oficina de aduanas determinada excepto cuando ello facilite la admisión temporal.

9. Práctica recomendada

La Aduana debería permitir la admisión temporal sin declaración de mercancías escrita cuando no quepa duda respecto a la reexportación de las mismas.

10. Práctica recomendada

Las Partes contratantes deberían considerar la posibilidad de adherirse a los instrumentos internacionales relativos a la admisión temporal; de este modo podrían aceptar los documentos y garantías emitidas por otras organizaciones internacionales en lugar de los documentos aduaneros nacionales y la garantía

Medidas de Identificación**11. Norma**

Se concederá la admisión temporal de mercancías a condición que la Aduana pueda asegurarse que le será posible identificar las mercancías cuando se termine la admisión temporal

12. Práctica recomendada

A fin de identificar las mercancías colocadas en admisión temporal , la Aduana debería aplicar sus propias medidas de identificación solamente cuando las utilizadas por los medios comerciales no sean suficientes.

Plazo para la reexportación

13. Norma

La Aduana fijará el plazo de admisión temporal en cada caso.

14. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última debería prorrogar el plazo inicialmente fijado.

15. Práctica recomendada

Cuando las mercancías a las que se haya concedido la admisión temporal no puedan ser reexportadas como resultado de una incautación que no sea una incautación realizada a instancia de particulares, el requisito de reexportación debería suspenderse mientras dure la incautación.

Transferencia de admisión temporal

16. Práctica recomendada

La Aduana, previa solicitud, debería autorizar la transferencia del beneficio de la admisión temporal a cualquier otra persona, siempre que dicha persona:

- (a) cumpla con las condiciones previstas, y
 - (b) acepte las obligaciones del beneficiario inicial de la admisión temporal.
-

Terminación de la admisión temporal

17. Norma

Se deberá permitir la reexportación de las mercancías en admisión temporal a través de una oficina de aduanas distinta de la de importación.

18. Norma

Se deberá permitir la reexportación de las mercancías en admisión temporal en uno o varios envíos.

19. Práctica recomendada

La suspensión o la terminación de la admisión temporal se debería obtener al colocar las mercancías importadas bajo otro régimen aduanero, a condición que se cumpla con las condiciones y las formalidades aplicables en cada caso.

20. Práctica recomendada

Si las prohibiciones o las restricciones vigentes al momento de la admisión temporal fueran derogadas durante el plazo de validez del documento de admisión temporal, la Aduana debería aceptar una solicitud de terminación mediante despacho para el consumo.

21. Práctica recomendada

Si la garantía hubiera estado constituida bajo la forma de un depósito en efectivo, se debería poder efectuar el reembolso de la garantía mencionada por la oficina de partida aunque esta oficina sea diferente a la de entrada.

Casos de admisión temporal

(a) *Suspensión condicional total de derechos e impuestos a la importación*

22. Práctica recomendada

Se debería conceder la admisión temporal con suspensión condicional total de derechos e impuestos a la importación a las mercancías a las que se refieren los Anexos del Convenio sobre Admisión Temporal (Convenio de Estambul) del 26 de junio de 1990:

- (1) “Mercancías destinadas a ser presentadas o utilizadas en una exposición, feria, congreso o eventos similares” contemplados en el Anexo B.1.
- (2) “Material profesional” contemplado en el Anexo B.2.
- (3) “Contenedores, tarimas, embalajes, muestras y otras mercancías importadas en el marco de una operación comercial” contempladas en el Anexo B.3.
- (4) “Mercancías importadas con fines pedagógicos, científicos o culturales” contempladas en el Anexo B.5.
- (5) “Efectos personales y mercancías importadas con fines deportivos de Viajeros” a los que se refiere el Anexo B6.
- (6) “Material de propaganda turística” contemplado en el Anexo B.7.
- (7) “Mercancías importadas en tráfico fronterizo” contempladas en el Anexo B.8.
- (8) “Mercancías importadas con fines humanitarios” contempladas en el Anexo B.9.
- (9) “Medios de transporte” contemplados en el Anexo C.
- (10) “Animales” contemplados en el Anexo D.

(b) *Suspensión condicional parcial de los derechos e impuestos a la importación*

23. Práctica recomendada

Se debería conceder admisión temporal con por lo menos una suspensión condicional parcial de derechos e impuestos a la importación a las mercancías que no sean cubiertas por la Práctica recomendada 22 y a las mercancías de la Práctica recomendada 22 que no cumplan con todas las condiciones necesarias a los efectos de gozar de una suspensión total.

X
X X

Anexo Específico H

Infracciones

Anexo Específico H

Capítulo 1

Infracciones Aduaneras

Anexo Específico H

Capítulo 1

Infracciones Aduaneras

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"cancelación administrativa de una infracción aduanera "** el procedimiento F2. establecido por la legislación nacional en cuyos términos se habilita a las autoridades aduaneras a cancelar una infracción aduanera ya sea emitiendo una resolución sobre la misma, o por medio de una cancelación por acuerdo de voluntades;
- E2./ **"cancelación por acuerdo de voluntades "** acuerdo por el cual la Aduana, dentro F3. de los límites de su competencia, renuncia a seguir los procedimientos relativos a una infracción aduanera siempre y cuando la(s) persona (s) implicada(s) se comprometa a cumplir con determinadas condiciones;
- E3./ **"infracción aduanera "** toda violación o intención de violación de la
F1. legislación aduanera

Principios

1. Norma

La investigación, la determinación y la cancelación administrativa de una infracción aduanera por parte de la Aduana se regirá por las disposiciones de presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Norma

Las infracciones aduaneras serán definidas por la legislación nacional y determinará las condiciones bajo las cuales podrán ser investigadas, establecidas y administrativamente canceladas, cuando corresponda.

Campo de aplicación**3. Norma**

La legislación nacional determinará quienes serán responsables de las infracciones aduaneras cometidas.

4. Norma

La legislación nacional determinará un período después del cual no se podrá llevar a cabo ningún procedimiento relativo a infracciones aduaneras y determinará la fecha a partir de la cual se iniciará el período mencionado.

Investigación y determinación de infracciones aduaneras**5. Norma**

La legislación nacional determinará las condiciones bajo las cuales la Aduana estará habilitada para:

- examinar las mercancías y los medios de transporte;
- exigir la presentación de documentos o de correspondencia;
- solicitar el acceso a la base de datos computarizada;
- registrar personas y locales; y
- solicitar elementos de prueba.

6. Norma

Las inspecciones corporales se llevarán a cabo solamente cuando existan fundadas razones para sospechar que se está realizando contrabando u otras infracciones aduaneras consideradas graves.

7. Norma

La Aduana no llevará a cabo la investigación de instalaciones excepto que existan fundadas razones para sospechar que se está realizando contrabando u otras infracciones aduaneras consideradas graves.

8. Norma

La Aduana informará a la persona interesada tan pronto como le sea posible, la naturaleza de la infracción que se presume hubiera cometido, las disposiciones legales que pudieran haber sido transgredidas y, cuando corresponda, las multas aplicables.

Procedimientos a seguir cuando se constata una infracción aduanera**9. Norma**

La legislación nacional determinará el procedimiento a seguir y las medidas a tomar por parte de la Aduana luego de que se constate la existencia de una infracción aduanera.

10. Práctica recomendada

La Aduana consignará tanto los datos de las infracciones aduaneras como las medidas tomadas en un informe de la infracción o en un registro administrativo.

Incautación o detención de la mercancía o medio de transporte

11. Norma

La Aduana incautará mercancías y/o medios de transporte solamente cuando:

- sean susceptibles de decomiso o confiscación, o
- puedan ser solicitados a fin de ser presentados como prueba en una etapa posterior del procedimiento.

12. Norma

Cuando una infracción aduanera implique únicamente a una parte del envío, solamente se incautará o detendrá dicha parte, a condición que se asegure a la Aduana que la otra parte del envío no haya servido directa o indirectamente a que se cometiera la infracción.

13. Norma

Cuando la Aduana incaute o detenga mercancías y/o medios de transporte, proporcionará a la persona interesada un documento en el cual se indicará:

- la descripción y la cantidad de mercancías y el medio de transporte confiscado o detenido;
- el motivo de la confiscación o detención, y
- la naturaleza de la infracción

14. Práctica recomendada

La Aduana debería liberar las mercancías incautadas o detenidas contra presentación de garantía suficiente a condición de que las mercancías no se encuentren sujetas a ninguna prohibición o restricción ni que su presentación sea necesaria como elemento de prueba en una etapa posterior del procedimiento.

15. Práctica recomendada

La Aduana debería liberar a los medios de transporte incautados o detenidos que hubieran sido utilizados para cometer la infracción aduanera cuando se demuestre que:

- el medio de transporte no hubiera sido construido, acondicionado ,adaptado o equipado de ninguna manera a efectos de esconder mercancías; y
- no sea necesario presentar el medio de transporte como elemento de prueba en una etapa posterior del procedimiento; y
- cuando corresponda, será posible presentar una garantía adecuada.

16. Práctica recomendada

Solamente se decomisarán o confiscarán medios de transporte cuando:

- el propietario, el operador o la persona a cargo, en el momento en que se llevaron a cabo los hechos, hubiera participado de alguna manera en la infracción aduanera o que tuviera conocimiento o que no hubiera tomado todas las medidas necesarias a fin de evitar que se cometiera la infracción, o
- el medio de transporte hubiera sido especialmente construido, acondicionado, adaptado o equipado para ocultar mercancías en su interior, o
- no sea posible devolver al medio de transporte especialmente acondicionado o adaptado a su estado original.

17. Práctica recomendada

Excepto que las mercancías confiscadas o detenidas sean susceptibles de un pronto deterioro o que por su naturaleza no se puedan conservar en la Aduana, las mismas no deberían ser vendidas ni se debería disponer de ellas por parte de la Aduana hasta que la Aduana se pronuncie definitivamente sobre su incautación o confiscación o hasta que se haya consentido su abandono a beneficio del Tesoro público.

Detención de personas

18. Norma

La legislación nacional determinará los poderes de la Aduana con respecto a la detención de personas y establecerá las condiciones de la misma, especialmente el período luego del cual la detención se someterá a una resolución de la autoridad judicial.

Cancelación administrativa de infracciones aduaneras

19. Norma

La Aduana tomará todas las medidas necesarias a fin de asegurar que, cuando corresponda y tan pronto como se constate una infracción aduanera:

- se inicie su cancelación administrativa; y
- se informe a la persona interesada sobre los plazos y las condiciones de cancelación, las vías de apelación y los plazos para dichas apelaciones.

20. Práctica recomendada

Cuando durante el despacho de las mercancías se constatará una infracción aduanera menor, la misma debería poder ser cancelada en la oficina de aduanas que la constató.

21. Práctica recomendada

Cuando se considere que un viajero haya cometido una infracción aduanera menor, debería ser posible que la infracción sea cancelada sin demora en la oficina de aduanas donde fue constatada.

22. Norma

La legislación nacional establecerá las multas aplicables a cada categoría de infracción aduanera que pueda ser cancelada administrativamente y designará a las oficinas aduaneras competentes para su aplicación.

23. Norma

La severidad o el monto de las multas aplicadas en la cancelación administrativa de una infracción aduanera dependerán de la gravedad o de la importancia de la infracción cometida y de los antecedentes de la persona de interés con respecto a su relación con la Aduana.

24. Norma

Cuando se proporcionen datos falsos en una declaración de mercancías y el declarante pueda demostrar que se dieron todos los pasos razonables a fin de proporcionar una información correcta y exacta, la Aduana tomará este factor en cuenta cuando considere la eventual imposición de una multa.

25. Norma

Cuando se cometa una infracción aduanera como consecuencia de un hecho de fuerza mayor o por otras circunstancias fuera del control de la persona interesada y no hubiere fraude o negligencia o intento de fraude de su parte, no se aplicará ninguna multa a condición que los hechos sean debidamente probados a satisfacción de la Aduana.

26. Norma

Las mercancías que hubieran sido confiscadas o detenidas o lo producido por la venta de dichas mercancías luego de la deducción de derechos e impuestos y otros gastos incurridos, serán:

- entregadas a la persona con derecho a recibirlas tan pronto como sea posible luego que se hubiera cancelado la infracción aduanera; o
- cuando esto no sea posible, se mantendrán a su disposición por un determinado período,

a condición que las mercancías no hubieran sido confiscadas o abandonadas a beneficio del tesoro público como resultado de la cancelación.

Derecho de apelación**27. Norma**

Toda persona implicada en una infracción aduanera y que sea objeto de una cancelación administrativa tendrá derecho a apelar ante una autoridad independiente de la Aduana excepto que hubiere optado por aceptar la cancelación por acuerdo de voluntades.

x

x x

Anexo Específico J

Regímenes especiales

Anexo Específico J

Capítulo 1

Viajeros

Anexo Específico J

Capítulo 1

Viajeros

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"sistema de canal doble "** sistema simplificado de control aduanero que permite
F2. a los viajeros que llegan realizar una declaración de mercancías eligiendo entre dos tipos de canal. Uno identificado con símbolos verdes para los viajeros que lleven mercancías cuya cantidad o valor no excedan los límites admitidos exonerados de los derechos e impuestos a la importación y que no sean objeto de prohibiciones o restricciones a la importación. El otro, identificado mediante símbolos rojos, es para otros viajeros;
- E2./ **"medios de transporte de uso privado "** los vehículos terrestres y remolques, F4.
botes y aeronaves, junto con sus repuestos, accesorios y equipos normales, importados o exportados por la persona de interés exclusivamente para su uso personal, con exclusión de todo transporte de personas remunerado y del transporte industrial o comercial de mercancías remunerado o no;
- E3./ **"viajero":**
F0.
(1) toda persona que ingrese o salga temporalmente del territorio de un país donde no tiene su residencia habitual ("no residente"), y
(2) toda persona que parta del territorio de un país donde tiene su residencia habitual ("residente que parte de su país") o que retorne a ese territorio ("residente que retorna ");
- E4./ **"efectos personales"** todos aquellos artículos (nuevos o usados) que un viajero
F3. razonablemente necesite para su uso personal durante su viaje, tomando en cuenta todas las circunstancias de este viaje, pero excluyendo toda mercancía importada o exportada con fines comerciales;
-

- E5./ **"admisión temporal "** el régimen aduanero bajo el cual ciertas mercancías
F1. pueden ser ingresadas en un territorio aduanero condicionalmente exoneradas de los derechos e impuestos a la importación; las mercancías mencionadas deberán ser importadas para un fin específico y deberán ser destinadas a la reexportación dentro de un plazo determinado y sin haber sido sometidas a ningún cambio excepto la depreciación normal debida al uso que se realiza de las mercancías.

Principios

1. Norma

Las facilidades aduaneras aplicables a los viajeros estarán regidas por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General

2. Norma

Se concederá a los viajeros las facilidades aduaneras establecidas por el presente Capítulo independientemente de su nacionalidad o ciudadanía

Campo de aplicación

3. Norma

La Aduana designará a las oficinas aduaneras donde se podrá llevar a cabo las formalidades aduaneras relativas a los viajeros. Asimismo, determinará el lugar, la competencia y las horas de atención al público de las oficinas mencionadas teniendo en cuenta, especialmente, la situación geográfica y el volumen de viajeros existente.

4. Norma

Sujetos al cumplimiento de los controles aduaneros vigentes, los viajeros que se desplacen en su propio medio de transporte de uso particular, estarán autorizados, tanto a la llegada como a la partida, a llevar a cabo todas las formalidades aduaneras necesarias, sin tener que sistemáticamente abandonar el medio de transporte en el que viajen.

5. Práctica recomendada

Se debería permitir a los viajeros que se desplacen a bordo de vehículos de transporte terrestre para uso comercial o tren, que realicen todas las formalidades aduaneras necesarias sin verse obligados, sistemáticamente, a abandonar el medio de transporte en el que viajen.

6. Práctica recomendada

El sistema de doble canal debería ser utilizado para el control aduanero de viajeros y para el despacho de mercancías transportadas por ellos y, cuando sea apropiado, su medio de transporte de uso privado.

7. Práctica recomendada

No se debería solicitar a efectos aduaneros una lista por separado de viajeros o de su equipaje, sea cual sea el medio de transporte empleado.

8. Práctica recomendada

La Aduana, en cooperación con otras agencias y con el comercio debería en lo posible emplear el sistema estandarizado de información internacional de pasajeros por adelantado, cuando esté disponible, a fin de facilitar el control aduanero de los viajeros y el despacho de mercancías que llevan consigo

9. Práctica recomendada

Se debería autorizar a los viajeros a efectuar una declaración verbal de las mercancías que traen consigo. No obstante, la Aduana podrá exigir una declaración por escrito o por medios electrónicos de las mercancías transportadas por los viajeros cuando las mismas fueran objeto de una importación o de una exportación de naturaleza comercial o cuando su valor o cantidad exceda los límites establecidos por la legislación nacional.

10. Norma

La inspección personal de viajeros para fines de control aduanero no se llevará a cabo salvo en casos excepcionales y cuando existan fundadas razones para sospechar que se trate de un hecho de contrabando u otra infracción.

11. Norma

Las mercancías transportadas por los viajeros serán depositadas o retenidas en las condiciones fijadas por la Aduana, en espera de ser despachadas según el régimen aduanero adecuado, de ser reexportadas o de recibir cualquier otro destino conforme a la legislación nacional, en los siguientes casos:

- a solicitud del viajero;
- cuando las mercancías no puedan ser despachadas inmediatamente; o
- cuando las otras disposiciones del presente Capítulo no les sean aplicables.

12. Norma

Equipaje no acompañado (es decir, equipaje que llegue o abandone el país antes o después del viajero) será despachado según el procedimiento aplicable a los equipajes acompañados o conforme a otro procedimiento aduanero simplificado.

13. Norma

Se permitirá que el despacho de equipaje no acompañado de un viajero sea realizado por otra persona autorizada que no sea el viajero.

14. Práctica recomendada

Se debería aplicar un sistema de tasa fija para las mercancías declaradas para el consumo a título de facilidades aplicables a los viajeros, a condición que no se trate de una importación de carácter comercial y que el valor agregado o la cantidad total de las mercancías no sobrepasen los límites establecidos por la legislación nacional.

15. Práctica recomendada

Se debería aceptar el uso de tarjetas de crédito o de tarjetas bancarias siempre que sea posible, como medio de pago por los servicios ofrecidos por la Aduana y para el pago de derechos e impuestos.

Entrada**16. Práctica recomendada**

La cantidad de tabacos, vinos, licores y perfumes que los viajeros estarán autorizados a importar con exoneración de derechos e impuestos a la importación no debería ser inferior a:

- (a) 200 cigarrillos, o 50 puros, o 250 gramos de tabaco, o un surtido de estos productos que no supere los 250 gramos;
- (b) 2 litros de vino o un litro de licor;
- (c) $\frac{1}{4}$ litro de agua de colonia y 50 gramos de perfume.

Sin embargo las facilidades previstas en lo que refiere a tabaco y bebidas alcohólicas podrán estar reservadas para las personas que hayan alcanzado una edad determinada y podrán ser rechazadas o concedidas solamente en cantidades reducidas a las personas que crucen la frontera frecuentemente o que han permanecido fuera del país por menos de 24 horas.

17. Práctica recomendada

Se debería permitir a los viajeros, además de los productos de consumo cuya importación se encuentre exonerada de derechos e impuestos a la importación, dentro de límites cuantitativamente determinados, importar libre de derechos e impuestos mercancías cuya naturaleza no sea en absoluto comercial hasta un monto global de 75 Derechos Especiales de Giro (DEG). Se podrá fijar un monto inferior para personas menores de determinada edad o para personas que crucen la frontera frecuentemente o que han permanecido fuera del país por menos de 24 horas

18. Norma

Los residentes que retornan a su país estarán autorizados a reimportar con exoneración de derechos e impuestos a la importación efectos personales y sus medios de transporte para uso particular que hubieran llevado consigo cuando salieron del país y que se encontraran en libre circulación en ese país.

19. Norma

La Aduana no solicitará un documento aduanero ni tampoco alguna garantía para la admisión temporal de efectos personales de no residentes excepto:

- que excedan en valor o en cantidad, los límites establecidos por la legislación nacional; o
- que la Aduana considere que constituyen un riesgo para el Tesoro Público

20. Norma

Además de la vestimenta, los artículos de tocador y otros artículos que tengan manifiestamente un carácter personal, se considerarán especialmente como efectos personales de los no-residentes los siguientes artículos:

- joyas personales
 - cámaras fotográficas y cinematográficas acompañadas de una cantidad razonable de películas, cassettes y accesorios de las mismas;
 - aparatos de proyección de diapositivas o de películas portátiles y sus accesorios y una cantidad razonable de diapositivas o de películas;
 - binóculos;
 - instrumentos de música portátiles;
 - aparatos de reproducción de sonido portátiles incluyendo grabadoras, lectores de discos compactos portátiles y dictáfonos con cintas, y discos;
-

- aparatos receptores de radio, portátiles;
- teléfonos celulares o móviles;
- aparatos de televisión portátiles;
- máquinas de escribir portátiles;
- computadoras personales y accesorios;
- calculadoras portátiles;
- coches de niños
- sillas de ruedas para minusválidos
- equipo deportivo

21. Norma

Cuando sea necesario presentar una declaración de admisión temporal para los efectos personales de los no residentes, el plazo de admisión temporal será determinado teniendo en cuenta la estadía del viajero en el país sin que exceda el límite establecido por la legislación nacional, si lo hubiera.

22. Norma

A solicitud del viajero y por razones que la Aduana considere válidas, esta última prorrogará el plazo de admisión temporal inicialmente fijado, a condición que no exceda el plazo establecido en la legislación nacional, si lo hubiera.

23. Norma

Se otorgará a los no residentes admisión temporal respecto a su medio de transporte de uso particular.

24. Norma

El combustible contenido en los tanques del medio de transporte de uso particular normalmente equipado será admitido con exoneración de derechos e impuestos a la importación.

25. Norma

Las facilidades otorgadas en lo relativo a medios de transporte de uso particular se aplicarán tanto a los medios de transporte pertenecientes a los no residentes como a aquellos alquilados o utilizados en calidad de préstamo, ya sea que lleguen al mismo tiempo que el viajero o que sean introducidos antes o después de su llegada.

26. Práctica recomendada

La Aduana no debería exigir ni documento aduanero ni garantía para la admisión temporal del medio de transporte de uso particular de los no residentes.

27. Práctica recomendada

Cuando se exija la presentación de un documento aduanero o de una garantía para la admisión temporal de medios de transporte de uso particular de no residentes, la Aduana debería aceptar las garantías y los documentos internacionales estándar.

28. Norma

Cuando sea necesario presentar una declaración de admisión temporal del medio de transporte de uso particular de no residentes, el plazo de admisión temporal será determinado teniendo en cuenta la permanencia del no residente en el país sin que exceda el límite establecido por la legislación nacional, si lo hubiera.

29. Norma

A solicitud de la persona interesada, y por razones que la Aduana considere válidas, ésta prorrogará el plazo de admisión temporal del medio de transporte de uso particular del no residente inicialmente fijado, sin que exceda el límite establecido por la legislación nacional, si lo hubiera.

30. Norma

Se concederá admisión temporal a los repuestos necesarios para reparar un medio de transporte de uso particular que se encuentre temporalmente en el país.

Reexportación**31. Norma**

La Aduana autorizará que las mercancías admitidas temporalmente de los no residentes sean reexportadas a través de una oficina de aduanas distinta de la que fueron importadas.

32. Norma

La Aduana no exigirá por parte de no residentes la reexportación de sus medios de transporte de uso particular o de sus efectos personales que hayan sido gravemente dañados o destruidos a consecuencia de un accidente, o por fuerza mayor.

Partida**33. Norma**

Las formalidades aduaneras aplicables a los viajeros que parten del país serán tan simples como sea posible.

34. Norma

Los viajeros estarán autorizados a exportar mercancías con fines comerciales a condición de que cumplan con las formalidades necesarias y que paguen los derechos e impuestos de exportación exigibles.

35. Norma

A solicitud de un residente que parta del país, la Aduana tomará las medidas de identificación necesarias respecto a ciertos artículos cuando esta formalidad facilite su re-importación con exoneración de derechos e impuestos.

36. Norma

Solamente en casos excepcionales la Aduana solicitará un documento de exportación temporal con respecto a los efectos personales y medios de transporte de uso privado de los residentes que partan del país.

37. Práctica recomendada

En caso de haber otorgado una garantía en efectivo, se deberían establecer disposiciones para su reembolso en la oficina de reexportación, aunque las mercancías no hayan sido importadas a través de esa oficina.

Pasajeros en tránsito**38. Norma**

Los pasajeros en tránsito que no abandonen el área de tránsito no serán sometidos a ningún control aduanero. Sin embargo a la Aduana le será permitido mantener una supervisión general de las áreas de tránsito así como tomar cualquier medida que considere necesaria cuando se sospeche la existencia de una infracción aduanera.

Información relativa a las facilidades aduaneras aplicables a los viajeros**39. Práctica recomendada**

La información relativa a las facilidades aduaneras aplicables a los viajeros debería estar a disposición de las personas interesadas en el o los idiomas oficiales de sus países y en cualquier otra lengua que se considere útil.

x

x x

Anexo Específico J

Capítulo 2

Tráfico Postal

Anexo Específico J

Capítulo 2

Tráfico Postal

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./
F1. **"CN22/23"** los formularios de declaración especial aplicables a los envíos postales y descritos en las Leyes de la Unión Postal Universal actualmente vigentes;
- E2./
F3. **"formalidades aduaneras aplicables a los envíos postales "** todas las operaciones realizadas por la parte interesada y por parte de la Aduana en materia de tráfico postal;
- E3./
F2. **"envíos postales "** correo postal y paquetes como están descritos en las Leyes de la Unión Postal Universal actualmente vigentes, cuando sean transportados por o para servicios postales;
- E4./
F5. **"servicio postal "** el organismo público o privado autorizado por el gobierno para proporcionar servicios postales internacionales conforme a las Leyes de la Unión Postal Universal actualmente vigentes;
- E5./
F4. **"Unión Postal Universal "** la organización intergubernamental fundada en 1874 por el Tratado de Berna con el nombre de "Unión Postal General " que tomó en 1878 la denominación de "Unión Postal Universal (UPU)" y que desde 1948 ha sido una agencia especializada de las Naciones Unidas.
-

Principios

1. Norma

Las formalidades aduaneras aplicables a los envíos postales estarán regidas por las disposiciones del presente Capítulo y en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Norma

La legislación nacional determinará las responsabilidades y obligaciones de la Aduana y del servicio postal respectivamente en lo relativo al tratamiento aduanero de los envíos postales.

Despacho de los envíos postales

3. Norma

Los envíos postales se despacharán tan rápido como sea posible.

(a) Situación aduanera de las mercancías

4. Norma

Se autorizará la exportación de mercancías en envíos postales, ya sea mercancías en libre circulación o que se encuentren bajo un régimen aduanero.

5. Norma

Se autorizará la importación de mercancías en envíos postales ya sea que las mismas se encuentren destinadas a ser despachadas para el consumo o que sean colocadas bajo otro régimen aduanero.

(b) Presentación a la Aduana

6. Norma

La Aduana designará al servicio postal los envíos postales que deberán ser presentados ante la misma a efectos de control así como los métodos de presentación de los envíos mencionados.

7. Norma

La Aduana no exigirá que los envíos postales le sean presentados al momento de su exportación a efectos de control, excepto que contengan:

- mercancías cuya exportación debe ser certificada;
- mercancías que están sujetas a prohibiciones o restricciones de exportación o a derechos e impuestos de exportación;
- mercancías con un valor superior al monto establecido por la legislación nacional;
o
- mercancías seleccionadas de forma selectiva o aleatoria a efectos de control aduanero.

8. Práctica recomendada

La Aduana no debería exigir, por regla general, la presentación de envíos postales importados pertenecientes a las siguientes categorías:

- (a) tarjetas postales y cartas que contengan únicamente mensajes personales;
 - (b) literatura para ciegos;
 - (c) impresos no sujetos a derechos e impuestos a la importación.
-

(c) Despacho de mercancías contra presentación de los formularios CN22 o CN23 o contra una declaración de mercancías

9. Norma

Cuando toda la información exigida por la Aduana figure en el formulario CN22 o CN23 y en los documentos justificativos, el formulario CN22 o CN23 constituirá la declaración de mercancías, excepto en los siguientes casos:

- mercancías cuyo valor sea superior al monto establecido por la legislación nacional;
- mercancías sujetas a prohibiciones o restricciones o a derechos e impuestos a la exportación;
- mercancías cuya exportación deba ser certificada;
- las mercancías importadas destinadas a ser colocadas bajo un régimen aduanero distinto al de despacho de mercancías para el consumo.

En estos casos se presentará una declaración de mercancías por separado.

Envíos postes en tránsito

10. Norma

Las formalidades aduaneras no se aplicarán a los envíos postales en tránsito.

Cobro de derechos e impuestos

11. Norma

La Aduana simplificará tanto como le sea posible las disposiciones relativas al cobro de derechos e impuestos aplicables a las mercancías contenidas en los envíos postales.

x

x x

Anexo Específico J

Capítulo 3

Medios de transporte con fines comerciales

Anexo Específico J

Capítulo 3

Medios de transporte con fines comerciales

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./
F2. **Formalidades aduaneras aplicables a los medios de transporte con fines comerciales** " todas las operaciones llevadas a cabo por la persona interesada y por la Aduana con respecto a los medios de transporte con fines comerciales que llegan o parten de un territorio aduanero y durante su permanencia en el mismo;
- E2./
F1. **"Declaración de llegada"** o **"declaración de partida"**, según sea el caso toda declaración que se deba realizar o presentar ante la Aduana luego de la llegada o de la partida del medio de transporte con fines comerciales, por parte de la persona responsable del medio de transporte con fines comerciales y que contenga los datos necesarios relativos al medio de transporte con fines comerciales, a su trayecto, su carga, sus provisiones a bordo, su tripulación o los pasajeros;
- E3./
F3. **"Medio de transporte con fines comerciales"** toda embarcación (incluyendo lanchones y barcas, transportados o no a bordo de una embarcación e hidrodesslizadores), aerodesslizadores; aviones, vehículos de transporte terrestre (incluyendo remolques, semirremolques y combinaciones de vehículos) o material ferroviario rodante, utilizados en el tráfico internacional en el transporte de personas a cambio de una remuneración o en el transporte industrial o comercial de mercancías ya sea de forma remunerada o no, junto con sus repuestos, accesorios y equipo, así como los aceites lubricantes y el combustible contenido en sus tanques normales, cuando se encuentren a bordo de un medio de transporte con fines comerciales..
-

Principios

1. Norma

Las formalidades aduaneras aplicables al medio de transporte con fines comerciales se regirán por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Práctica recomendada

Las formalidades aduaneras relativas a los medios de transporte con fines comerciales deberían ser aplicables bajo las mismas condiciones, independientemente del país de registro o propiedad del medio de transporte con fines comerciales, del país de procedencia o del país de destino.

Admisión temporal de los medios de transporte con fines comerciales

3. Práctica recomendada

Los medios de transporte con fines comerciales, se encuentren cargados o no, deberían ser admitidos temporalmente en el territorio aduanero con suspensión de derechos e impuestos a la importación a condición que dichos medios de transporte con fines comerciales no sean utilizados para transporte interno dentro del territorio aduanero del país de admisión temporal. Los mismos deberán ser destinados a la reexportación sin haber sufrido ninguna modificación, a excepción de la depreciación normal debida al uso de los mismos, el consumo normal de lubricantes y combustible así como reparaciones necesarias.

4. Norma

Será un requisito ante la Aduana que los medios de transporte con fines comerciales, debidamente registrados en el extranjero, presenten una garantía o un documento de admisión temporal solamente cuando la Aduana lo considere indispensable a efectos de control aduanero.

5. Norma

Cuando la Aduana fije un plazo para la reexportación del medio de transporte con fines comerciales, la misma tendrá en cuenta las condiciones particulares de las operaciones de transporte que se intenten llevar a cabo.

6. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por las razones que la Aduana considere válidas, esta última debería prorrogar el plazo inicialmente fijado.

Admisión temporal de repuestos y equipo**7. Práctica recomendada**

Todo material especial destinado a la carga, descarga, manipulación y protección de las mercancías, que pueda o no ser empleado separadamente del medio de transporte con fines comerciales, que sea importado con el medio de transporte con fines comerciales y con la intención de ser reexportado con el mismo, debería ser admitido temporalmente en el territorio aduanero con suspensión de los derechos e impuestos a la importación

8. Práctica recomendada

Los repuestos y equipos que se utilizarán, en el curso de reparación o mantenimiento como reemplazo de repuestos y de equipo o utilizados en un medio de transporte con fines comerciales que ya hubiera sido importado temporalmente en un territorio aduanero, deberían ser admitidos temporalmente en el territorio aduanero mencionado exentos del pago de derechos e impuestos a la importación.

Llegada

9. Norma

Cuando se deba presentar una declaración de entrada ante la Aduana cuando entra el medio de transporte con fines comerciales, los datos que deberán figurar en la misma se limitarán al mínimo necesario a fin de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera.

10. Norma

La Aduana reducirá, tanto como sea posible, el número de ejemplares de la declaración de entrada que se deba presentar ante la misma.

11. Norma

Ningún documento cuya presentación sea exigida ante la Aduana con respecto a la entrada de un medio de transporte con fines comerciales deberá ser obligatoriamente legalizado, controlado o autenticado por un representante en el exterior del país de entrada del medio de transporte mencionado.

Escalas ulteriores en el territorio aduanero

12. Norma

Cuando un medio de transporte con fines comerciales realice varias escalas en un territorio aduanero sin escala intermedia en otro país, las formalidades aduaneras aplicables serán tan sencillas como sea posible, teniendo en cuenta las medidas de control aduanero que ya hubieran sido aplicadas.

Partida

13. Norma

Las formalidades aduaneras aplicables cuando el medio de transporte con fines comerciales abandone el territorio aduanero se limitarán a las medidas cuya finalidad sea la de asegurar:

- (a) que se presente la declaración de partida ante la oficina de aduanas competente, cuando así sea exigido;
- (b) que se coloquen los sellos aduaneros cuando corresponda;
- (c) que, a los efectos de control, las rutas aduaneras prescritas sean tomadas efectivamente y
- (d) que la partida del medio de transporte con fines comerciales se realice sin demoras injustificadas.

14. Práctica recomendada

La Aduana debería permitir la utilización de formularios de declaración de partida idénticos a los prescritos para la declaración de entrada a condición que en los mismos se indique claramente que serán utilizados para la partida.

15. Norma

El medio de transporte con fines comerciales estará autorizado a abandonar el territorio aduanero a través de una oficina de aduanas diferente a la oficina de entrada.

x

x x

Anexo Específico J

Capítulo 4

Provisiones

Anexo Específico J

Capítulo 4

Provisiones

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./
F6. **"transportista"** la persona que transporta efectivamente las mercancías o que tiene el mando o la responsabilidad del medio de transporte;
- E2./
F1. **"Formalidades aduaneras aplicables a las provisiones"** todas las operaciones que la persona interesada y la Aduana llevarán a cabo con respecto a dichas mercancías;
- E3./
F5. **"Tratamiento aduanero de las provisiones"** todas las facilidades concedidas y todas las formalidades aduaneras aplicables a las provisiones
- E4./
F1. **"provisiones "**:
- provisiones para el consumo; y
 - provisiones para llevar;
-

E5./
F3. **"provisiones para el consumo ":**

- las mercancías destinadas a ser consumidas por los pasajeros y los miembros de la tripulación a bordo de las embarcaciones, aviones o trenes que sean vendidas o no; y
- las mercancías necesarias para el funcionamiento y mantenimiento de las embarcaciones, aviones o trenes incluyendo combustibles y lubricantes con excepción de los repuestos y equipo

ya sea que se encuentren a bordo a la llegada o que sean embarcadas mientras permanezcan en territorio aduanero las embarcaciones, los aviones o los trenes utilizados o en vistas a ser utilizados en el tráfico internacional, para el transporte de personas a cambio de una remuneración o para el transporte industrial o comercial de mercancías ya sea a cambio de una remuneración o no;

- E6./
F4. **"provisiones para llevar "** mercancías destinadas a ser vendidas a los pasajeros y miembros de la tripulación de las embarcaciones y de los aviones con vistas a ser desembarcadas, y que se encuentren ya a bordo a la llegada, o que sean embarcadas en las embarcaciones o en los aviones utilizados o con vistas a ser utilizados en el tráfico internacional para el transporte de personas a título oneroso o para el transporte industrial o comercial de mercancías, a título oneroso o no, durante la permanencia de los mismos en el territorio aduanero;

Principios

1. Norma

El tratamiento aplicable a las provisiones se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sea aplicable, por las disposiciones del Anexo General.

2. Práctica recomendada

El tratamiento aduanero de las provisiones debería ser aplicable en las mismas condiciones, independientemente del país de registro o de la nacionalidad del propietario de la embarcación, avión o tren.

Provisiones que se encuentran a bordo de las embarcaciones, de los aviones o de los trenes a su arribo

(a) *Exención de derechos e impuestos a la importación*

3. Norma

Las provisiones que se encuentren a bordo de una embarcación o de un avión que llega al territorio aduanero, serán admitidas exentas de derechos e impuestos a condición que permanezcan a bordo.

4. Práctica recomendada

La exención de derechos e impuestos debería ser concedida a las provisiones para consumo de los pasajeros y la tripulación, importadas como provisiones de ruta para los trenes expresos internacionales a condición que:

- (a) estas mercancías hayan sido compradas exclusivamente en los países por los que cruzó el tren internacional en cuestión, y;
- (b) que se hayan pagado todos los derechos e impuestos imponibles a las mercancías mencionadas en el país donde fueron compradas.

5. Norma

La exoneración de derechos e impuestos a la importación se concederá a las provisiones para el consumo que sean necesarias para el funcionamiento y el mantenimiento de embarcaciones, aviones y trenes, y que ya se encuentren a bordo de estos medios de transporte a su llegada a territorio aduanero, a condición que sean mantenidos a bordo durante la permanencia de los mismos en el territorio aduanero

(b) Documentación

6. Norma

Cuando la Aduana exija una declaración de las provisiones que se encuentren a bordo de las embarcaciones que llegan a territorio aduanero, la información requerida se limitará al mínimo necesario a los efectos del control aduanero.

7. Práctica recomendada

Las cantidades de las provisiones que se puedan retirar con autorización de la Aduana de los almacenes existentes a bordo deberían registrarse en el documento relativo a las provisiones presentado ante la Aduana a la llegada de la embarcación a territorio aduanero y la Aduana no debería exigir la presentación de ningún otro formulario al respecto.

8. Práctica recomendada

Las cantidades de provisiones suministradas a las embarcaciones durante su estadía en el territorio aduanero deberían ser registradas en la declaración relativa a las provisiones eventualmente exigida por la Aduana.

9. Norma

La Aduana no exigirá la presentación de una declaración distinta para las provisiones que permanezcan a bordo del avión.

(c) Emisión de provisiones para el consumo

10. Norma

La Aduana autorizará la emisión de provisiones para el consumo durante la estadía de la embarcación en el territorio aduanero, en las cantidades que la Aduana considere razonables según el número de pasajeros y de la tripulación así como según la duración de la estadía de la embarcación en territorio aduanero.

11. Práctica recomendada

La Aduana debería autorizar la emisión de provisiones para el consumo a los miembros de la tripulación mientras se estén efectuando reparaciones a la embarcación en muelle o en embarcadero, a condición que la permanencia de la embarcación en el muelle en el embarcadero sea de una duración considerada razonable.

12. Práctica recomendada

Cuando un avión deba aterrizar en uno o más aeropuertos del territorio aduanero, la Aduana debería permitir la emisión de provisiones para consumo a bordo, tanto durante la permanencia del avión en los aeropuertos como durante el vuelo entre los aeropuertos mencionados

(d) Control aduanero

13. Norma

La Aduana exigirá al transportista que tome todas las medidas necesarias a efectos de evitar todo uso irregular de las provisiones, incluyendo el sellado de los productos mencionados, si fuera necesario.

14. Norma

La Aduana únicamente exigirá que las provisiones que se encuentren a bordo de una embarcación, de un avión o de un tren sean retiradas de los mismos a fin de ser almacenadas en otra parte durante la permanencia de estos medios de transporte en el territorio aduanero, cuando lo considere necesario.

Suministro de provisiones exoneradas de derechos e impuestos

15. Norma

Las embarcaciones y los aviones que partan con un destino final en el extranjero, estarán autorizados a embarcar, exonerados de derechos e impuestos:

- (a) las provisiones en las cantidades que la Aduana considere razonables según el número de pasajeros y de miembros de la tripulación, de la duración del trayecto del vuelo y según la cantidad de provisiones que ya se encuentren a bordo; y
- (b) las provisiones de consumo necesarias para su funcionamiento y mantenimiento en las cantidades que se considere razonables a efectos del funcionamiento y el mantenimiento durante el trayecto o el vuelo, teniendo en cuenta, asimismo, las cantidades que ya se encuentren a bordo.

16. Norma

Se exonerarán derechos e impuestos para el suministro de provisiones a embarcaciones y aviones llegados al territorio aduanero y que necesiten reaprovisionarse para el trayecto restante hasta el lugar de destino final en el territorio aduanero.

17. Norma

La Aduana permitirá que las provisiones para consumo suministradas a la embarcaciones y aviones durante su estadía en el territorio aduanero sean entregadas en las mismas condiciones que las que el presente Capítulo prevé para las provisiones para consumo que ya se encuentren a bordo de las embarcaciones y de los aviones a la llegada.

Partida**18. Práctica recomendada**

No se debería exigir ninguna otra declaración relativa a las provisiones a la partida de las embarcaciones del territorio aduanero.

19. Norma

Cuando se exija la presentación de una declaración relativa a las provisiones que se encuentren a bordo de una embarcación o de un avión que parta del territorio aduanero, la información requerida se limitará al mínimo necesario a efectos de control aduanero.

Otra eliminación de las provisiones**20. Norma**

Las provisiones que se encuentren a bordo de embarcaciones, aviones o trenes llegados al territorio aduanero podrán:

- (a) ser despachadas para el consumo o ser colocadas bajo otro régimen aduanero, sujetas al cumplimiento de las condiciones y de las formalidades aplicables en cada caso; o
- (b) ser transbordadas respectivamente a otras embarcaciones, aviones o trenes en tráfico internacional, previa autorización de la Aduana.

x

x

x

Anexo Específico J

Capítulo 5

Envíos de Ayuda

Anexo Específico J

Capítulo 5

Envíos de Ayuda

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

E1./ "envíos de ayuda " se refiere a:

F1.

- mercancías incluyendo vehículos u otros medios de transporte, alimentos, medicamentos, ropa, frazadas, tiendas de campaña, casas prefabricadas, productos para purificar agua y para almacenarla u otras mercancías de primera necesidad, enviadas para ayudar a víctimas de catástrofes y
- todo equipo, vehículos y otros medios de transporte, especialmente animales entrenados, provisiones, suministros, efectos personales y otras mercancías para el personal de socorro a fin de que puedan llevar a cabo sustareas y para apoyarlos mientras vivan y trabajen en el territorio de la catástrofe en el transcurso de su misión.

Principios

1. Norma

El despacho de mercancías relativo a los envíos de ayuda se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

2. Norma

El despacho de mercancías relativas a los envíos de ayuda a efectos de exportación, tránsito, admisión temporal e importación deberá llevarse a cabo como asunto prioritario.

Campo de aplicación**3. Norma**

En el caso de los envíos de ayuda, la Aduana establecerá disposiciones respecto a:

- la presentación de una declaración de mercancías simplificada, provisional o incompleta, a condición de que se complete la declaración dentro de un plazo determinado;
- la presentación y el registro o la verificación de la declaración de mercancías y de los documentos justificativos antes de la llegada de las mercancías, y de su liberación tras la llegada;
- el despacho de mercancías fuera de las horas de atención al público o fuera de las oficinas aduaneras, exento de toda carga aduanera al respecto; y
- el reconocimiento y/o muestreo de las mercancías, únicamente en casos excepcionales.

4. Práctica recomendada

El despacho de los envíos de ayuda se debería otorgar cualquiera que sea el país de origen, de procedencia o de destino de las mercancías.

5. Práctica recomendada

En el caso de los envíos de ayuda, se debería renunciar a cualquier prohibición o restricción económica a la exportación y a cualquier derecho o impuesto a la exportación que serían normalmente exigibles.

6. Práctica recomendada

Los envíos de ayuda que constituyan una donación dirigida a una organización autorizada a fin de ser utilizados o distribuidos gratuitamente por dicho organización o bajo su control, deberían ser admitidos exentos de derechos e impuestos a la importación y libres de toda prohibición o restricción de carácter económico a la importación.

x

x x

Anexo Específico K

Origen

Anexo Específico K

Capítulo 1

Reglas de origen

Anexo Específico K

Capítulo 1

Reglas de origen

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ F2. **"país de origen de las mercancías "** el país donde las mercancías fueron producidas o fabricadas de acuerdo con el criterio establecido a los efectos de la aplicación del arancel aduanero relativo a las restricciones cuantitativas o a cualquier otra medida relativa al comercio;
- E2./ F3. **"reglas de origen "** las disposiciones específicas desarrolladas a partir de los principios establecidos por la legislación nacional o por convenios internacionales ("criterios de origen"), aplicados por un país a fin de determinar el origen de las mercancías;
- E3./ F1. **"criterio de transformación sustancial "** el criterio respecto del cual el origen se determina considerando al país de origen como el país donde se llevó a cabo la última manufactura o procesamiento sustancial, según la cual se confirió al producto su carácter esencial;

Principio

1. Norma

Las reglas de origen necesarias para la implementación de las medidas de cuya aplicación la Aduana es responsable tanto respecto a la importación como respecto a la exportación, serán establecidas conforme a las disposiciones del presente Capítulo y en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Reglas de origen

2. Norma

Las mercancías producidas íntegramente en un país determinado serán consideradas como originarias de ese país. Únicamente las siguientes mercancías serán consideradas como producidas íntegramente en un país determinado:

- (a) productos minerales extraídos de su suelo, de sus aguas territoriales o del fondo de sus mares u océanos;
- (b) productos vegetales cosechados o recolectados en ese país;
- (c) animales vivos y nacidos y criados en ese país;
- (d) productos obtenidos de animales vivos en ese país;
- (e) productos obtenidos de caza o pesca practicadas en ese país;
- (f) productos de pesca marítima y otros productos extraídos del mar por embarcaciones de ese país
- (g) mercancías obtenidas a bordo de buques-factorías de este país, solamente a partir de los productos indicados en el párrafo f) anterior;
- (h) productos extraídos del suelo o del subsuelo marino situado fuera de aguas territoriales del país, siempre y cuando este país tenga derechos exclusivos de explotación de ese suelo o subsuelo;
- (ij) los desechos y desperdicios provenientes de operaciones de manufactura y procesamiento y artículos usados, recogidos en este país y útiles únicamente para la recuperación de materias primas, y;
- (k) mercancías producidas en ese país solamente a partir de los productos indicados en los párrafos a) a ij) anteriores.

3. Práctica recomendada

Cuando dos o más países han intervenido en la producción de las mercancías, el origen de las mercancías debería ser determinado de acuerdo con el criterio de transformación sustancial.

4. Práctica recomendada

A los efectos de la aplicación del criterio de transformación sustancial se debería emplear la Convención Internacional sobre el Sistema Armonizado de Codificación y Descripción de Mercancías.

5. Práctica recomendada

Cuando se exprese el criterio de transformación sustancial mediante la regla de porcentaje ad valorem, los valores a tomar en consideración deberían ser:

- para los materiales importados, su valor aduanero en la importación o, en el caso de materiales de origen indeterminado, el primer precio verificable pagado por esos productos en el territorio del país donde se llevó a cabo la fabricación; y
- para las mercancías resultantes, el precio de fábrica (ex-works) o el precio de exportación, conforme a las disposiciones de la legislación nacional.

6. Práctica recomendada

No se debería considerar como procesamiento o manufactura sustancial a las operaciones que no contribuyan o que contribuyan en menor medida a proporcionar las características o propiedades esenciales de las mercancías, y especialmente, las operaciones que incluyan uno o más de las siguientes operaciones:

- (a) operaciones necesarias para la preservación de las mercancías durante su transporte o su almacenamiento;
 - (b) operaciones destinadas al mejoramiento del embalaje o de la calidad de comercialización de las mercancías o a acondicionamiento para ser enviadas como la división o el agrupamiento de bultos, la combinación y la clasificación de las mercancías; el cambio de embalaje;
 - (c) operaciones simples de ensamblaje;
 - (d) mezcla de mercancías de diferentes orígenes, a condición que las características del producto resultante no difieran esencialmente de las características de las mercancías mezcladas.
-

Casos especiales de calificación para la determinación del origen

7. Práctica recomendada

Los accesorios, repuestos y herramientas para ser empleados con una máquina, aparato, artefacto o vehículo, serán considerados como teniendo el mismo origen que la máquina, el aparato, el artefacto o el vehículo, a condición que sean importados y vendidos normalmente con ellos y correspondan, en especie y en cantidad, a su equipo normal

8. Práctica recomendada

A solicitud del importador, se debería considerar como un único artículo, a los efectos de la determinación de su origen, a los artículos no ensamblados o desmontados que se importen en varios envíos, porque por razones de transporte o de producción no sea posible importarlos en un solo envío.

9. Práctica recomendada

A los efectos de determinar el origen, los embalajes deberían ser considerados de igual origen que las mercancías que contengan, salvo que la legislación nacional del país de importación requiera que sean declarados por separado para propósitos arancelarios, en cuyo caso su origen se determinará independientemente del de las mercancías.

10. Práctica recomendada

A efectos de determinar el origen de las mercancías, cuando se considere que los embalajes tienen el mismo origen que éstas, solamente se debería tener en cuenta, especialmente en los casos en que se aplica el método de porcentaje, a los embalajes en los cuales las mercancías son comúnmente vendidas al por menor

11. Norma

A efectos de determinar el origen de las mercancías, no se tendrá en cuenta el origen de la energía, planta, maquinaria y herramientas empleadas en el perfeccionamiento o en el procesamiento de las mercancías.

Regla de transporte directo**12. Práctica recomendada**

Cuando existan disposiciones que impongan el transporte directo de mercancías desde el país de origen, se debería conceder derogaciones de las mismas, especialmente por razones geográficas (casos de países sin acceso al mar, por ejemplo), así como en el caso de mercancías que permanezcan bajo el control aduanero en terceros países (mercancías expuestas en ferias o exposiciones o colocadas en almacenes aduaneros, por ejemplo)

Información relativa a las reglas de origen**13. Norma**

Los cambios efectuados a las reglas de origen o sus modalidades de aplicación no entrarán en vigencia hasta que se haya dado suficiente aviso para que las personas interesadas, tanto en los mercados de exportación como en los países proveedores, tomen en cuenta las nuevas disposiciones aplicables.

x

x x

Anexo Específico K

Capítulo 2

Prueba documental de origen

Anexo Específico K

Capítulo 2

Prueba documental de origen

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ F2. **"certificado de origen"** un formulario específico que permite identificar las mercancías y en el cual la autoridad u organismo facultado para concederlo certifica expresamente que las mercancías a las que se refiere el certificado son originarias de un determinado país. Este certificado puede incluir, además, una declaración del fabricante, productor, proveedor, exportador u otra persona competente;
- E2./ **"declaración certificada de origen "** una "declaración de origen" certificada por F3. una autoridad u organismo facultado para ello;
- E3./ F4. **"declaración de origen"** una declaración apropiada relativa al origen de las mercancías, establecida en la factura comercial u otro documento relativo a ellas, por el fabricante, productor, proveedor, exportador o por otra persona competente, con motivo de su exportación;
- E4./ F5. **"prueba documental de origen "** un certificado de origen, una declaración certificada de origen o una declaración de origen;
- E5./ F1. **"certificado de denominación regional "** un certificado de acuerdo con las reglas prescritas por una autoridad u organismo facultado, certificando que las mercancías allí descritas responden a las condiciones previstas para merecer una denominación propia de una determinada región (por ejemplo vinos de Champagne, de Oporto, queso Parmesano, etc.)

Principio

1. Norma

Las condiciones en que las pruebas documentales de origen de las mercancías serán exigidas, establecidas y emitidas estarán regidas por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Requerimiento de pruebas documentales de origen

2. Práctica recomendada

Se debería solicitar una prueba documental de origen solamente cuando sea necesaria a efectos de la aplicación de derechos aduaneros preferenciales, de medidas económicas o comerciales adoptadas unilateralmente o conforme a convenios bilaterales o multilaterales o de toda medida sanitaria o de orden público.

3. Práctica recomendada

No se debería solicitar prueba documental de origen en los siguientes casos:

- (a) mercancías enviadas en pequeños envíos dirigidos a particulares o transportados en el equipaje de viajeros a condición que dichas importaciones sean de naturaleza no comercial y que el valor agregado de las importaciones no exceda un monto determinado que no será inferior a US\$100;
 - (b) envíos comerciales cuyo valor agregado no exceda un monto determinado que no será inferior a US\$60;
 - (c) mercancías en admisión temporal;
 - (d) mercancías transportadas en tránsito aduanero;
-

(e) mercancías acompañadas por un certificado de denominación regional así como ciertas mercancías determinadas, cuando en virtud de las condiciones que los países proveedores deberán cumplir en el marco de acuerdos bilaterales o multilaterales referentes a estas mercancías, no sea necesaria una prueba documental en el marco de acuerdos bilaterales o multilaterales referentes a estas mercancías.

Cuando se remitan al mismo tiempo varios envíos del tipo de los indicados en los apartados a) o b), por la misma vía al mismo destinatario, por el mismo remitente, el valor agregado de esos envíos constituye el valor total.

4. Práctica recomendada

Cuando las reglas relativas al requerimiento de prueba documental de origen hayan sido establecidas unilateralmente, se debería revisar la misma por lo menos cada tres años a fin de verificar que aún se adapten a la evolución de las condiciones económicas y comerciales bajo las cuales se impusieron.

5. Práctica recomendada

Se debería solicitar una prueba documental emitida por las autoridades competentes del país de origen solamente en los casos en que haya razones para que la Aduana del país de importación sospeche la existencia de fraude.

Casos de aplicación y formas de las diferentes pruebas documentales del origen

(a) Certificado de origen

Forma y contenido

6. Práctica recomendada

Al revisar los formularios actuales o al preparar nuevos formularios de certificados de origen, las Partes Contratantes deberían recurrir al modelo de formulario que figura en el Apéndice I del presente Capítulo, de acuerdo con las Notas del Apéndice II, y teniendo presentes las reglas del Apéndice III.

Las Partes Contratantes que hayan alineado sus formularios de certificados de origen de acuerdo con el modelo del formulario del Apéndice I del presente Capítulo, deberían notificarlo al Secretario General del Consejo.

Idiomas a utilizar

7. Práctica recomendada

Los formularios de los certificados de origen deberían estar impresos en el (los) idioma(s) escogido(s) por el país de exportación y si estos idiomas no fueran ni el inglés ni el francés, también deberían serlo en dichos idiomas.

8. Práctica recomendada

Cuando el certificado de origen sea completado en un idioma que no sea el idioma del país de importación, la Aduana de ese país no debería exigir sistemáticamente una traducción de la información proporcionada en el certificado de origen.

Autoridades u organismos habilitados para emitir certificados de origen

9. Norma

Las Partes Contratantes que acepten el presente Capítulo indicarán, ya sea en su notificación de aceptación o posteriormente, cuáles serán las autoridades u organismos habilitados para la emisión de certificados de origen.

10. Práctica recomendada

Cuando las mercancías no sean importadas directamente del país de origen sino que sean enviadas a través del territorio de un tercer país, se debería permitir el otorgamiento de certificados de origen por las autoridades u organismos habilitados para expedir dichos certificados en ese tercer país, sobre la base de un certificado de origen previamente emitido en el país de origen de las mercancías.

11. Práctica recomendada

Las autoridades u organismos habilitados para emitir certificados de origen deberían conservar durante un período mínimo de dos años, las solicitudes o las copias de control relativos a los certificados de origen que los mismos emitieron.

(b) Otras pruebas documentales distintas del certificado de origen

12. Práctica recomendada

Cuando se requiera una prueba documental de origen, se debería aceptar una declaración de origen en los siguientes casos:

- (a) mercancías remitidas en pequeños envíos dirigidos a particulares o transportadas en el equipaje de viajeros, siempre y cuando dichas importaciones sean de naturaleza no comercial y que el valor global de la importación no exceda un monto determinado que no sea inferior a US\$500;
- (b) envíos comerciales cuyo valor agregado no exceda un monto determinado que no sea inferior a US\$300.

Cuando varios envíos del tipo de los referidos en el párrafo a) o b) anteriores sean enviados al mismo tiempo por la misma vía, al mismo destinatario, por el mismo remitente, el valor agregado será el valor total de dichos envíos.

Sanciones

13. Norma

Se preverán sanciones contra cualquier persona que otorgue o que haga otorgar un documento conteniendo información falsa con vistas a obtener una prueba documental de origen.

APÉNDICE II

Notas

1. El formato del certificado deberá ser el formato internacional ISO/A4 (210x297mm), (8.27x1169 pulgadas). El formulario deberá tener un margen superior de 10 mm y uno izquierdo de 20 mm para permitir su archivo. Los espacios entre líneas deberán corresponder a múltiplos de 4.24mm. (1/6 pulgadas) y los espacios transversales, a múltiplos de 2.54mm. (1/10 pulgadas). El diseño de página deberá ser realizado de acuerdo con el formulario tipo ECE que figura en el Apéndice I. Se deberá permitir desviaciones menores en el tamaño exacto de las casillas por razones particulares del país emisor como la existencia de un sistema de medidas no métrico, particularidades desistemas alineados de documentos nacionales, etc.
 2. Cuando sea necesario prever solicitudes de certificados de origen, el formulario de solicitud y el formulario de certificado deberían ser compatibles para poder ser completados de una sola vez.
 3. Los países podrán determinar normas respecto al peso por m² del papel a utilizar y el uso de filigranas para prevenir falsificaciones.
 4. Para guía de los usuarios, se imprimirán las reglas para completar el certificado en el reverso del mismo.
 5. Cuando se pueda presentar solicitudes para controles posteriores bajo un convenio de asistencia administrativa mutua, se deberá prever un espacio en el reverso del certificado.
 6. Las siguientes observaciones se refieren a las casillas del formulario modelo:

Casilla No. 1: "Consignatario", "productor", "proveedor", etc. puede sustituirse por "exportador".

Casilla No. 2: Deberá haber solamente un certificado de origen original identificado con la palabra "original" al lado del título del documento. Si se emite un certificado de origen en reemplazo de uno original que se hubiera perdido, el certificado de reemplazo deberá identificarse con la palabra "Duplicado" al costado del título del documento. Las copias de un original o de un certificado duplicado llevarán la palabra "copia" contiguo al título.
Esta casilla también tiene por objeto indicar el nombre (logotipo, emblema, etc.) de la autoridad emisora y se deberá dejar un espacio para otros propósitos oficiales.
-

- Casilla No. 3: Los datos proporcionados en esta casilla se podrán reemplazar por el término "a la orden", seguido eventualmente, del nombre del país de destino.
- Casilla No. 4: Este casillero podrá ser utilizado para información adicional sobre los medios de transporte, itinerarios, etc., que se pueda insertar si así lo solicitara, por ejemplo, la autoridad emisora.
- Casilla No. 5: Si se requiere una indicación de "Número de artículo", se puede insertar, preferiblemente en el margen de esta casilla o al comienzo de cada línea en la casilla. Las "Marcas y números" pueden separarse de "Número y tipo de bultos" y "Descripción de la mercancía" mediante una línea vertical. Si no se utiliza una línea vertical, estos datos deben distinguirse mediante un espaciado adecuado. La descripción de las mercancías se puede respaldar agregando el número de la posición arancelaria del Sistema Armonizado aplicable, preferiblemente en el lado derecho de la columna. Los detalles de los criterios de origen, si es necesario, deben proporcionarse en esta casilla y deben estar separados de la otra información por una línea vertical.
- Casilla No. 6: Normalmente, el peso bruto debe bastar para la identificación de las mercancías.
- Casilla No. 7: Esta columna se deja en blanco para cualquier detalle adicional que pudiera requerirse, tal como las medidas, o para hacer referencia a otros documentos (por ejemplo, facturas comerciales).
- Casillas Nos. 6 y 7: Otras cantidades que el exportador pueda indicar para facilitar la identificación pueden introducirse en la casilla 6 o en la casilla 7, según corresponda.
- Casilla No. 8: Este lugar se reserva a los detalles de la certificación por parte de las autoridades competentes (leyenda de certificación, sellos, firmas, fecha y lugar de emisión, etc.) La redacción exacta del texto, etc., se deja a discreción de la autoridad emisora, sirviendo la redacción usada en el formulario modelo solamente como ejemplo. Eventualmente, esta casilla también se puede usar para una declaración firmada del exportador (o del proveedor o fabricante).
-

APÉNDICE III

Reglas para el establecimiento de certificados de origen

Las reglas para el establecimiento de certificados de origen (y de su solicitud cuando sea el caso) se deja a discreción de las autoridades nacionales, teniendo en cuenta las Notas anteriores. No obstante, puede ser necesario prever, entre otras, las siguientes disposiciones:

1. Los formularios pueden ser completados por cualquier procedimiento siempre y cuando las anotaciones sean indelebles y legibles.
2. Ni el certificado ni la eventual solicitud deberán presentar borraduras ni sobrescritos. Toda modificación deberá efectuarse tachando las indicaciones erróneas, agregando, si correspondiere, las indicaciones deseadas. Toda modificación así realizada deberá ser aprobada por su autor y visada por las autoridades u organismos habilitados.
3. Los espacios no utilizados deberán ser tachados a efectos de prevenir adiciones posteriores.
4. Si los requisitos del comercio de exportación lo justifican, se podrán realizar una o más copias además del original.

x

x x

Anexo Específico K

Capítulo 3

Control de pruebas documentales de origen

Anexo Específico K

Capítulo 3

Control de pruebas documentales de origen

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

- E1./ **"certificado de origen "** un formulario determinado que permite identificar las
F1. mercancías y en el cual las autoridades u organismos facultados para emitirlo certifican expresamente que las mercancías a las que se refiere el certificado son originarias de un país determinado. Este certificado puede incluir también una declaración del fabricante, del producto, del proveedor, del exportador o de otra persona competente;
- E2./ **"declaración certificada de origen "** una "declaración de origen" certificada por una
F2. autoridad o por un organismo habilitado para ello;
- E3./ **"declaración de origen "** una declaración apropiada respecto al origen de las
F3. mercancías, con relación a su exportación, realizada por el fabricante, productor, proveedor, exportador o por otra persona competente en la factura comercial o en cualquier otro documento relativo a las mercancías;
- E4./ **"prueba documental de origen "** un certificado de origen, una declaración
F4. certificada de origen o una declaración de origen
-

Principio

1. Norma

Las condiciones en las que se prestará asistencia administrativa para el control de las pruebas documentales de origen estarán regidas por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Reciprocidad

2. Norma

No es necesario que la autoridad competente de la Parte Contratante complete una solicitud de control que haya recibido cuando la Parte Contratante que solicitara el servicio no fuera capaz de proporcionar la asistencia solicitada en el caso inverso.

Solicitudes de control

3. Práctica recomendada

La administración aduanera de una Parte Contratante que haya aceptado este Capítulo podrá solicitar a la autoridad competente de otra Parte Contratante que también haya aceptado este Capítulo, y en cuyo territorio se hubiera realizado una prueba documental de origen, que proceda a un control de dicho documento:

- (a) cuando haya motivos razonables para dudar de la autenticidad del documento,
 - (b) cuando haya dudas razonables acerca de la exactitud de la información en él suministradas; y
 - (c) de forma aleatoria.
-

4. Norma

Las solicitudes de control de forma aleatoria como se indica en la Práctica Recomendada 3c) anterior, serán identificadas como tal y se limitarán al mínimo necesario a fin de asegurar un control adecuado.

5. Norma

Las solicitudes de control deberán:

- (a) especificar las razones en que se basan las administraciones aduaneras para dudar de la autenticidad del documento presentado o de la exactitud de las informaciones suministradas en él, a menos que el control se solicite en forma aleatoria;
- (b) precisar, cuando sea necesario, las reglas de origen aplicables a las mercancías en el país de importación, así como cualquier otra información adicional solicitada por ese país;
- (c) ser acompañadas de la prueba documental del origen a controlar, o de una fotocopia de ella y cuando sea necesario de cualquier otro documento, como facturas, correspondencia, etc., que pudiera facilitar este control.

6. Norma

Toda autoridad competente que reciba una solicitud de control de una Parte Contratante que hubiera aceptado este Capítulo, responderá a la solicitud después de haber realizado, ella misma, los controles necesarios o de haber confiado las investigaciones necesarias ya sea a otras autoridades administrativas o a otras entidades facultadas a tales efectos

7. Norma

Toda autoridad que reciba una solicitud de control responderá a las preguntas formuladas por la administración aduanera solicitante y proporcionará toda otra información que considere pertinente.

8. Norma

Las respuestas a las solicitudes de control se proporcionarán dentro de un período prescrito que no exceda de seis meses. Si la autoridad receptora de la solicitud no puede responder en un plazo de seis meses, informará de ello a la administración aduanera solicitante.

9. Norma

Se deberá presentar la solicitud de control dentro de un plazo determinado que, excepto en casos especiales, no deberá exceder a un año, comenzando a partir de la fecha en que se presentó el documento en la oficina de aduanas de la Parte Contratante solicitante.

Retiro de las mercancías**10. Norma**

La existencia de una solicitud de control no impedirá el retiro de las mercancías siempre y cuando ellas no sean objeto de prohibiciones o de restricciones a la importación y que no se hubiera sospechado fraude.

Disposiciones varias**11. Norma**

Toda información comunicada en virtud de las disposiciones del presente Capítulo será considerada confidencial y para uso exclusivo de la Aduana.

12. Norma

Los documentos necesarios para el control de la prueba documental de origen emitidos por las autoridades competentes o por entidades facultadas, serán conservados por las mismas durante un período adecuado de dos años por lo menos, a partir de la fecha en que se emitió la prueba documental mencionada.

13. Norma

Las Partes Contratantes que acepten el presente Capítulo, deberán indicar cuáles serán las autoridades competentes para recibir las solicitudes de control y comunicar su dirección al Secretario General del Consejo quien transmitirá la información a las otras Partes Contratantes que hubieran aceptado el presente Capítulo.

x

x

x

ARTÍCULO 2- De conformidad con lo establecido en la Constitución Política de la República de Costa Rica y en los artículos 2, inciso d), y 19 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el Estado costarricense hace la reserva de que el artículo 9 del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Enmienda) Denominado Convenio De Kyoto Revisado (Ckr) se aplica únicamente a las enmiendas que se han aprobado al treinta y uno de marzo de dos mil veintidós, por lo que cualquier otra enmienda al presente acuerdo deberá cumplir con los requisitos internos para su incorporación al ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 3- De conformidad con lo establecido en los artículos 8 y 12 del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Enmienda), denominado Convenio de Kyoto Revisado, el Estado costarricense se adhiere al anexo general y los anexos específicos/capítulos "A"-1 (con reservas a la práctica recomendada 12); "B"-1; "B"-2; "B"-3 (con reservas a la práctica recomendada 7, incisos "d", "g", "h" y "l"; "C"-1; "D"-1; "D"-2 (con reservas a la práctica recomendada 9); "E"-1(con reservas a la práctica recomendada 11); "E"-2 (con reservas a la práctica recomendada 10), a fin de que, por medio de dichas reservas, se excluya de manera total la aplicación de las prácticas recomendadas indicadas.

ARTÍCULO 4- De conformidad con lo establecido en los artículos 8 y 12 del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Enmienda), denominado Convenio de Kyoto Revisado, el Estado costarricense hace reserva total a los anexos específicos/capítulos siguientes: al anexo "A-2" anexo "E-3", anexo "F", anexo "G", anexo "H", anexo "I", anexo "J" y anexo "K", a fin de que por medio de dichas reservas se excluya de manera total la aplicación de los anexos indicados.

ARTÍCULO 5- Se autoriza al Ministerio de Hacienda para que operativice el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Enmienda), denominado Convenio de Kyoto Revisado, el anexo general y los anexos específicos/capítulos que se aprueban con la presente ley.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los cinco días del mes de septiembre del año dos mil veinticuatro.

COMUNÍQUESE AL PODER EJECUTIVO

Rosalía Brown Young
Vicepresidenta en ejercicio de la Presidencia

Carlos Felipe García Molina
Primer secretario

Olga Lidia Morera Arrieta
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los dieciocho días del mes de septiembre del año dos mil veinticuatro.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Hacienda, Nogui Acosta Jaén.—1 vez.—
Exonerado.—(L10530 - IN2024896776).

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos

RE-0064-IT-2024
San José, a las 14:00 horas del 20 de setiembre de 2024

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA RUTAS CINCUENTA Y UNO Y CINCUENTA Y TRES S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 51 DESCRITA COMO SAN JOSÉ – VARGAS ARAYA– MONTERREY Y VICEVERSA, SAN JOSÉ–URBANIZACIÓN CARMÍOL Y VICEVERSA, SAN JOSÉ-BARRIO PINTO Y VICEVERSA.

EXPEDIENTE ET-054-2024

RESULTANDOS:

- I. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance N°35 a La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”*.
- II. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*.
- III. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”*.
- IV. El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: *“Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”*.
- V. El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación*

a la *“Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado *“4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”*.

- VI. El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales”*.
- VII. El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad”*.
- VIII. La empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres 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 51 descrita como San José – Vargas Araya– Monterrey y viceversa, San José- Urbanización Carmiol y viceversa, San José-Barrio Pinto y viceversa, según el artículo 7.2.25 de la Sesión Extraordinaria 01-2021 del 29 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) (folios 255 al 265).
- IX. El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*.
- X. El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”*.
- XI. El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas*

para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”, en la que se hace modificaciones en las secciones “4.7.1.a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros”; “4. 13.1.c) Requisitos de admisibilidad”; y “4.13.2.b. Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”.

- XII.** El 20 de junio de 2023, por medio de la resolución RE-0083-JD-2023 publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de junio de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Clasificación, tipología y parámetros, que se utilizarían para una agrupación por tamaño, de las empresas que brindan el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en ruta regular”.*
- XIII.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0092-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”,* relativa únicamente a los coeficientes de depreciación y rentabilidad de la inversión en instalaciones, maquinaria, equipo y mobiliario y la rentabilidad del área de terrenos.
- XIV.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0093-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”,* relativa únicamente a los costos asociados al sistema de pago electrónico.
- XV.** El 23 de octubre de 2023, por medio de la resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los *“Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la autoridad reguladora de los servicios públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”.*

- XVI.** El 12 de marzo de 2024, por medio de la resolución RE-0006-JD-2024 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 5 de abril de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, relativa únicamente al redondeo de las tarifas finales.
- XVII.** El 2 de julio de 2024, la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A., representada por Christian Gamboa Acosta, en su calidad de Apoderado Generalísimo (folios 17 al 18), presentó ante la Aresep solicitud de ajuste tarifario sobre las tarifas vigentes de la ruta 51 (folio 1 al 113).
- XVIII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0068-IT-2024 del 5 de julio de 2024, previno a la empresa sobre información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RE-0100-JD-2023 (folios 129 al 137).
- XIX.** El Auto de Prevención AP-0068-IT-2024 se notificó a la petente el 5 de julio de 2024, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 19 de julio de 2024 (folios 139 al 140).
- XX.** El 17 de julio de 2024, la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. remitió la información requerida en el Auto de Prevención AP-0068-IT-2024 (folios 144 al 294).
- XXI.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0758-IT-2024 del 22 de julio de 2024, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 295 al 297).
- XXII.** El 22 de julio de 2024 mediante memorando ME-0550-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. para la ruta 51 (folios 298 al 300), además, en dicho memorando se indican las rutas que la empresa solicitó ajustar las tarifas por corredor común.
- XXIII.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública 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 la audiencia pública se realizó el 29 de julio de 2024 en el Alcance Digital N°133 a La Gaceta N°138 y el 31 de julio de 2024 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folios 327 al 330).

XXIV. El 23 de agosto de 2024 se realizó la audiencia pública bajo la modalidad virtual a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:

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

Enlace: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-054-2024>

XXV. Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0533-DGAU-2024 del 28 de agosto de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 366 al 367) y al acta de la audiencia pública emitida bajo el acta AC-0451-DGAU-2024 (folios 354 al 365), se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.

XXVI. La Intendencia de Transporte realizó una verificación sobre el uso de los terrenos señalados por la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. para la prestación del servicio público de la ruta 51, según consta en el informe IN-0261-IT-2024 del 19 de setiembre de 2024 (folios 372 al 376).

XXVII. El 21 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0101-JD-2024 publicada en el Alcance N°144 a La Gaceta N°155 del 23 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora anuló la resolución RE-0006-JD-2024 y estableció la regla para el redondeo de las tarifas finales.

XXVIII. Las tarifas vigentes de la ruta 51 fueron aprobadas en la resolución RE-0052-IT-2024 del 29 de agosto de 2024, publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del segundo semestre del 2024.

XXIX. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0264-IT-2024 del 20 de setiembre de 2024, que corre agregado al expediente.

XXX. Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.

XXXI. De conformidad con el acuerdo de Junta Directiva N° 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0264-IT-2024 del 20 de setiembre de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0264-IT-2024 del 20 de setiembre 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 del mismo lo siguiente:

“(..)

A.3. Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente para una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, según los archivos y bases de datos que mantiene la Aresep, la última fijación tarifaria ordinaria de la ruta 51 fue aprobada mediante la resolución 963-RCR-2012 del 12 de octubre de 2012, publicada en el Alcance N°172 a La Gaceta N°214 del 6 de noviembre de 2012 (folios 624 al 637, ET-091-2012), donde se ajustaron las tarifas de la referida ruta.

Como puede observarse, la ruta 51 tiene casi 12 años de no ser objeto de una revisión de los costos operativos que incluya los cambios en el esquema operativo por parte del MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria, a pesar de que el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley 7593), establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos que considera los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, es muy probable que se obtenga como resultado una variación importante de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

La tarifa por cobrar en una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, se calcula a partir de los costos totales necesarios para la prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Así, los costos totales del servicio varían según el esquema operativo establecido por el CTP, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos estimados para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos utiliza los datos vigentes de operación y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son conformes con la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios de servicio al costo y equilibrio financiero y equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DEL OPERADOR

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, según lo dispuesto en el apartado I.B.2 del Por Tanto I de la resolución RE-0100-JD-2023 y en la sección 4.13.1.c de la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), se verificó el cumplimiento de obligaciones legales por parte de la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. al momento de la revisión de admisibilidad y previo a resolver. En esas dos fases indicadas anteriormente se constató que el prestador se encontraba al día con sus obligaciones legales con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas, validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros, obligaciones tributarias ante el Ministerio de Hacienda, Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), aportes patronales al Banco Popular y el pago del canon de regulación (folios 141, 143, 324, 325, 370 y 371 y anexo 1).

El cumplimiento de la presentación del informe de quejas y denuncias y la remisión de información regulatoria a la Aresep, según lo dispuesto en el apartado I.B.2 del Por Tanto I de la resolución RE-0100-JD-2023, se verificó al momento de la revisión de admisibilidad (folios 143 y 323).

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	262 875	252 007	-10 868	-4,13%
Distancia ponderada (km/carrera)	9,96	9,96	0,00	0,00%
Carreras mensuales (carreras)	5 682,99	5 682,99	0,00	0,00%
Flota autorizada (unidades)	30	30	0	0,00%
Valor ponderado por bus (colones)	68 304 251	68 412 682	108 431	0,16%
Edad promedio de la flota	9,63	9,63	0,00	0,00%

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	516,70	518,02	1,32	0,25%
Tipo de cambio del dólar: Estudio de calidad (colones) ^{1/}	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Precio de combustible (colones)	629,33	629,33	0,00	0,00%
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	12,78%	12,52%	-0,26 p.p.	-2,03%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	11,81%	11,81%	0,00 p.p.	0,00%

1/ No aplica dado que las facturas del estudio de calidad se encuentran en colones

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (demanda)

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

“(…)

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

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

1. *Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
2. *Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
3. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - iv. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*

4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

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

(...)

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

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

“(...)

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

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

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

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

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

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

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

(...)

- iii. En caso que no se cuente con la información procedente de los sistemas SCP o SIR según los puntos i) y ii) de esta sección y que existan simultáneamente estudios técnicos de cantidad de pasajeros movilizados de los últimos tres años (puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado), que hayan sido aceptados por la Aresep o aprobados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP), se*

seleccionará el dato de volumen mensual de pasajeros proveniente del estudio técnico con fecha del acto administrativo de aceptación o aprobación más reciente entre ambos y que corresponda al esquema de horarios vigente al momento de la apertura del expediente del estudio tarifario ordinario. En caso de que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente

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

(...)”

Fundamentado en lo anterior, se concluye que la selección del mecanismo para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

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

C.1.1.1 Validación de datos del SCP

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 2 de julio de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período julio 2023 a junio 2024. De la revisión de los datos entregados por el operador al sistema SIR, fue presentada la siguiente información:

Ruta	Descripción ramal	Sin depurar	Depurada
51	San José-Barrio Pinto	Completo	Completo
51	San José-Urbanización Carmiol	Completo	Completo
51	San José-Vargas Araya-Monterrey	Completo	Completo

Basándose en lo indicado en la sección 4.11.2 la información está completa. No obstante, como se puede constatar en el folio 143, existen datos depurados que no fueron cargados al SIR dentro del plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a la fecha de la operación, por lo que la serie de registros no cumple con los criterios de remisión establecidos en la sección 4.11.2 de la metodología ordinaria vigente. Por lo tanto, sí se dispone de la información completa de los datos depurados del SCP de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente tarifario, pero estos no fueron remitidos en su totalidad dentro del plazo máximo establecido en la metodología tarifaria. De modo que, atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b.i del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente donde se indica:

“(…)

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

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

(…)” El resaltado no es del original.

C.1.1.2 Verificación de consistencia lógica y técnica

Ahora bien, antes del proceso de validación de los registros del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección 4.11.2 o las estadísticas se debe proceder como lo establece el inciso a) del apartado 4.7.1 en lo referente a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos reportados por las empresas en sus informes estadísticos, para lo cual se deben cumplir los siguientes criterios generales:

“(…)

Los estudios técnicos de validación de las estadísticas mensuales presentadas al SIR o del SCP que no cumplen con los criterios indicados en los puntos d. y e. de la sección

4.11.2 Precio del sistema automatizado de conteo de pasajeros, aplican solamente en los casos donde la Intendencia de Transporte haya verificado la consistencia lógica y técnica de los datos reportados.

Para tales efectos se deben cumplir al menos los siguientes criterios generales:

- *Tipos de datos:* los datos deben ser reportados de acuerdo con el tipo de variable correspondiente (número, texto, fecha, moneda).
- *Información completa:* los datos deben ser reportados todos los meses, para todos los ramales autorizados.
- *Información precisa:* los datos deben presentarse según lo que corresponda en cada caso (los pasajeros totales son la cantidad real de personas movilizadas, incluyendo los adultos mayores).
- *Datos consistentes:* los datos numéricos pueden admitir valores decimales o no, según corresponda (por ejemplo, los pasajeros totales son un número entero, la cantidad de carreras se presenta en múltiplos de 0,5).
- *Datos con comportamientos aleatorios:* la cantidad de pasajeros por carrera, la cantidad de pasajeros adultos mayores y la cantidad de pasajeros totales, son datos con comportamientos aleatorios, no deberían ser constantes en términos absolutos ni relativos, o tener comportamientos muy similares en el tiempo.

Los criterios anteriores podrán ser ampliados o detallados por la Administración Superior con la debida justificación técnica y jurídica.

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

Respecto a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos estadísticos reportados y con la finalidad de cumplir con los criterios generales esbozados en el inciso a) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente anteriormente señalados, la Intendencia de Transporte procedió a establecer el proceso interno mínimo a seguir por para llevar a cabo esta verificación, según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la IT (Anexo 2).

Así, para el presente estudio tarifario, se procedió a verificar y analizar la información estadística reportada por la empresa al sistema SIR para los meses de julio 2023 a junio 2024 (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) a la luz del proceso establecido del documento IT-DI-02 supra citado; de esta verificación se observa lo siguiente:

N°	Descripción Ramal	Tipos de datos (7.2.1)	Información completa (7.2.2)	Información precisa (7.2.3)	Datos consistentes (7.2.1)	Datos con comportamiento aleatorio (7.2.4)	¿Se pueden validar las estadísticas?
1	San José – Barrio Pinto	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
2	San José – Urbanización Carmiol	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI
3	San José – Vargas Araya – Monterey	SI	SI	NA ^{1/}	SI	SI	SI

1/ No aplica esta revisión por ser un ramal de tarifa única, por ende, no hay posibilidad de reportar pasajero equivalente a tarifa máxima.

En resumen, de la revisión de los datos depurados del Sistema de Conteo de Pasajeros y las estadísticas mensuales de la ruta 51, se determina que todos los ramales pueden ser sometidos al proceso de validación estadística. El detalle del proceso de verificación de la consistencia para cada uno de los ramales se encuentra en el archivo Excel adjunto (anexo 3).

Para el proceso de validación se conoce que mediante el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024 la Junta Directiva del CTP aprobó el resultado de normalización de la demanda para la ruta 51 operada por la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A., con base en el oficio el oficio CTP-DT-DING-INF-0063-2024 (folios 54 al 76) que muestra los datos base que se utilizaron para llegar a dichos valores mensuales: los datos de cada día de la semana empleados (pasajeros y carreras) y las estadísticas de los 12 meses consideradas en la normalización. Dichos datos se registran en los formularios FORM-CTP-DING-10 del procedimiento establecido por el CTP para estudios de normalización de demanda de pasajeros, y esos formularios por lo general constan en los oficios técnicos del CTP que sustentan los acuerdos y en los informes de los Entes Acreditados presentados ante el CTP para su aprobación.

C.1.1.3 Validación de los registros diarios del SCP de la ruta 51

El procedimiento de validación estadística establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente considera los siguientes pasos:

- 1. Definir un intervalo de confianza por ramal con la información más reciente entre: un estudio técnico aceptado por la Aresep y un estudio técnico aprobado por el CTP, en ambos casos con no más de 3 años de haberse aceptado.*
- 2. Procesar los datos provenientes de los reportes estadísticos por ramal de los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario.*
- 3. Calcular la cantidad media de pasajeros por carrera por ramal que se obtiene de la división de la cantidad total de pasajeros movilizados que pagan y la cantidad de carreras reportadas durante el último año.*

4. *Determinar si el dato obtenido en el punto 3 se encuentra en el intervalo de confianza establecido en el punto 1 anterior, si el dato está dentro del intervalo, el volumen mensual de pasajeros se calculará multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera por el dato de cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP. Caso contrario se considerará como la cantidad de pasajeros por carrera el valor medio del intervalo de confianza, multiplicada por la cantidad de carreras mensuales autorizadas por el CTP.*

Para el presente caso se realizó la validación de los registros diarios del SCP por medio del archivo en Excel llamado "2024.09.04_Validación SCP_R51.xls" (Anexo 4), en el que se cumplen los pasos anteriormente indicados. El estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados para la ruta 51 (normalización de demanda) fue aprobado por la Junta Directiva del CTP mediante el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024, el cual será la referencia para la validación de los datos del SCP depurados remitidos al SIR (folio 378), de conformidad con el mecanismo de cálculo establecido en la sección V, punto 2 de la resolución RE-0042-JD-2019, publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 del 18 de marzo de 2019, que en lo que interesa señala:

"Para efectos de poder ser utilizado como referencia para la validación de otras fuentes de información mediante las cuales se determina el volumen mensual de pasajeros en la sección de 4.7 Volumen mensual de pasajeros de la Metodología para fijación ordinaria de tarifas para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, se calcula para cada ramal o segmento un intervalo de confianza. Para ello, a partir del estudio técnico de referencia, se debe calcular la cantidad de pasajeros por carrera del ramal o segmento con estacionalidad (PCce), sin estacionalidad (PCse) y sin estacionalidad ajustado (PCsea) y luego la cantidad de pasajeros por carrera para cada grupo de días del ramal o segmento sin estacionalidad (PCi)."

Ahora bien, para la determinación del volumen mensual de pasajeros de cada ramal se debe proceder como se indicó en el punto 4 inmediato anterior, es decir multiplicando la cantidad media de pasajeros por carrera provenientes de la información depurada del SCP del último año (julio 2023 a junio 2024) por la cantidad de carreras autorizadas por el CTP para los casos en que se validen los registros diarios del SCP, o multiplicando el valor medio de pasajeros por carrera del intervalo de confianza procedente del estudio técnico de referencia por el dato de carreras autorizadas por el CTP para los ramales en los cuales no se validen los registros diarios del SCP.

En el anexo 4 se muestra el resultado de la validación de los ramales, obteniendo lo siguiente:

N°	Descripción Ramal	¿Se validó el dato reportado?	Valor mínimo Pasajero/carrera intervalo de confianza	Valor máximo Pasajero/carrera intervalo de confianza	Pasajeros por carrera valor medio intervalo de confianza (estudio CTP)	Pasajeros por carrera según datos del SCP depurado	Pasajeros por carrera para el cálculo tarifario*	Carreras autorizadas mensuales	Volumen mensual de pasajeros
1	San José-Vargas Araya-Monterrey y viceversa	No	54,52	62,79	58,65	50,66	58,65	3 017,60	176 995
2	San José-Urbanización Carmiol y viceversa	No	24,95	37,79	31,37	43,56	31,37	1 482,71	46 519
3	San José-Barrio Pinto y viceversa	No	22,51	25,67	24,09	48,18	24,09	1 182,69	28 493

*Para los casos en el que se valida el SCP depurado el pasajero por carrera del estudio corresponde al pasajero por carrera reportado en el SIR y para los casos que no se valida corresponde al valor medio de pasajero por carrera del intervalo de confianza

En resumen, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a 252 007 pasajeros mensuales para la ruta 51, según el siguiente detalle:

N°	Descripción del ramal	Volumen mensual de pasajeros
1	San José-Vargas Araya-Monterrey y viceversa	176 995
2	San José-Urbanización Carmiol y viceversa	46 519
3	San José-Barrio Pinto y viceversa	28 493

C.1.2 Distancia

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

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

Para el presente estudio, se toman como base las distancias autorizadas por el CTP mediante acuerdo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018 del 6 de diciembre de 2018 (folios 311 al 322). El detalle de distancias es el siguiente:

N°	Descripción del ramal	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Total
1	San José-Vargas Araya-Monterrey y viceversa	4,7	4,7	9,4

N°	Descripción del ramal	Distancia (km)		
		Sentido 1-2	Sentido 2-1	Total
2	San José-Urbanización Carmiol y viceversa	5,7	5,7	11,4
3	San José-Barrio Pinto y viceversa	4,8	4,8	9,6

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará un dato de 9,96 km por carrera (4,98 km por viaje).

Además, según lo aprobado por el CTP en el acuerdo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018, la ruta cuenta con un 100% de calle asfaltada, por lo cual no debe realizarse algún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

C.1.3 Carreras

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

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

(…)”

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024 (folios 182 al 187), se determina la cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta 51. El detalle es el siguiente:

N°	Descripción del ramal	Carreras mensuales
1	San José-Vargas Araya-Monterrey y viceversa	3 017,60
2	San José-Urbanización Carmiol y viceversa	1 482,71
3	San José-Barrio Pinto y viceversa	1 182,69

Apoiado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera la cantidad de 5 682,99 carreras mensuales promedio.

Además, según los recorridos aprobados por el CTP en el acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024, los recorridos de la ruta 51 no tienen el cobro por un peaje y/o transbordador.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

*“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), **según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud)**. El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.” (El resaltado no es del original).*

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

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

Nota: la fecha de corte se refiere a la fecha en que fue publicada la resolución RJD-035-2016, es decir el 7 de marzo de 2016.

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria ordinaria vigente, la flota autorizada para la empresa vigente al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud tarifaria, la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0727-2024 del 2 de julio de 2024 (folios 188 al 193). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0151-2024 del 5 de julio de 2024 (folios 194 al 196). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	SJB	11598	2008	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
2	SJB	11608	2008	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
3	SJB	11609	2008	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
4	SJB	11662	2008	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
5	SJB	11715	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
6	SJB	11912	2009	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
7	SJB	12181	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
8	SJB	12182	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
9	SJB	12183	2009	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
10	SJB	13357	2012	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
11	SJB	13358	2012	TU (URBANO PLANO/URBANO)	1
12	SJB	14058	2013	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
13	SJB	14059	2013	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
14	SJB	14060	2013	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
15	SJB	14061	2013	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
16	SJB	15287	2016	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
17	SJB	15288	2016	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
18	SJB	15289	2016	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	1
19	SJB	16956	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
20	SJB	16957	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
21	SJB	16958	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
22	SJB	16959	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
23	SJB	16960	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
24	SJB	16961	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
25	SJB	16962	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
26	SJB	16963	2018	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
27	SJB	17543	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
28	SJB	17544	2019	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
29	SJB	19237	2024	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
30	SJB	19338	2024	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2

Según consulta en el Registro Nacional (Anexo 5), las 30 unidades se encuentran a nombre de la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A.

C.1.4.2 Valor de las unidades

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

“(...)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)”

Tipos de reglas:

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

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

Con respecto a las unidades SJB019237 y SJB019338, las cuales son modelo 2024, tal y como se indica en la sección 4.9.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, la Intendencia de Transporte le consultó al Ministerio de Hacienda vía correo electrónico el 5 de setiembre de 2024, el valor de esas unidades. El Ministerio de Hacienda respondió la consulta mediante correo electrónico el 5 de setiembre de 2024 (folio 368).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el archivo del modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “4.Flota” (Anexo 6).

El valor tarifario ponderado que será reconocido en el modelo tarifario es de ¢68 412 682 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento de la Ley 7600.

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

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

El CTP mediante oficio CTP-DT-DACP-INF-0727-2024 del 2 de julio de 2024, indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% la Ley 7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” y La ley 8556 “Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad”, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Inspección técnica vehicular (ITV)

En cuanto a la inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., se discurre lo siguiente:

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

Mediante consulta electrónica realizada por esta Intendencia el 3 de setiembre de 2024 en el portal web dispuesto por el Consorcio Dekra CR para ese fin, se revisó el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta 51, donde se constató que todas las unidades tienen la inspección técnica vehicular al día y en condiciones favorables (Anexo 7).

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se considera en el cálculo tarifario conforme a lo siguiente:

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

Asimismo, se considera en el cálculo tarifario lo señalado en el transitorio XXV de la Ley para Garantizar el Servicio de Autobús para los Usuarios, Ley N°10444:

“(...)

Transitorio XXV.- Para efectos de la prestación del servicio de transporte público, en relación con la vida útil de las unidades, se autoriza, por única vez, que las unidades modalidad autobús de ruta regular, modelos 2007 y 2008, puedan ser utilizadas en el servicio de transporte público y circular hasta por un año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Esta norma es de aplicación única y exclusiva para las empresas autobuseras clasificadas como micro, pequeñas y medianas, según la clasificación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) y las cooperativas del sector de transporte público ubicadas en esas clasificaciones. El ente encargado de realizar la inspección técnica vehicular deberá verificar de previo el cumplimiento de los requisitos técnicos de la flota del transporte público que circule bajo esta habilitación. Las unidades de transporte que sobrepasen los quince años de antigüedad, y se acojan al plazo adicional establecido en el presente transitorio, deberán realizar la inspección técnica vehicular cada cuatro meses y cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, y su reglamento.

(...)”

La edad promedio de la flota (30 unidades) que se consideró para el cálculo tarifario es de 9,63 años. En este punto es importante indicar que, de las 30 unidades autorizadas por el CTP, 4 unidades tienen una antigüedad de 16 años, sin embargo, las mismas son consideradas en el cálculo tarifario en apego a lo establecido en el transitorio XXV de la Ley N°10444, por tratarse de una empresa clasificada como mediana (entre 16 y 35 unidades), las otras 26 unidades tienen una antigüedad menor o igual a 15 años.

C.1.4.6 Clasificación del prestador según tamaño de la flota

De acuerdo con la resolución RE-0092-JD-2023, que modificó la metodología tarifaria ordinaria en cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad de las instalaciones, maquinaria, equipo, mobiliario y terrenos, para determinar los coeficientes aplicables a este caso en particular, es preciso determinar el tipo de empresa según tamaño de flota:

Categoría del operador	Flota autorizada al operador (autobuses)*
Micro	De 1 a 5
Pequeño	De 6 a 15
Mediano	De 16 a 35
Grande	36 o más
*Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023	

Nótese que la clasificación del operador depende de la cantidad de autobuses que tenga autorizada el prestador para brindar el servicio de autobús en ruta regular. Es decir, se considera la cantidad total de unidades autorizadas al prestador, no a la ruta. En esa línea, en las secciones 4.4.1.b, 4.6.2.b y 4.6.2.d de la metodología tarifaria ordinaria se indica lo siguiente:

“(…)

La cantidad de autobuses autorizados por el CTP a cada operador para ruta regular puede ser diferente a la cantidad de autobuses autorizados para la ruta que está siendo objeto de la aplicación de esta metodología. Para determinar la categoría del operador, se considerará la cantidad total de autobuses que el prestador tenga autorizados según la información más reciente que se disponga en la Aresep al momento de la admisibilidad de la solicitud tarifaria o la apertura del expediente tarifario del estudio de oficio.

(…)”

En este caso, la admisibilidad de la solicitud tarifaria se dio el 22 de julio de 2024 (folios 295 al 297). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP vía correo electrónico el 19 de julio de 2024 (Anexo 8). De acuerdo con ese listado, la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. tenía autorizados 30 autobuses en ruta regular, de modo que el prestador se clasifica en la categoría de mediano (de 16 a 35 unidades).

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio es una variable que, metodológicamente, sólo afecta el cálculo tarifario si se cuenta con autobuses con reglas tipo 1 y/o un estudio de calidad del servicio.

Para este estudio tarifario, 18 unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología tarifaria ordinaria vigente es de ₡518,02 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (febrero 2024 a julio 2024).

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, el tipo de cambio no es una variable que tenga incidencia en su costo ya que las facturas se emitieron en colones.

C.1.6 Precio del combustible

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

“(…)

Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep.

(…)”

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢629,33 por litro, correspondiente al promedio del semestre que va desde el 1° de enero de 2024 al 30 de junio de 2024.

C.1.7 Tasa de rentabilidad

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

“(…)

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

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

(…)

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 ⁽¹⁾	12,52%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 ⁽²⁾	11,81%

(1) Valor correspondiente a fecha del 23 de agosto de 2024 (Anexo 9).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0038-IT-2024 del 1 de julio de 2024 publicada en el Alcance N°123 a La Gaceta N°123 del 5 de julio de 2024.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

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

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

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

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)"

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, es la evaluación de la Calidad del Servicio 2023 aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.5.13 de la Sesión

Ordinaria 05-2024 del 12 de febrero de 2024 (folios 98 al 99). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 100 al 102, por lo que se considera un monto total de ₡2 260 000 en el presente estudio tarifario.

C.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria ordinaria vigente establece en la sección 4.6.2.d lo siguiente:

(...)

Para el reconocimiento de la rentabilidad de terrenos de las instalaciones y edificaciones, el operador deberá:

- 1. Suministrar el dato de folio real o matrícula de cada uno de los inmuebles que se utilizan en la prestación del servicio de la ruta "r"; **a fin de que la Aresep pueda constatar los datos del propietario, la descripción del área y ubicación del terreno.***
- 2. Aportar la certificación de estar al día con el pago de impuestos de bienes inmuebles de la Municipalidad donde se ubica el (los) inmuebles empleados en la prestación del servicio, que especifique el valor por metro cuadrado de terreno.*
- 3. Cuando el terreno empleado en la operación del servicio de la ruta "r" no es propiedad del prestador del servicio de la ruta "r", además se requiere la presentación de una copia certificada por notario público de los contratos de arrendamiento, de leasing, de comodato del inmueble o de cualquier otro contrato regulado en los códigos Civil o Mercantil, **con el fin de comprobar el uso del inmueble.***

A partir de la información indicada anteriormente, la IT podrá verificar en el trámite de fijación tarifaria que los bienes inmuebles consignados en dicha información son utilizados en la prestación del servicio de la ruta "r".

En los casos donde el operador no sea el propietario de los terrenos utilizados para la prestación del servicio, se reconocerá como rentabilidad mensual al capital invertido en terrenos en la ruta "r", el valor en colones menor entre el valor mensual obtenido de la aplicación de la ecuación 65 y el valor mensual derivado del documento acreditado en el punto 3 anterior.

(...)” (Lo resaltado es suplido)

La información relacionada con los terrenos empleados en la prestación del servicio público de la ruta 51 fue remitida por el prestador y está visible a folios 144, 164, 233 y 242 al 246. Se tiene en resumen lo siguiente:

Terreno	Finca	Municipalidad	Área (m ²) ^{1/}	Área utilizada (m ²) ^{2/}	Valor (¢/m ²) ^{2/}	¿El operador es el propietario?	Monto mensual de arrendamiento u otro
1	1-023582-000	Montes de Oca	4 812	4 812	105 000	No	¢7 000 000

1/ Según consulta en la página web de Registro Nacional (Anexo 10).
2/ Según lo indicado por el operador en su solicitud tarifaria (folios 144 y 164)
3/ Se obtiene según la información remitida por la respectiva municipalidad (folio 233).

A continuación, se presenta el detalle del terreno:

- Finca 1-023583-000 (Montes de Oca)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Inversiones Esgaso S.A., la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado por la Municipalidad de Montes de Oca (folios 242 al 243). El terreno mide 4 812 metros cuadrados, los cuales son utilizados para el servicio público según se indica en la solicitud tarifaria (folios 144 y 164), tal como fue determinado en el informe IN-0261-IT-2024 (folios 372 al 376). El terreno tiene un valor de 105 000,00 colones por metro cuadrado según lo señalado por la Municipalidad de Montes de Oca (folio 233).

De acuerdo con el contrato de arrendamiento que cuenta con la cancelación del timbre fiscal respectivo, suscrito entre las sociedades Inversiones Esgaso S.A. y Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. (folios 244 al 246), el mismo es válido y eficaz, siendo que el monto mensual que debe pagar la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. por el uso del inmueble es de 7 000 000 colones mensuales.

En resumen, para la determinación de la rentabilidad sobre el capital invertido en terrenos, se considera la finca 1-023583-000, aplicando las reglas establecidas en la metodología tarifaria ordinaria vigente cuando se tratan de inmuebles que no son propiedad del prestador (tomando el monto menor entre el pago mensual por el uso del inmueble y el cálculo de la rentabilidad como si fuera propio).

La metodología tarifaria vigente determina una cantidad máxima de metros cuadrados de terrenos que se reconocen a la ruta para la prestación del servicio público. Dicha área máxima se cuantifica para la totalidad de la ruta según el cuadro 37 de la metodología tarifaria vigente. Según la metodología tarifaria, el área en metros cuadrados que se reconoce

tarifariamente corresponde al valor menor entre el área máxima (cuadro 37 de la metodología) y lo indicado por el prestador. En este caso, como se evidencia en la hoja de cálculo que se adjunta a este informe, se considera para la ruta 51 el área máxima calculada por la Aresep (3 943,19 m²), ya que es menor a la indicada por la empresa (4 812,00 m²).

Para este caso se debe realizar la comparación entre la rentabilidad como si el terreno fuera propio y el monto que paga Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. a sus propietarios por su uso, y tomar el valor menor.

Terreno	Finca	Rentabilidad como propio (colones)	Pago mensual arrendamiento (colones)	Rentabilidad a reconocer (colones)
1	1-023582-000	$\frac{1}{12} \times (3\,943,19 \times 105.000) \times 11,81\% = 4\,074\,793,18$	7 000 000,00	4 074 793,18

De acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente y los criterios ahí establecidos, los cálculos para la determinación de la rentabilidad del capital invertido en terrenos se encuentran desarrollados en la pestaña "8.Estructura de costos" del anexo 6 del presente informe.

C.1.10 Sistema de pago electrónico

De acuerdo con lo establecido en las secciones 4.4.1.d y 4.6.2.d de la metodología tarifaria vigente, la determinación de los costos asociados al sistema de pago electrónico depende de la cantidad de unidades que estén equipadas con dicho sistema y en funcionamiento, según los criterios y normativas del SINPE-TP.

En este caso, la ruta 51 no se ha implementado el sistema de pago electrónico SINPE-TP, de modo que no procede realizar los cálculos tarifarios correspondientes.

C.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

El resultado de aplicar el modelo tarifario ordinario vigente establece un incremento del 41,70% sobre las tarifas vigentes de la ruta 51. El detalle de las tarifas resultantes aplicando la regla de redondeo vigente, es como se muestra:

Ruta	Descripción de ramal	Tarifa Regular				Tarifa Adulto Mayor	
		Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Resultante
51	San José-Vargas Araya-Monterrey y viceversa	€315	€445	€130	41,27%	€0	€0
	San José-Urbanización Carmiol y viceversa	€315	€445	€130	41,27%	€0	€0
	San José-Barrio Pinto y viceversa	€315	€445	€130	41,27%	€0	€0

Var. Abs.= Variación absoluta; Var. %= Variación porcentual

Por otro lado, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503 y el artículo 2 del Decreto Ejecutivo N°30107, en los recorridos inferiores a los 25 km los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa. Asimismo, de dicho artículo se desprende que los niños menores de 3 años viajan gratis.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el acuerdo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018 del 6 de diciembre de 2018 (folios 311 al 322) el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024 (folios 182 al 187), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 183 al 185, a la cantidad de autobuses visible a folios 190 al 192 y que tengan la inspección técnica vehicular al día y las distancias visibles a folio 312. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

C.3 Comparación entre el ajuste tarifario propuesto y el solicitado

El ajuste solicitado por la empresa, visible a folio 164 y herramienta Excel del modelo tarifario visible a folio 144, era de un 35,91% con una tarifa solicitada de ¢430, mientras que el ajuste calculado en el presente informe es de 41,70% con una tarifa propuesta de ¢445.

La tarifa promedio calculada en este informe final es superior a la presentada por la empresa en su solicitud, esto se debe a los siguientes aspectos:

Volumen de pasajeros mensual:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
262 875 pasajeros mensuales	252 007 pasajeros mensuales
La empresa presentó su solicitud señalando que utilizó los datos del estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aprobado por la junta Directiva del CTP mediante el acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo del 2024 (mecanismo N°3).	
En el informe final se realizó la validación de los datos del SCP de los 12 meses previos a la apertura del expediente tarifario con base en el estudio de volumen de pasajeros autorizado por el CTP, tal y como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe (mecanismo N°1).	

Tipo de cambio del dólar:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
516,70 colones /dólar	518,02 colones /dólar
<i>El tipo de cambio se actualizó respecto al utilizado por el operador en su solicitud tarifaria, ya que, de acuerdo con la sección 4.9.1 de la metodología tarifaria vigente, se considera el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública (febrero 2024 a julio 2024).</i>	

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

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

“(…)

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

“(…)

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

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

- i. Que exista una ruta larga y una corta. Esto debe entenderse en función de la distancia de cada ruta.
- ii. Que se comparta un tramo común del recorrido. Esto se ha denominado “corredor común”.

iii. Que exista una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

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

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

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

(...)”

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas que constan en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018 del 6 de diciembre de 2018 de la Junta Directiva del CTP (folios 311 al 322), la ruta 51 operada por la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Cincuenta y Tres S.A. comparte corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta	Operador
1	50	Autotransportes Cesmag S.A.
2	58	CENBUS S.A.
3	300	Autotransportes Lumaca S.A.
4	301	Transportes Públicos La Unión S.A.

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con la ruta 51 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria vigente, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.4.1 Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo indica la metodología tarifaria vigente, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula mediante la ponderación de la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base a lo anteriormente señalado la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 51, la cual se clasifica como ruta urbana (distancia ponderada de viaje de 4,98 km), es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) ⁽¹⁾	Tipo de ruta según distancia ponderada
50	San José – San Pedro y ramales	9,32	Urbana
58	San José – Concepción – San Francisco - Salitrillos	12,48	Urbana
300	San José – Cartago y viceversa	24,07	Urbana
301	San José – Tres Ríos y viceversa	11,82	Urbana

⁽¹⁾ El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el Anexo 11

Acorde a lo anterior, se obtiene que para la ruta 51 no se cumple el primer criterio de corredor común, ya que todas las rutas con las que comparte corredor común se clasifican también como urbanas.

En conclusión, con base en la metodología tarifaria ordinaria vigente, no procede ajustar la tarifa de alguna otra ruta por concepto de corredor común.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0264-IT-2024 del 20 de setiembre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

"(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

En el siguiente apartado se analizarán las posiciones admitidas en la audiencia pública virtual realizada el 23 de agosto de 2024, según lo indicado por la Dirección General de Atención al Usuario en el informe de posiciones y coadyuvancias IN-0533-DGAU-2024 del 28 de agosto de 2024 (folios 366 al 367).

D.1 POSICIONES ADMITIDAS

POSICIONES PRESENTADAS EN AUDIENCIA PÚBLICA PRESENCIAL

1. **Oposición:** Carmen María Rojas González, cédula 1-0527-0868. Observaciones: hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico carmenmaria01@ice.co.cr

- Indica que el expositor Virgilio habló de la pandemia y eso ya pasó.
- Señala que el servicio es muy malo y que los conductores son irrespetuosos y se brincan las paradas.
- Manifiesta que la empresa no tiene página de internet, que es imposible conseguir el número de teléfono, por lo que no puede llamar a quejarse.
- Indica que ha puesto denuncias y quejas en el formulario oficial del CTP y que el CTP no hace nada.
- A algunos buses no les sirve el timbre.

POSICIONES PRESENTADAS EN EL EXPEDIENTE:

2. **Oposición:** Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 5-0302-0917. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 349). Notificaciones: Al correo electrónico jorge.sanarrucia@aresep.go.cr, consejero@aresep.go.cr.

• Sobre el dato del volumen mensual de pasajeros movilizados

- Que la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta Tres S.A. en la solicitud utiliza el estudio de demanda de pasajeros aprobado en el Acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo del 2024, por la Junta Directiva del CTP, utilizando un volumen de pasajeros de 262 875 para el cálculo tarifario.
- Manifiesta que en la última fijación tarifaria ordinaria para la Ruta de Buses N°51 se tramitó en el expediente ET-091-2012, y se determinó según resolución 963-RCR-2012 del 12 de octubre de 2012 y que en ese momento el dato del volumen de pasajeros movilizados utilizado fue de 419 945 pasajeros por mes.

- *Indica que en el folio 607 del ET-091-2012, se señala que en el estudio tarifario anterior para esa empresa (en el 2011), la demanda utilizada fue de 417 624 pasajeros y que en ese momento el servicio se brindaba con 32 unidades (véase folio 608), se hacían 7 631 carreras al mes (folio 610) y la distancia considerada era de 10,50 Km. Ahora, el volumen mensual de pasajeros movilizados de 262 875, con 30 unidades, con 9,96 Km por carrera y 5 683 carreras al mes. Por lo que señala que llama mucho la atención la gran diferencia entre el dato de 419 945 pasajeros en 2012 con el de 262 875.*
- *Manifiesta que al analizar las otras variables, se podría pensar que se daba un mejor servicio hace 12 años: ya que recorría prácticamente la misma distancia, se hacían muchas más carreras, y se operaba de manera más eficiente pues con sólo dos unidades más se atendía un 60% más de pasajeros.*
- *Indica que según los datos del SIR, el promedio de pasajeros movilizados por mes, de julio 2023 a junio 2024, arroja un dato de 326 642, muy por encima de los 262 875 pasajeros por mes que establece el estudio de volumen de pasajeros aceptado por el CTP, por lo que señala que se hace imperante solicitar a la Intendencia de Transporte realizar un estudio de volumen de pasajeros que permita validar las estadísticas del SIR.*

- **Sobre la flota autorizada para la ruta 51**

- *Indica que se observa en el detalle de la flota autorizada para la ruta 51, que la empresa solicitante posee 4 unidades que son modelo 2008 y 5 unidades del 2009, de las cuales las del 2008 alcanzaron la antigüedad máxima según el Decreto No. 29743-MOPT para las unidades autorizadas por el CTP y las unidades del 2009 están próximas a alcanzarlo.*
- *Manifiesta que no se ve en el expediente ET-054-2024 información que permita determinar en qué han consistido las inversiones en vehículos nuevos que haya realizado la empresa solicitante, como lo indican en su solicitud y que justifique el incremento tarifario.*
- *Señala que los costos de mantenimiento y aseguramiento asociados a vehículos de mayor antigüedad tienden a ser elevados, y que la calidad del servicio y la protección de vida de los usuarios podría verse lesionada por la utilización de esas unidades, lo que contraviene con uno de los objetivos fundamentales establecidos en el artículo 4 de la*

Ley No. 7593: “d) Formular y velar porque se cumplan los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima, los servicios públicos sujetos a su autoridad.

D.2 RESPUESTAS A POSICIONES

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Carmen María Rojas González	1,2, 5, 6
2	Consejero del Usuario, Jorge Sanarrucia Aragón	3, 4

- 1. Sobre el incumplimiento de obligaciones del prestador del servicio: incumplimiento de recorridos, incumplimiento de paradas, mal trato por parte de los choferes, mala atención por parte de la empresa, información en redes sociales de la empresa y calidad del servicio en general.**

Respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503, en sus artículos 16 al 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en adelante MOPT) a través del CTP, es el órgano con la obligación y competencia de conocer todos aquellos elementos que compongan propiamente la prestación del servicio y cumplimientos empresariales ante el ente concedente, tales como horarios, flota óptima y condiciones de dicha flota, recorridos, entre otros.

El MOPT es el órgano que tiene la competencia para conocer todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, estado y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio; no obstante, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo al operador, para que dé respuesta a cada uno de las inconformidades externadas y tome las acciones correctivas pertinentes.

Sobre el particular, hay que indicar que la Junta Directiva del CTP, mediante acuerdo por artículo 7.1.12. de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 aprobó la evaluación de la calidad del servicio correspondiente al año 2023, realizada por un Organismo de Inspección acreditado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA), la cual dio como resultado una calificación ponderada de 85 puntos (folio 140 al 141), ahora bien, la Intendencia de Transporte en estricto apego del principio de legalidad, no puede omitir la información suministrada por el ente concedente encargado de establecer las condiciones operativas y los

respectivos estudios de calidad de determinada ruta, tampoco puede revisar ni cuestionar lo que la Junta Directiva del CTP acuerde o certifique en cuanto a la información propia de la ruta, lo anterior de conformidad al artículo 3 de la Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley 8220, que indica:

“(…)

Artículo 3º—Respeto de competencias. **La Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos**, salvo lo relativo al régimen de nulidades. Únicamente podrá solicitarle al administrado, copia certificada de la resolución final de un determinado trámite. Tampoco podrán solicitársele requisitos o información que aún se encuentren en proceso de conocimiento o resolución por otra entidad u órgano administrativo; a lo sumo, el administrado deberá presentar una certificación de que el trámite está en proceso.

(…)”

Adicionalmente cabe indicar que por tratarse de inconformidades sobre el servicio público del transporte remunerado de personas modalidad autobús y de conformidad con el artículo 22 inciso 11) del Reglamento Interno de Organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), le corresponde a la Dirección General de Atención al Usuario, atender lo expuesto por los recurrentes. En virtud de lo anterior, se trasladará estos argumentos a dicha dependencia para su correspondiente trámite.

Conforme al debido proceso, lo que corresponde es que la Intendencia de Transporte realice lo siguiente:

1. Hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.
2. Se notificará la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.
3. Hacer un traslado de estas inconformidades expresadas a la DGAU para su respectivo trámite según sus competencias.

De igual manera, en caso de que no se dé una solución satisfactoria a los usuarios o consideren que sus derechos son lesionados nuevamente, se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

1. *En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.*
2. *En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de mala calidad del servicio y los incumplimientos que consideren de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos.*
3. *Finalmente pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.aresep.go.cr en la sección: Usuarios y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.*

2. Sobre estado de la flota autorizada: mal estado de las unidades, que el timbre no funciona.

*En cuanto a las condiciones de las unidades de autobús con las que la operadora brinda el servicio, los opositores deben tomar en cuenta respecto a las acciones tomadas por la Intendencia de Transporte dentro de este estudio tarifario, que se verificó el cumplimiento por parte de la empresa de tener al día la Inspección Técnica Vehicular de las unidades autorizadas las cuales se detallaron en el apartado **C.1.4.1 Flota**. Sobre el estado mecánico de las unidades con que se brinda el servicio y el estado de las rampas, se determinó que de las 30 unidades autorizadas presentan la inspección técnica al día y en condiciones favorables.*

Se les reitera a los opositores que si a pesar de que las unidades de autobús cuentan con la inspección técnica vehicular al día y cumplen con los demás requisitos para ser tomadas en cuenta dentro de los estudios tarifarios, existen unidades que ellos consideran se encuentran en condiciones no óptimas para brindar el servicio público, pueden presentar sus inquietudes o quejas ante el CTP del MOPT, propiamente al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos, que por normativa nacional es el competente para establecer las condiciones de servicio en una determinada ruta o grupo de rutas, dentro de las cuales se encuentra la autorización de la flota con la que las empresas brindan el servicio público.

3. Sobre las variables utilizadas para determinar el volumen mensual de pasajeros.

Tal como lo indica el Consejero del Usuario en la propuesta tarifaria la empresa utilizó el estudio de volumen de pasajeros aprobado por la Junta Directiva del CTP, aprobado en el Acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024, el cual es uno de los mecanismos aprobados en la metodología tarifaria vigente.

Tal como se detalla en los apartados C.1.1, C.1.1.1, C.1.1.2 y C.1.1.3, la Intendencia de Transporte realizó la validación de la información del SCP presentada por la empresa en el SIR, con lo cual se obtuvo con base en la metodología tarifaria vigente el dato a utilizar para el volumen mensual de pasajeros para los tres ramales de la ruta 51.

Las tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo actual, autorizado por el CTP mediante el artículo acuerdo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018 del 6 de diciembre de 2018 (folios 311 al 322) el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024 (folios 182 al 187), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 183 al 185, a la cantidad de autobuses visible a folios 190 al 192 y que tengan la inspección técnica vehicular al día y las distancias visibles a folio 312. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

Tal como lo indica la metodología tarifaria vigente, para la validación de los datos del SCP se requiere de un estudio técnico realizado por Aresep, o uno aprobado por la Junta Directiva del CTP con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario, por lo que al contar con un estudio técnico aprobado recientemente por la Junta Directiva del CTP en la Sesión ordinaria 16-2024 del 9 de mayo del 2024 (folios 182 al 186), no se considera necesaria la realización de un estudio técnico de cantidad de pasajeros por parte de la Aresep.

Es importante recalcar, que la información de cada uno de los elementos necesarios para la fijación tarifaria ordinaria de la ruta 51 se encuentran justificados en el apartado C de este informe, y están conforme a lo establecido en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas).

Por otra parte, dentro del trámite de la solicitud tarifaria desde su recepción hasta la emisión del presente informe tarifario, esta Intendencia de Transporte procedió de conformidad con la normativa establecida y en apego al marco de legalidad.

4. En cuanto a que la empresa tiene en su flota unidades 2008 y 2009 y acerca de la inversión en unidades nuevas.

Tal como se indicó en el apartado C.1.4.5 Edad promedio de la flota, de acuerdo a lo señalado en el transitorio XXV de la Ley para Garantizar el Servicio de Autobús para los Usuarios, Ley N°10444:

“(…)

Transitorio XXV.- Para efectos de la prestación del servicio de transporte público, en relación con la vida útil de las unidades, se autoriza, por única vez, que las unidades modalidad autobús de ruta regular, modelos 2007 y 2008, puedan ser utilizadas en el servicio de transporte público y circular hasta por un año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Esta norma es de aplicación única y exclusiva para las empresas autobuseras clasificadas como micro, pequeñas y medianas, según la clasificación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) y las cooperativas del sector de transporte público ubicadas en esas clasificaciones. El ente encargado de realizar la inspección técnica vehicular deberá verificar de previo el cumplimiento de los requisitos técnicos de la flota del transporte público que circule bajo esta habilitación. Las unidades de transporte que sobrepasen los quince años de antigüedad, y se acojan al plazo adicional establecido en el presente transitorio, deberán realizar la inspección técnica vehicular cada cuatro meses y cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, y su reglamento.

(…)”

De acuerdo con lo anterior, se consideraron para el cálculo tarifario 4 unidades con una antigüedad de 16 años, en apego a lo indicado anteriormente, por tratarse de una empresa clasificada como mediana (total de la flota autorizada para la empresa 30 unidades). Por su parte, las unidades modelo 2009, con antigüedad de 15 años, cumplen con lo indicado en el Decreto N° 29743-MOPT “Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001.

Asimismo, la flota autorizada para la empresa es la vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0727-2024 del 2 de julio de 2024 (folios 188 al 193), donde se puede observar que las unidades SJB019237 y SJB019338 son modelo 2024.

Asimismo, conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; de manera que la Aresep tiene la obligación de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el CTP (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizadas).

5. Acerca de que ya no se está en condiciones de pandemia

Las tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo actual, que fue autorizado por el CTP mediante el artículo acuerdo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018 del 6 de diciembre de 2018 (folios 311 al 322) y el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024 (folios 182 al 187), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 183 al 185, a la cantidad de autobuses visible a folios 190 al 192 y que tengan la inspección técnica vehicular al día y las distancias visibles a folio 312. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

6. Respecto a que el operador no tiene página web ni un número telefónico a disposición.

Se le comunica que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en su afán de velar por un servicio de atención adecuado para los usuarios, le ha solicitado a todos los operadores de servicios públicos regulados el contacto de la Contraloría de Servicios de cada operador, así como los medios dispuestos para la atención ciudadana, como teléfono, correo electrónico y redes sociales, los cuales se encuentran en la página web de la Aresep publicados en la siguiente dirección <https://aresep.go.cr/gestion-usuarios/servicio-atencion-usuario/>. Específicamente, para el operador Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A., los datos de contacto son los siguientes:

Contactos

Nombre: *Cristhian Gamboa Acosta*

Teléfono: [2225-6289](tel:2225-6289)

Correo: rutas5153@gmail.com

D.3 OTRA DOCUMENTACIÓN APORTADA EN EL EXPEDIENTE

A folios 343 al 348 se observa el documento presentado por el señor Jeong Kun Tack, a nombre de la empresa Cenbus S.A., donde indica que se apersona al trámite del expediente ET-054-2024 y señala estar al día con las obligaciones legales. Dicho documento no fue considerado por la Dirección General de Atención al Usuario en su informe de oposiciones y coadyuvancias. Sin embargo, el documento no cumple con los requisitos para constituirse en parte según lo establecido en los artículos 36 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ley 7593, y en particular los artículos 50 y 51 del Decreto Ejecutivo 29732-MP, Reglamento a la Ley 7593, ya que no plantea en su escrito cuál es su pretensión, no demuestra su interés legítimo ni sustenta su petición, además no aportó certificación de personería jurídica que demuestre la representación de quien suscribe el documento, tal y como lo exige el ordenamiento jurídico (artículo 2 de la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley 8220, artículos 229, 282, 285, 293 de la Ley General de Administración Pública, Ley 6227, y artículo 19.2 del Código Procesal Civil, ley 9342) y como se indicó en la respectiva convocatoria a audiencia pública para apersonarse como parte en el proceso de participación ciudadana.

Se infiere que lo presentado por el señor Kun Tack se relaciona con la petición de la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. de ajustar por corredor común las tarifas de la ruta 58 operada por Cenbus S.A. Al respecto se le refiere a la sección C.4 del presente informe, donde se aborda el tema del tratamiento tarifario del corredor común y donde se determinó que, en apego a la metodología tarifaria vigente, no procede realizar ajustes en otras rutas por corredor común con la ruta 51.

(...)"

- III. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 51 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. Acoger el informe IN-0264-IT-2024 del 20 de setiembre de 2024 y proceder a ajustar las tarifas de la ruta 51 descrita como San José – Vargas Araya– Monterrey y viceversa, San José- Urbanización Carmiol y viceversa, San José-Barrio Pinto y viceversa, de la siguiente manera:

Ruta	Descripción ramal	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (¢)	Tarifa adulto mayor (¢)
51	San José-Vargas Araya-Monterrey y viceversa	4,70	445	0
51	San José-Urbanización Carmiol y viceversa	5,70	445	0
51	San José-Barrio Pinto y viceversa	4,80	445	0

Se indica que estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante el artículo 7.6 de la Sesión Ordinaria 45-2018 del 6 de diciembre de 2018 (folios 311 al 322) y el artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 9 de mayo de 2024 (folios 182 al 187), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios visibles a folios 183 al 185, a la cantidad de autobuses visible a folios 190 al 192 y que tengan la inspección técnica vehicular al día y las distancias visibles a folio 312. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

- II. Indicar a la empresa Rutas Cincuenta y Uno y Cincuenta y Tres S.A. que en un plazo ordenatorio de veinte días hábiles posteriores a la notificación de esta resolución, debe dar respuesta a los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-054-2024, relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de permisionaria.
- III. Las tarifas del Por Tanto I rigen a partir del día natural siguiente de su publicación en el Diario La Gaceta.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Intendente de Transportes a.í., Paolo Varela Brenes.—1 vez.—Solicitud N° 539010.— (IN2024895952).

RE-0065-IT-2024

San José, a las 14:20 horas del 23 de setiembre de 2024

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN RE-0037-IT-2024 DEL 28 DE JUNIO DE 2024, CORRESPONDIENTE A LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES COLORADO DE ABANGARES S.A., CONCESIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 504 DESCRITA COMO LAS JUNTAS DE ABANGARES-SAN JOSÉ Y VICEVERSA Y RAMALES

EXPEDIENTES ET-023-2024, ET-063-2024

RESULTANDOS:

- I. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance N°35 a La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”*.
- II. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*.
- III. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”*.
- IV. El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: *“Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”*.
- V. El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-

2019 publicada en La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado “4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”.*

- VI.** El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”,* únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- VII.** El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”,* únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad.
- VIII.** La empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. cuenta con el respectivo título que la habilita como concesionaria para prestar el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús en la ruta 504: Las Juntas de Abangares-San José y viceversa y ramales, según el artículo 7.1.56 de la Sesión Extraordinaria 74-2021 del 28 de setiembre de 2021 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (en adelante CTP) (folio 59 al 67), cuyo contrato de concesión fue refrendado mediante resolución RE-0620-RG-2022 del 9 de diciembre de 2022 (folios 249 al 261 del expediente administrativo OT-277-2022).
- IX.** El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”.*
- X.** El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la *“Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”.*

- XI.** El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, en la que se hace modificaciones en las secciones *“4.7.1.a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros”*; *“4. 13.1.c) Requisitos de admisibilidad”*; y *“4.13.2.b. Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”*.
- XII.** El 20 de junio de 2023, por medio de la resolución RE-0083-JD-2023 publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de junio de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Clasificación, tipología y parámetros, que se utilizarían para una agrupación por tamaño, de las empresas que brindan el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en ruta regular”*.
- XIII.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0092-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, relativa únicamente a los coeficientes de depreciación y rentabilidad de la inversión en instalaciones, maquinaria, equipo y mobiliario y la rentabilidad del área de terrenos.
- XIV.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0093-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, relativa únicamente a la incorporación de los costos asociados al sistema de pago electrónico.
- XV.** El 23 de octubre de 2023, por medio de la resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre

de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los *“Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la autoridad reguladora de los servicios públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”*.

- XVI.** Las tarifas vigentes de la ruta 504 fueron establecidas en la resolución RE-0010-IT-2024 del 22 de febrero de 2024, publicada en el Alcance N°40 a La Gaceta N°37 del 27 de febrero de 2024, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del primer semestre del 2024.
- XVII.** El 12 de marzo de 2024, por medio de la resolución RE-0006-JD-2024 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 5 de abril de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relativa únicamente al redondeo de las tarifas finales.
- XVIII.** El 21 de marzo de 2024, la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A., representada por el señor Daniel Alonso Solano Soto en calidad de Presidente, con la representación judicial y extrajudicial de la citada sociedad anónima (folios 21 al 22), presentó ante la Aresep solicitud de ajuste tarifario ordinario sobre las tarifas vigentes de la ruta 504 (folio 1 al 226).
- XIX.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0033-IT-2024 del 22 de marzo de 2024, previno a la empresa sobre información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RE-0100-JD-2023 (folios 233 al 240).
- XX.** El Auto de Prevención AP-0033-IT-2024 se notificó a la petente el 22 de marzo de 2024, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 12 de abril de 2024 (folios 242 al 243).
- XXI.** El 9 de abril de 2024, la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. remitió la información requerida en el Auto de Prevención AP-0033-IT-2024 (folio 244 al 385).
- XXII.** El 10 de abril de 2024, mediante oficio GER-0092-2024, el BCCR remitió la información de las denominaciones de monedas que actualmente están siendo emitidas (folio 546_Anexo 1).

- XXIII.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Admisibilidad OF-0379-IT-2024 del 12 de abril de 2024, otorgó la admisibilidad a la solicitud tarifaria (folios 386 al 388).
- XXIV.** El 12 de abril de 2024 mediante memorando ME-0278-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. para la ruta 504 (folios 389 al 391).
- XXV.** La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos convocó a audiencia pública de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto Ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 25 de abril de 2024 en La Gaceta N°73 y el 29 de abril de 2024 en los diarios de circulación nacional La Extra y La Teja (folio 409).
- XXVI.** La audiencia pública presencial se realizó el 28 de mayo de 2024 a las 17:15 horas en el Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de San Juan Chiquito de Abangares.
- XXVII.** La audiencia pública virtual se realizó el 29 de mayo de 2024, a través de la plataforma Zoom en el siguiente enlace y hora:
- Hora: 17:15 horas (5:15 p.m.).
Enlace: <https://aresep.go.cr/audiencias/et-023-2024>
- XXVIII.** Conforme al informe de oposiciones y coadyuvancias, IN-0336-DGAU-2024 del 3 de junio de 2024 de la Dirección General de Atención al Usuario (folios 462 al 464), el acta de la audiencia pública presencial emitida bajo el oficio AC-0408-DGAU-2024 (folio 425 al 443) del 4 de junio de 2024 y el acta de la audiencia pública virtual emitida bajo el oficio AC-0409-DGAU-2024 (folio 444 al 461) del 3 de junio de 2024, se detallan las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública.
- XXIX.** El 4 de junio del 2024 ingresó a la Aresep la solicitud de refrendo por parte del CTP de la Adenda N°2 del contrato de concesión de la ruta 504, que modifica las condiciones operativas según el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 5 de julio de 2023 (folios 282 al 363 del expediente administrativo OT-277-2022). Dicha adenda fue refrendada mediante resolución RE-0345-RG-2024 del 18 de junio de 2024 (folios 418 al 431 del expediente administrativo OT-277-2022).
- XXX.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0173-IT-2024 del 28 de junio de 2024 (folios 483 al 546).

- XXXI.** Por medio de la resolución RE-0037-IT-2024 del 28 de junio de 2024, publicada en el Alcance N°123 a La Gaceta N°123 del 5 de julio de 2024, se resolvió la solicitud de fijación tarifaria de la ruta 504 (folios 686 al 745).
- XXXII.** El 21 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0101-JD-2024 publicada en el Alcance N°144 a La Gaceta N°155 del 23 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora declaró la nulidad absoluta de la resolución RE-0006-JD-2024, la cual trataba sobre la regla de redondeo de las tarifas finales, y declaró, entre otras, la nulidad absoluta de la resolución RE-0037-IT-2024 (Anexo 1_IN-0269-IT-2024).
- XXXIII.** El 23 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0110-JD-2024 publicada en el Alcance N°152 a La Gaceta N°163 del 4 de setiembre de 2024, la Junta Directiva de la Aresep dictó adición y aclaración sobre lo dispuesto en la resolución RE-0101-JD-2024 en relación con las nulidades absolutas sobrevenidas de resoluciones tarifarias de esta Intendencia (Anexo 2_IN-0269-IT-2024).
- XXXIV.** El 29 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0052-IT-2024 publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024 (folios 84 al 177, ET-063-2024), se resolvió la fijación tarifaria extraordinaria del servicio de autobús correspondiente al segundo semestre de 2024.
- XXXV.** A partir de lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RE-0101-JD-2024 del 21 de agosto de 2024 y RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024, en la que se decretó la nulidad absoluta sobrevenida de la resolución RE-0037-IT-2024, lo procedente es retrotraer el trámite al momento procesal oportuno, sea este la emisión de la resolución tarifaria anulada, a fin de que se considere la aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología tarifaria vigente y el análisis de si aplicara algún reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada nuevamente por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024 (corre agregado al expediente).
- XXXVI.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.

XXXVII. Conforme con el acuerdo de Junta Directiva 06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

CONSIDERANDOS:

I. Analizado el informe técnico IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre 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 del mismo lo siguiente:

“(…)

A.3 Sobre los Por Tanto IV y VII de la RE-0101-JD-2024

La Junta Directiva de Aresep, en los Por Tanto IV y VII de la resolución RE-0101-JD-2024 dispuso, considerando lo adicionado y aclarado en la resolución RE-0110-JD-2024, lo siguiente:

“(…)

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, dicha nulidad sobrevenida, surtirá efecto a partir del hecho que las motive, es decir, hacia futuro (ex nunc).*

(…)

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, en aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología ordinaria vigente, a resolver los estudios tarifarios ordinarios asociados a esas resoluciones considerando el citado reconocimiento, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

(...)"

En virtud de lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RE-0101-JD-2024 del 21 de agosto de 2024 y RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024, y a partir de la nulidad absoluta sobrevenida de la resolución RE-0037-IT-2024, derivada únicamente de la nulidad de la modificación de la regla de redondeo de las tarifas finales, lo que corresponde es retrotraer el trámite al momento procesal oportuno, sea este la emisión de la resolución tarifaria anulada, por lo que se procede conforme a lo requerido seguidamente.

A.4 Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario:

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente en una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, según los archivos y bases de datos que mantiene la Aresep, la ruta 504 tuvo la última fijación tarifaria ordinaria en el año 2013 según la resolución 090-RIT-2013 del 5 de junio de 2013 (folios 129 al 135 del expediente administrativo ET-010-2013), donde se ajustaron las tarifas de la referida ruta.

Como puede observarse, la ruta 504 fue objeto de una revisión de los costos operativos que incluyen los cambios en el esquema operativo autorizados por el MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria hace 11 años, a pesar de que el artículo 30 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593, establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria

vigente, es probable que se obtenga como resultado una variación importante de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

La tarifa por cobrar en una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales necesarios para la prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros por bus/recorrido promedio por bus). Así, los costos totales del servicio varían según el esquema operativo establecido por el CTP para la ruta, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos estimados para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos utiliza las variables autorizadas de operación vigentes y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios de servicio al costo y equilibrio financiero y equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 19 de junio de 2024 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por Racsa con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. Como resultado se constató que la empresa se encontraba al día con sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (folio 478).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consultó el 19 de junio de 2024 al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la dirección www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx electrónica: (folio 478), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el IMAS, a partir de la consulta realizada el 19 de junio de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://web.imas.go.cr/morosos/#/consulta-morosos>, se tiene que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el IMAS (folio 478).

Respecto a la obligación legal de la empresa con el Banco Popular, se consultó el 19 de junio de 2024 al Banco Popular mediante el oficio OF-0615-IT-2024 (folio 465), el cual fue respondido mediante oficio AAO-CE-1766-2024 del 20 de junio de 2024 (folio 473) indicando que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el Banco Popular.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el INA, se consultó el 19 de junio de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://www.ina.ac.cr/proveeduria/SitePages/estado.aspx> (folio 478), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el INA.

B.2 Cumplimiento de pago de canon de regulación

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de regulación de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió la certificación CT-0077-DF-2024 del 21 de marzo de 2024, mediante la cual certificó que la empresa no tenía cánones pendientes de cancelar a la fecha mencionada (folio 228). Aunado a lo anterior, la Intendencia de Transporte solicitó una actualización de dicho cumplimiento, la cual fue recibida mediante la certificación CT-0200-DF-2024 del 19 de junio de 2024 cuyo resultado certifica que no tiene cánones pendientes de pagar (folio 469).

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

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió el oficio OF-0542-DGAU-2024 del 23 de marzo de 2024 (folio 230), en el que se indicó que la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. presentó el informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2023.

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

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde con lo establecido en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (en adelante SIR) al 19 de junio de 2024 y se constató que la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A., se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas mensuales en el SIR (folio 478).

b. Registros operativos diarios del Sistema de conteo de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el SIR al 19 de junio de 2024, y se constató que la empresa está al día con la carga de los registros diarios de la ruta 504 en el SIR, tanto de datos sin depurar como depurados de la ruta 504 (folio 478).

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado con la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el SIR al 19 de junio de 2024 y se constató que la empresa cumple con la entrega de los estados financieros del período 2023, lo anterior, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020.

d. Contabilidad regulatoria

Relacionado con la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el SIR al 19 de junio de 2024, y se constató que el operador se encuentra al día con la entrega de la información de contabilidad regulatoria del período 2023.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	30.698	32.316	1.618	5,27%
Distancia ponderada (km/carrera)	116,30	98,61	-17,69	-15,21%
Carreras mensuales (carreras)	426,12	447,89	21,74	5,10%
Flota autorizada (unidades)	7	7	0	0%
Valor ponderado por bus (colones)	75.280.947	74.969.848	-311.099	-0,41%
Edad promedio de la flota	7,57	7,57	0,00	0,00%
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones)	525,73	520,33	-5,40	-1,03%
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones) ^{1/}	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Precio de combustible (colones)	647,86	647,86	0,00	0,00%
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	12,25	13,05	0,80	6,53%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	11,58	11,58	0,00	0,00%

^{1/} Las facturas se encuentran en colones.

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (demanda)

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

“(…)

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

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

1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).
2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).
3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:

- i. *Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. *Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. *Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - iv. *Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
4. *Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*
 5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

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

(...)

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

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

“(...)

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

(...)"

Fundamentado en lo anterior, se concluye que la selección del mecanismo para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

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

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

“(…)

4.8.3 Cálculo de tarifas para un fraccionamiento de una ruta

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

“(…)”

La estructura tarifaria vigente de la ruta 504 presenta fraccionamientos tarifarios, por lo que es relevante tomar en consideración lo indicado en el apartado 4.8.3. de la metodología tarifaria ordinaria vigente. Vale la pena indicar que entre los mecanismos disponibles para el presente estudio tarifario se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros elaborado y aceptado por la Aresep a nivel de segmentos tarifarios (folio 546_Anexo 2).

A continuación, se detallan las posibles fuentes de información según el orden de priorización:

C.1.1.1 Validación de los datos del SCP y estadísticas mensuales

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 21 de marzo de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período marzo 2023 a febrero 2024. De la revisión de los datos entregados por el operador al sistema SIR, se encuentra cargada la siguiente información:

Ruta	Descripción ramal	Sin depurar	Depurada
504	San José-Las Juntas de Abangares	Completo	Completo
504	Las Juntas de Abangares-Cañas	Completo	Completo
504	Las Juntas de Abangares-Colorado	Completo	Completo
504	Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Completo	Completo
504	Las Juntas de Abangares-Liberia	Completo	Completo

Basándose en lo indicado en la sección 4.11.2 la información está completa. No obstante, como se puede constatar en el folio 478, existen datos depurados que no fueron cargados al SIR dentro del plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a la fecha de la operación, por lo que la serie

de registros no cumple con los criterios de remisión establecidos en la sección 4.11.2 de la metodología ordinaria vigente. Por lo tanto, sí se dispone de la información completa de los datos depurados del SCP de los 12 meses anteriores a la apertura del expediente tarifario, pero estos no fueron remitidos en su totalidad en el plazo máximo establecido en la metodología tarifaria. De modo que, atendiendo el orden de prioridad de la información disponible, se debe proceder conforme al inciso b.i del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria vigente donde se indica:

“(…)

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

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

(…)” El resaltado no es del original.

C.1.1.2 Verificación de consistencia lógica y técnica

Ahora bien, antes del proceso de validación de las estadísticas presentadas por el operador al SIR se debe proceder como lo establece el inciso a) del apartado 4.7.1 en lo referente a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos reportados por las empresas en sus informes estadísticos, para lo cual se deben cumplir los siguientes criterios generales:

“(…)

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

Para tales efectos se deben cumplir al menos los siguientes criterios generales:

- *Tipos de datos: los datos deben ser reportados de acuerdo con el tipo de variable correspondiente (número, texto, fecha, moneda).*
- *Información completa: los datos deben ser reportados todos los meses, para todos los ramales autorizados.*
- *Información precisa: los datos deben presentarse según lo que corresponda en cada caso (los pasajeros totales son la cantidad real de personas movilizadas, incluyendo los adultos mayores).*
- *Datos consistentes: los datos numéricos pueden admitir valores decimales o no, según corresponda (por ejemplo, los pasajeros totales son un número entero, la cantidad de carreras se presenta en múltiplos de 0,5).*
- *Datos con comportamientos aleatorios: la cantidad de pasajeros por carrera, la cantidad de pasajeros adultos mayores y la cantidad de pasajeros totales, son datos con comportamientos aleatorios, no deberían ser constantes en términos absolutos ni relativos, o tener comportamientos muy similares en el tiempo.*

Los criterios anteriores podrán ser ampliados o detallados por la Administración Superior con la debida justificación técnica y jurídica.

(...)” El resaltado no es del original.

Respecto a la verificación de la consistencia lógica y técnica de los datos estadísticos reportados y con la finalidad de cumplir con los criterios generales esbozados en el inciso a) del apartado 4.7.1 de la metodología tarifaria ordinaria vigente anteriormente señalados, la Intendencia de Transporte procedió a establecer el proceso mínimo a seguir por parte de los funcionarios para llevar a cabo esta verificación, según el documento IT-DI-02 Instrucciones para la verificación de consistencia lógica y técnica de estadísticas del servicio de autobús en la IT (folio 546_Anexo 3).

Así, para el presente estudio tarifario, se procedió a verificar y analizar la información estadística diaria depurada reportada por la empresa al sistema SIR para los meses de marzo 2023 a febrero 2024 (12 meses previos a la apertura del expediente tarifario) a la luz del procedimiento establecido del documento IT-DI-02 supra citado; de esta verificación se observa lo siguiente:

<i>Ruta</i>	<i>Descripción del ramal</i>	<i>Tipos de datos (7.2.1)</i>	<i>Información completa (7.2.2)</i>	<i>Información precisa (7.2.3)</i>	<i>Datos consistentes (7.2.1)</i>	<i>Datos con comportamiento aleatorio (7.2.4)</i>	<i>¿Se pueden validar las estadísticas?</i>
504	San José-Las Juntas de Abangares	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
504	Las Juntas de Abangares-Cañas	Sí	Sí	Sí	Sí	NO	NO
504	Las Juntas de Abangares-Colorado	Sí	Sí	Sí	Sí	NO	NO
504	Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry	Sí	Sí	Sí	Sí	NO	NO
504	Las Juntas de Abangares-Liberia	Sí	Sí	NA ^{1/}	Sí	Sí	Sí

^{1/} No aplica por ser un ramal de tarifa única.

En resumen, se tiene que los ramales Las Juntas de Abangares-Cañas, Las Juntas de Abangares-Colorado y Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry, no pueden ser sometidos al proceso de validación debido a que no cumple con el criterio de datos con comportamiento aleatorio en la verificación de consistencia lógica y técnica (los datos estadísticos teóricamente son datos con comportamientos aleatorios, de modo que no deben ser constantes en términos absolutos ni relativos o con comportamientos muy similares en el tiempo, lo cual no sucedió en este caso) . Los ramales San José-Las Juntas de Abangares y Las Juntas de Abangares-Liberia, sí cumplen con la verificación de consistencia lógica y técnica. El detalle del proceso de verificación de la consistencia para cada uno de los ramales se encuentra en el archivo Excel (folio 546_Anexo 4).

Ahora bien, como se indicó anteriormente, entre los mecanismos disponibles para el presente estudio tarifario se cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros elaborado y aceptado por la Aresep a nivel de segmentos tarifarios, y algunos de los segmentos tarifarios son compartidos por dos o más ramales de la ruta 504.

Dado que, la información reportada por el operador de todos los ramales no pasaron los requisitos de verificación de consistencia lógica y técnica para poder ser validada, y considerando que los distintos ramales de la ruta 504 comparten segmentos tarifarios entre sí, no es posible someter a validación la información diaria depurada del SCP únicamente de los ramales San José-Las Juntas de Abangares y Las Juntas de Abangares-Liberia, ya que, para poder validar la información depurada del SCP se necesita la información por segmento de todos los ramales de la ruta, no de manera parcial.

Por lo anterior, no se pueden utilizar los mecanismos “a” y “b”, por lo que se debe proceder de conformidad con el orden de prioridad establecido, esto es obteniendo la información del estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por la Junta Directiva del CTP.

C.1.1.3 Estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por el CTP

El presente análisis, cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros aceptado por la Aresep, según el informe IN-0169-2024 del 27 de junio de 2024 (folio 546_Anexo 2), aceptado por el Intendente de Transporte a.í. mediante oficio OF-0676-IT-2024 del 28 de junio de 2024 (folio 546_Anexo 2), el cual está vigente pues cuenta con menos de 3 años desde su aprobación o aceptación, por lo que es utilizado en este análisis tarifario.

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

Descripción segmento tarifario	Volumen mensual pasajeros movilizados por segmento
Las Juntas de Abangares-La Irma/Limal	23.367
Limal-Cañas	9.447
Limal-Monte Potrero	12.848
Monte Potrero-El Coyo/Ferry	8.796
Cañas-Liberia	1.923
San José-La Irma	1.308

De dicho estudio técnico se desprende también el dato de pasajeros movilizados por mes a nivel de ramal de la ruta 504:

Descripción ramal	Volumen mensual pasajeros movilizados
San José-Las Juntas de Abangares	1.312
Las Juntas de Abangares-Cañas	10.001
Las Juntas de Abangares-Colorado	12.272
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	5.644
Las Juntas de Abangares-Liberia	3.087

Según el cuadro anterior, el dato del volumen de pasajeros a ser utilizado en el presente estudio corresponde a 32.316 pasajeros mensuales.

Se aclara que la sumatoria de los pasajeros movilizados por segmento no corresponde al volumen de pasajeros movilizados a nivel de ramal o ruta, ya que los datos por segmento representan la cantidad de pasajeros que se movilizan en esos trayectos y hay personas que se movilizan en varios segmentos durante un mismo viaje.

C.1.2 Distancia

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

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

Para el presente estudio, se toman como base las distancias calculadas por la Aresep mediante el informe IN-0168-IT-2024 del 27 de junio de 2024 (folio 546_anexo 5), según los recorridos autorizados mediante acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 52-2020 del 7 de julio de 2020 (folios 315 al 327), el detalle de distancias es el siguiente:

Descripción ramal	Distancia (km)		
	Sentido 1-2	Sentido 2-1	Carrera
<i>San José-Las Juntas de Abangares</i>	<i>150,06</i>	<i>151,07</i>	<i>301,13</i>
<i>Las Juntas de Abangares-Cañas</i>	<i>33,31</i>	<i>33,96</i>	<i>67,27</i>
<i>Las Juntas de Abangares-Colorado</i>	<i>41,17</i>	<i>40,44</i>	<i>81,61</i>
<i>Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry</i>	<i>45,01</i>	<i>45,98</i>	<i>90,99</i>
<i>Las Juntas de Abangares-Libería</i>	<i>81,28</i>	<i>81,27</i>	<i>162,55</i>

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal según el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 5 de julio de 2023 (folios 328 al 331), para el presente estudio se usará un dato de 98,61 km por carrera (49,30 km por viaje).

Además, según el informe IN-0168-IT-2024 del 27 de junio de 2024 (folio 546_anexo 5), la ruta 504 cuenta con un 11,47% de superficie de rodamiento no pavimentado (folio 546_anexo 6), por lo cual no debe realizarse ningún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

Ahora bien, para el cálculo tarifario, dado que la información del volumen de pasajeros se encuentra a nivel de segmento, es necesaria la distancia de cada segmento. Al tener segmentos compartidos en uno o más ramales, estas distancias ponderadas fueron calculadas a partir de lo indicado en el informe IN-0168-IT-2024 del 27 de junio de 2024 (folio 546_Anexo 5). Los cálculos de las distancias ponderadas de cada segmento se encuentran en el folio 546 Anexo 6, el resumen es el siguiente:

N°	Descripción segmento	Distancia por viaje del segmento (km)
1	Las Juntas de Abangares-La Irma/Limonal	10,68 ⁽¹⁾
2	Limonal-Cañas	22,36
3	Limonal-Monte Potrero	11,17
4	Monte Potrero-El Coyol/Ferry	20,45 ⁽¹⁾
5	Cañas-Liberia	47,97
6	San José-La Irma	143,05

⁽¹⁾ Corresponde a una distancia ponderada por la cantidad de viajes al tener dos recorridos autorizados posibles (folio 546_anexo 6).

C.1.3 Carreras

De acuerdo al punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se establece lo siguiente:

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

(…)”

Basado en los horarios autorizados mediante artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 5 de julio de 2023 (folios 328 al 331), el cual fue presentado mediante la Adenda N°2 del contrato de concesión de la ruta 504, que modificó las condiciones operativas, la misma fue refrendada mediante la resolución RE-0345-RG-2024 del 18 de junio de 2024 (folios 418 al 431 del expediente administrativo OT-277-2022), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta 504. El detalle es el siguiente:

Descripción ramal	Carreras mensuales autorizadas
San José-Las Juntas de Abangares	30,44
Las Juntas de Abangares-Cañas	160,88
Las Juntas de Abangares-Colorado	143,49
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry	82,61
Las Juntas de Abangares-Liberia	30,44

Apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera el dato de 447,86 carreras mensuales.

Además, según los recorridos aprobados por el CTP en el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 52-2020 del 7 de julio de 2020, solamente el ramal San José-Las Juntas de Abangares tiene dentro de su recorrido el cobro por

concepto de peaje (Ruta Nacional 1), y ninguno de los recorridos tienen un cobro de transbordador.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

*“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), **según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud)**. El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.” (El resaltado no es del original).*

En este caso particular es importante aclarar que la reducción de la flota a 7 unidades autorizada por el CTP forma parte de las modificaciones del esquema operativo de la ruta 504 que fueron incluidas en la Adenda N°2 del contrato de concesión, la cual fue refrendada mediante la resolución RE-0345-RG-2024 del 18 de junio de 2024 (folios 418 al 431 del expediente administrativo OT-277-2022).

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

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

Nota: la fecha de corte se refiere a la fecha en que fue publicada la resolución RJD-035-2016, es decir el 7 de marzo de 2016.

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-2024-0137 del 2 de febrero de 2024 (folios 72 al 75). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0076-2024 del 5 de abril de 2024 (folios 345 al 346). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	SJB	012124	2009	TU (URBANO PLANO)	1
2	SJB	012152	2009	TU (URBANO PLANO)	1
3	GB	002673	2013	TIL (INTERURBANO LARGO)	1
4	SJB	018440	2020	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
5	SJB	018441	2020	TIP (INTERURBANO NO PLANO CORTO/MEDIO)	2
6	SJB	018442	2020	TUP (URBANO NO PLANO/MONTANO)	2
7	SJB	019005	2024	TIL (INTERURBANO LARGO)	2

Según consulta en el Registro Nacional (folio 546_Anexo 7), las 7 unidades se encuentran a nombre de la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A.

C.1.4.2 Valor de las unidades

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

“(…)

4.9.1 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1

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

4.9.2 Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2

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

(...)”

Tipos de reglas:

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

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

Con respecto a la unidad SJB-019005, la cual es modelo 2024, tal y como se indica en la sección 4.9.2 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, la Intendencia de Transporte le consultó al Ministerio de Hacienda, vía correo electrónico del 31 de mayo de 2024, el valor de la unidad nueva. El Ministerio de Hacienda respondió la consulta mediante correo electrónico del 31 de mayo de 2024 (folio 546_Anexo 8).

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “4.Flota” (Anexo 03).

El valor ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ¢74.969.848 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento de la Ley 7600.

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

“(...) Se considerará en el cálculo tarifario las unidades que cuenten con rampa o elevador en cumplimiento de la Ley

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

El CTP mediante oficio CTP-DT-DAC-INF-2024-0137 del 2 de febrero de 2024, indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% con la Ley N°7600 "Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad" y La ley 8556 "Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad", por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Inspección técnica vehicular (ITV)

En cuanto a la inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., se discurre lo siguiente:

"(...) Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular. (...)" (el resaltado no es del original)

Mediante consulta electrónica realizada por esta Intendencia el 31 de mayo de 2024 en el portal web dispuesto por el Consorcio Dekra CR para ese fin, se revisó el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta 504, con lo que se determinó que las 7 unidades autorizadas presentan la revisión técnica vehicular al día y en condiciones favorables (folio 546_anexo 10).

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se considera en el cálculo tarifario conforme a lo siguiente:

"(...) únicamente las unidades autorizadas por el CTP y que cumplan con la antigüedad máxima establecida en el Decreto N° 29743-MOPT "Reglamento de Vida Máxima Autorizada para las

Unidades de Transporte”, publicado en la Gaceta N° 169, del 5 de setiembre del 2001, o la normativa que eventualmente lo sustituya. No se considerarán en el cálculo tarifario aquellas unidades con una antigüedad mayor a 15 años, según el decreto mencionado. (...)”

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 7,57 años. En este punto es importante indicar que las 7 unidades autorizadas presentan antigüedad igual o menor a 15 años.

C.1.4.6 Clasificación del prestador según tamaño de la flota

De acuerdo con la resolución RE-0092-JD-2023, que modificó la metodología tarifaria ordinaria en cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad de las instalaciones, maquinaria, equipo, mobiliario y terrenos, para determinar los coeficientes aplicables a este caso en particular, es preciso determinar el tipo de empresa según cantidad de flota:

Categoría del operador	Flota autorizada al operador (autobuses)
<i>Micro</i>	<i>De 1 a 5</i>
<i>Pequeño</i>	<i>De 6 a 15</i>
<i>Mediano</i>	<i>De 16 a 35</i>
<i>Grande</i>	<i>36 o más</i>
<i>*Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023</i>	

Nótese que la clasificación del operador depende de la cantidad de autobuses que tenga autorizada el prestador para brindar el servicio de autobús en ruta regular. Es decir, se considera la cantidad total de unidades autorizadas al prestador, no a la ruta. En esa línea, en las secciones 4.4.1.b, 4.6.2.b y 4.6.2.d de la metodología tarifaria ordinaria se indica lo siguiente:

“(...

La cantidad de autobuses autorizados por el CTP a cada operador para ruta regular puede ser diferente a la cantidad de autobuses autorizados para la ruta que está siendo objeto de la aplicación de esta metodología. Para determinar la categoría del operador, se considerará la cantidad total de autobuses que el prestador tenga autorizados según la información más reciente que se disponga en la Aresep al momento de la admisibilidad de la solicitud tarifaria o la apertura del expediente tarifario del estudio de oficio.

(...)”

En este caso, la admisibilidad de la solicitud tarifaria se dio el 12 de abril de 2024 (folios 386 al 388). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP al 5 de abril de 2024 (folio 546_Anexo 11). De acuerdo con ese listado, la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. tenía autorizados 7 autobuses en ruta regular, de modo que el prestador se clasifica en la categoría de pequeña.

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio es una variable que, metodológicamente, sólo afecta el cálculo tarifario si se cuenta con autobuses con reglas tipo 1 y/o un estudio de calidad del servicio.

Para este estudio tarifario, algunas unidades autorizadas para brindar el servicio son clasificadas con reglas de cálculo tipo 1, por lo que, el tipo de cambio utilizado según la metodología tarifaria ordinaria vigente es de ₡520,33 por dólar, correspondiente al promedio simple de los 6 meses anteriores a la audiencia pública (noviembre 2023 a mayo 2024).

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, no se considera el tipo de cambio dado que las facturas se encuentran en colones.

C.1.6 Precio del combustible

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

“(..)

Precio promedio del combustible en colones por litro. El precio promedio del combustible en colones por litro, corresponderá a la media aritmética simple del valor diario del precio del litro de combustible diésel establecido para el consumidor final, vigente durante el semestre calendario natural (i.e. enero a junio y julio a diciembre) anterior al que se realice la audiencia pública de la aplicación de esta metodología (el semestre calendario natural es el tiempo que va desde el primer día natural del primer mes del semestre hasta el último día natural del último mes del semestre, incluidos ambos). Para efectos de determinar el precio promedio del combustible diésel en colones por litro, se utilizarán los valores fijados por Aresep.

(..)”

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡647,86 por litro, correspondiente al promedio diario del semestre que va desde el 1° de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

C.1.7 Tasa de rentabilidad

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

“(…)

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

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

(…)

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 (1)	13,05%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (2)	11,58%

(1) Valor correspondiente a fecha del 29 de mayo de 2024 (folio 546 Anexo 12).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0036-IT-2023 del 11 de julio de 2023 publicada en el Alcance N°136 a La Gaceta N°128 del 14 de julio de 2023.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

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

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

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

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)"

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la calidad del servicio 2023 aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.1.5 de la Sesión Ordinaria 09-2024 del 4 de marzo de 2024 (folios

356 al 357). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 114 al 116, por lo que dicho monto será considerado en el presente estudio tarifario.

D.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria ordinaria vigente establece en la sección 4.6.2.d lo siguiente:

(...)

Para el reconocimiento de la rentabilidad de terrenos de las instalaciones y edificaciones, el operador deberá:

- 1. Suministrar el dato de folio real o matrícula de cada uno de los inmuebles que se utilizan en la prestación del servicio de la ruta "r"; **a fin de que la Aresep pueda constatar los datos del propietario, la descripción del área y ubicación del terreno.***
- 2. Aportar la certificación de estar al día con el pago de impuestos de bienes inmuebles de la Municipalidad donde se ubica el (los) inmuebles empleados en la prestación del servicio, que especifique el valor por metro cuadrado de terreno.*
- 3. Cuando el terreno empleado en la operación del servicio de la ruta "r" no es propiedad del prestador del servicio de la ruta "r", además se requiere la presentación de una copia certificada por notario público de los contratos de arrendamiento, de leasing, de comodato del inmueble o de cualquier otro contrato regulado en los códigos Civil o Mercantil, **con el fin de comprobar el uso del inmueble.***

A partir de la información indicada anteriormente, la IT podrá verificar en el trámite de fijación tarifaria que los bienes inmuebles consignados en dicha información son utilizados en la prestación del servicio de la ruta "r".

En los casos donde el operador no sea el propietario de los terrenos utilizados para la prestación del servicio, se reconocerá como rentabilidad mensual al capital invertido en terrenos en la ruta "r", el valor en colones menor entre el valor mensual obtenido de la aplicación de la ecuación 65 y el valor mensual derivado del documento acreditado en el punto 3 anterior.

(...)” (Lo resaltado es suplido)

La información relacionada con los terrenos empleados en la prestación del servicio público de la ruta 504 fue remitida por el prestador y visible a folios 129 al 138, 143 al 218 y 363 al 385. Se tiene en resumen lo siguiente:

Terreno	Finca	Municipalidad	Área total (m ²) ^{1/}	Área utilizada (m ²) ^{2/}	Valor (¢/m ²) ^{3/}	¿El operador es dueño registral?	Monto mensual de u otro ^{4/}
1	1-045744-000	Tibás	6.490,39	650	130.000	No	¢910.000
2	1-581036-000	San José	2.730,02	866	215.000	No	¢1.091.160
3 y 4	5-061703-000 5-063319-000	Liberia	1.147,65 1.148,00	720	220.000	No	¢864.000

^{1/} Según consulta en la página web de Registro Nacional (folio 546_Anexo 13).

^{2/} Según lo indicado en contratos de arrendamiento y corresponde a lo únicamente utilizado para el servicio público (folios 208 al 2012, 214 al 218 y 371 al 375)

^{3/} Se obtiene según la información remitida por las respectivas municipalidades (folios 470-472, 479-480).

^{4/} Según contratos de arrendamiento (folios 208 al 218 y 371 al 372), y monto ajustado al área exclusiva para el brindar el servicio público de la ruta 504 (folio 546_Anexo 14).

A continuación, se presenta para cada una de las fincas el siguiente detalle:

- Finca 1-045744-000 (Tibás)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Fiduciaria MCF S.A., en calidad de fiduciario, la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado por la Municipalidad de Tibás (folio 472). El terreno mide 6.490,39 metros cuadrados de los cuales 650 metros cuadrados son utilizados para el servicio público según se indica en el contrato de arrendamiento y su adenda (folios 214 al 218 y 371 al 375) y el terreno tiene un valor de 130.000,00 colones por metro cuadrado según lo señalado por la Municipalidad de Tibás (folio 472). De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Apartamentos Villa Inés Ltda. (folios 129 al 138). De acuerdo con el contrato de arrendamiento y su adenda, el monto mensual que debe pagar la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. por el uso del inmueble es de 910.000 colones (folios 214 al 218 y 371 al 375).

- Finca 1-581036-000 (San José)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Fiduciaria MCF S.A., en calidad de fiduciario, la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado por la Municipalidad de San José (folio 471). El terreno mide 2.730,02 metros cuadrados, de los cuales 866 metros cuadrados son utilizados para el servicio público según se indica en el contrato de arrendamiento, excluyendo el área de encomiendas (folios 208 al 212 y folio 546_Anexo 14) y el terreno tiene un valor de 215.000 colones por metro cuadrado según lo señalado por la

Municipalidad de San José (folio 470). De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de este inmueble era la sociedad Corporación de Transporte Calita S.A. (folios 129 al 138). De acuerdo con el contrato de arrendamiento y el Anexo 14 visible a folio 546, el monto mensual que debe pagar la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. por el uso del inmueble es de 1.091.160 colones, monto ajustado según el área para el uso de transporte público de la ruta 504 (folios 208 al 212 y folio 546_Anexo 14).

- *Fincas 5-061703-000 y 5-063319-000 (Liberia)*

Según el Registro Nacional estos dos terrenos son propiedad de Fiduciaria MCF S.A, en calidad de fiduciario, la cual se encuentra al día en el pago de impuestos de bienes inmuebles según lo indicado por la Municipalidad de Liberia (folios 479 al 480). La finca 5-061703-000 mide 1.147,65 metros cuadrados y la finca 5-063319-000 mide 1.148,00 metros cuadrados, de los cuales, en conjunto 720 metros cuadrados son utilizados para el servicio público, según se indica en el contrato de arrendamiento, excluyendo el área de encomiendas (folios 208 al 212 y folio 546_Anexo 14) y el terreno tiene un valor de 220.000 colones por metro cuadrado según lo señalado por la Municipalidad de Liberia (folio 480). De acuerdo con el contrato del fideicomiso, el dueño registral anterior de estos inmuebles era la sociedad Corporación de Transporte Calita S.A. (folios 129 al 138). De acuerdo con el contrato de arrendamiento y el Anexo 14 visible a folio 546, el monto mensual que debe pagar la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. por el uso de ambos inmuebles es de 864.000 colones, monto ajustado según el área para el uso de transporte público de la ruta 504 (folios 208 al 212 y folio 546_Anexo 14).

De modo que, para la determinación de la rentabilidad sobre el capital invertido en terrenos, se consideran las fincas 1-045744-000 (Tibás), 1-581036-000 (San José), 5-061703-000 (Liberia) y 5-063319-000 (Liberia), aplicado la regla establecida en la metodología vigente cuando se trata de inmuebles que no son propiedad del prestador (tomando el monto menor entre el pago mensual por el uso de los inmuebles y el cálculo de la rentabilidad como si fueran propios).

De acuerdo con la metodología tarifaria vigente y los criterios ahí establecidos, los cálculos para la determinación de la rentabilidad del capital invertido en terrenos se encuentran desarrollados en la pestaña "8.Estructura de costos" del Anexo 3 del presente informe.

C.1.10 Sistema de pago electrónico

De acuerdo con lo establecido en las secciones 4.4.1.d y 4.6.2.d de la metodología tarifaria vigente, la determinación de los costos asociados al

sistema de pago electrónico depende de la cantidad de unidades que estén equipadas con dicho sistema y en funcionamiento, según los criterios y normativas de SINPE-TP.

En este caso, para la ruta 504 no se ha implementado el sistema de pago electrónico SINPE-TP, de modo que no procede realizar los cálculos tarifarios correspondientes.

C.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

C.2.1 Sobre las competencias de Aresep

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227, (en adelante LGAP).

Además, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la LGAP, en cuanto que la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar

su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios, teniendo presente, por otra parte, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (folio 546_Anexo 15) dispuso en cuanto a la definición de la estructura del pliego tarifario de las rutas de autobús:

“(…)

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

(…)”

C.2.2 Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

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

C.2.3. Acerca de la estructura del pliego tarifario

A partir de lo esclarecido en cuanto a las competencias exclusivas y excluyentes de la Autoridad Reguladora, recordamos entonces que para efectuar las fijaciones tarifarias debemos ocuparnos del desarrollo de todos y cada uno de los elementos necesarios para definir las mismas, basados por supuesto en la ley y las normativas propias institucionales (metodología tarifaria vigente) y que como resultado de tales análisis técnicos y legales ajustados al artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública, ley 6227 (en adelante LGAP) requieren dictarse los actos administrativos, respetando las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o bien a partir de los principios elementales de justicia, lógica y conveniencia.

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

Es a partir de este examen técnico de valoración, que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de mantener o modificar el pliego tarifario vigente de la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo), esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep (folio 546_Anexo 15).

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para definir la estructura del pliego tarifario para una determinada ruta.

Habiendo analizado el caso de la ruta 504, nos encontramos ante una ruta de extensión relativamente extensa (ruta interurbana media), por lo que es razonable considerar el establecimiento de un pliego tarifario con estructura simple y una cantidad razonable de segmentos tarifarios. Considerando la información disponible y los segmentos mostrados en el estudio técnico de volumen de pasajeros, se considera razonable mantener la estructura mostrada en dicho informe en el pliego que se propone establecer. Es importante recalcar que la migración hacia estructuras tarifarias

simplificadas es conveniente de cara a la implementación de los proyectos de modernización del transporte público, como lo es el proyecto del sistema de pago electrónico a nivel nacional (SINPE-TP).

Adicionalmente es importante aclarar que la actual ruta 504 surgió de la fusión de las rutas 504 (San José – Las Juntas de Abangares y viceversa), 559 (Las Juntas de Abangares – Cañas y viceversa), 560 (Las Juntas de Abangares – La Irma – Colorado y viceversa), 581 (Las Juntas de Abangares – Porosal – Ferry y viceversa) y el permiso sin número descrito como Las Juntas de Abangares – Liberia y viceversa, según el acuerdo 7.1 de la Sesión Ordinaria 69-2014 del 19 de noviembre de 2014 de la Junta Directiva del CTP. Esa fusión de rutas derivó en la fusión de sus pliegos tarifarios, los cuales fueron definidos en su momento según las condiciones operativas y costos de cada ruta individual. De modo que por medio de esta fijación tarifaria ordinaria y al disponer de un estudio técnico de volumen de pasajeros por segmento para los ramales de la ruta, es posible revisar la estructura del pliego de la ruta unificada 504 y eliminar las distorsiones del pliego tarifario vigente, como que algunos recorridos de mayor distancia poseen tarifas menores que otros de distancia menor.

La estructura del pliego tarifario que se propone respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología tarifaria ordinaria vigente, ya que son las tarifas que permiten cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio según la movilización de los usuarios.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores.

También se alinea con los artículos 4 y 16 de la LGAP, según los cuales “la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”, además que no pueden dictarse actos a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, según la cual queda claro que la definición de la estructura tarifaria contenida en el pliego de las rutas del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Aresep.

Por lo tanto, esta alternativa es técnicamente viable y beneficiosa para usuarios y prestador, ya que, desde el punto de vista de conveniencia y oportunidad, se define un pliego tarifario simple en una ruta que por su distancia es razonable contar con segmentos tarifarios y que, en su conjunto, permite recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente.

Esta propuesta también se apega a la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de 2021, principalmente en los pilares “Regulación con propósito” y “Regulación independiente y coordinada con el entorno”, cuyos objetivos son:

“(…)

Objetivo específico 4: *Implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, orientado a fines, que considera los riesgos y se basa en la evidencia científica disponible, flexible, habilitante, prospectiva que logre anticipar el accionar institucional ante las dinámicas coyunturales del entorno, en un marco de transparencia y rendición de cuentas.*

(…)

Objetivo específico 6: *Fortalecer la independencia, la autonomía y la vinculación con el entorno del ente regulador, de forma tal que la toma de decisiones se realice en apego a criterios técnicos, amparados en la normativa y en defensa de las competencias institucionales mediante roles, responsabilidades, propósitos y objetivos claros sobre las funciones regulatorias propiciando un relacionamiento con el entorno que mejore el impacto de la regulación en los objetivos de desarrollo del país.*

(…)”

Como se indicó anteriormente, la información de cantidad de pasajeros movilizados, contenida en el informe aceptado por la Intendencia (folio 546_Anexo 2), se encuentra desagregada a nivel de segmento tarifario, por lo que en apego a lo establecido en el apartado 4.8.3 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda utilizar el dato de cantidad de pasajeros movilizados derivado de ese estudio y aprobar las siguientes tarifas por pasajero para los segmentos de cada uno de los ramales de la ruta 504. El detalle de las tarifas resultantes aplicando la regla de redondeo vigente es como se muestra:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Tarifa Regular (colones)		Tarifa Adulto Mayor (colones)	
		Vigente	Resultante	Vigente	Resultante
San José-Las Juntas de Abangares	San José-La Irma	2.210	5.230	1.660	3.925
	La Irma-Las Juntas de Abangares	Sin tarifa	390	Sin tarifa	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares-Limonal	380	390	0	0
	Limonal-Cañas	Sin tarifa	820	Sin tarifa	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-Limonal	Sin tarifa	390	Sin tarifa	0
	Limonal-Monte Potrero	Sin tarifa	410	Sin tarifa	0
	Monte Potrero-El Coyol	Sin tarifa	750	Sin tarifa	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Limonal	360	390	0	0
	Limonal-Monte Potrero	Sin tarifa	410	Sin tarifa	0
	Monte Potrero-Ferry	Sin tarifa	750	Sin tarifa	0
Las Juntas de Abangares-Liberia	Las Juntas de Abangares-Limonal	Sin tarifa	390	Sin tarifa	0
	Limonal-Cañas	Sin tarifa	820	Sin tarifa	0
	Cañas-Liberia	Sin tarifa	1.755	Sin tarifa	880

Ahora bien, de acuerdo con la ecuación 82 de la metodología tarifaria ordinaria vigente (sección 4.8.3), cuando una ruta está compuesta por segmentos tarifarios, las tarifas de cada recorrido serán simplemente la sumatoria de las tarifas de los segmentos que la componen, es decir, se tendrán tarifas para los distintos desplazamientos entre los cortes tarifarios de cada recorrido, dando como resultado nuevas tarifas para recorridos que hoy no cuentan con tarifas específicas vigentes aprobadas. Por lo tanto, el resultado de aplicar la metodología tarifaria vigente y según lo explicado previamente, se propone:

i. Establecer las siguientes tarifas para la ruta 504:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)				Tarifa Adulto Mayor (colones)			
			Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Las Juntas de Abangares	150,57	2275	5620	3345	147,03%	1705	4215	2510	147,21%
San José-Las Juntas de Abangares	San José-La Irma	143,05	2210	5230	3020	136,65%	1660	3925	2265	136,45%
San José-Las Juntas de Abangares	La Irma-Las Juntas de Abangares	7,01	Sin tarifa	390	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares-Cañas	33,64	855	1210	355	41,52%	430	605	175	40,70%
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares-Limonal	10,68	380	390	10	2,63%	0	0	0	0,00%
Las Juntas de Abangares-Cañas	Limonal-Cañas	22,36	Sin tarifa	820	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-El Coyol	40,81	1180	1550	370	31,36%	590	775	185	31,36%
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero	21,85	535	800	265	49,53%	0	0	0	0,00%
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-Limonal	10,68	380	390	10	2,63%	0	0	0	0,00%
Las Juntas de Abangares-Colorado	Limonal-El Coyol	30,22	Sin tarifa	1160	-	-	Sin tarifa	580	-	-
Las Juntas de Abangares-Colorado	Limonal-Monte Potrero	11,17	Sin tarifa	410	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Colorado	Monte Potrero-El Coyol	19,05	Sin tarifa	750	-	-	Sin tarifa	0	-	-

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)				Tarifa Adulto Mayor (colones)			
			Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %	Vigente	Resultante	Var. Abs.	Var. %
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Ferry	45,5	1030	1550	520	50,49%	515	775	260	50,49%
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero	21,85	600	800	200	33,33%	300	0	-300	-100,00%
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Limonal	10,68	360	390	30	8,33%	0	0	0	0,00%
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Limonal-Ferry	34,06	Sin tarifa	1160	-	-	Sin tarifa	580	-	-
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Limonal-Monte Potrero	11,17	Sin tarifa	410	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Monte Potrero-Ferry	22,89	Sin tarifa	750	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Liberia	Las Juntas de Abangares-Liberia	81,28	2925	2965	40	1,37%	2195	2225	30	1,37%
Las Juntas de Abangares-Liberia	Las Juntas de Abangares-Cañas	33,04	Sin tarifa	1210	-	-	Sin tarifa	605	-	-
Las Juntas de Abangares-Liberia	Las Juntas de Abangares-Limonal	10,68	Sin tarifa	390	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Liberia	Limonal-Liberia	70,33	Sin tarifa	2575	-	-	Sin tarifa	1930	-	-
Las Juntas de Abangares-Liberia	Limonal-Cañas	22,36	Sin tarifa	820	-	-	Sin tarifa	0	-	-
Las Juntas de Abangares-Liberia	Cañas-Liberia	47,97	Sin tarifa	1755	-	-	Sin tarifa	880	-	-

Var. Abs.= Variación absoluta; Var. %= Variación porcentual

ii. Eliminar las siguientes tarifas de la ruta 504:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa adulto mayor vigente (colones)
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Rancho Ania	140,00	1980	1485
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Cruce a Sardinal	115,00	1915	1435
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Cruce a Miramar	107,00	1765	1325
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Cruce a Barranca	97,40	1615	1210
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Esparza	90,00	1475	1105
San José-Las Juntas de Abangares	San José-San Ramon	60,26	1105	830
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Palmare	55,00	955	715
San José-Las Juntas de Abangares	Tarifa Mínima	-	230	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares -La Jabilla	27,00	695	350
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares -San Miguel	23,68	505	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares -La Irma	6,60	250	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Tarifa Mínima	-	230	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Ext Las Juntas de Abangares-Cementos Del Pacifico	43,37	1180	590
Las Juntas de Abangares-Colorado	Ext Las Juntas de Abangares-San Buenaventura	35,44	955	480
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-Colorado	30,13	840	420
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-San Joaquín	20,19	535	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-La Palma	15,02	380	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-La Irma	6,60	380	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Santa Lucia	43,20	920	460
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Poroza	39,43	810	405
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Tiquirusas	31,05	735	370
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-La Concha	29,80	650	325
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-San Joaquín	20,19	425	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-La Palma	15,02	360	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Matapalo	8,60	285	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-La Irma	6,60	250	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Tarifa Mínima	-	215	0

Para mayor claridad se adjunta en el Anexo 4 las matrices tarifarias de cada ramal. Todo el cálculo tarifario con base en la metodología tarifaria ordinaria vigente se muestra en el Anexo 3.

Se indica que la tarifa mínima se elimina en función de que se está proponiendo una fijación tarifaria por segmentos, por lo que cada posible desplazamiento en ambos sentidos (1-2, 2-1) va a contar con una tarifa autorizada.

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

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503, en los recorridos inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, la exoneración es del 50% en recorridos mayores a 25 km y menores a 50 km y la exoneración es del 75% en recorridos mayores a 50 km. Asimismo, de dicho artículo se desprende que los niños menores de 3 años viajarán gratis.

Estas tarifas propuestas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante los artículos artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 05 de julio de 2023 (folios 328 al 331), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios, recorridos, distancias y a la cantidad de autobuses (folios 72 al 75) que tengan la inspección técnica vehicular al día. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

C.3 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el solicitado:

El ajuste solicitado por la empresa, visible a folio 275 y herramienta Excel del modelo tarifario visible a folio 244, era un aumento general de 57,62% sobre todas las tarifas vigentes, con una tarifa promedio calculada para el conjunto de ramales de ¢1.464. En este informe, de acuerdo con lo explicado en las secciones previas, se tienen variaciones respecto al pliego tarifario vigente que oscilan entre 1,37% y 147,03% (con un ajuste promedio general de 38,03%) con una tarifa promedio por pasajero del conjunto de ramales de ¢1.204.

La diferencia entre la tarifa promedio calculada en este informe final y la solicitud de la empresa se debe al siguiente aspecto:

Tipo de cambio:

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
Ø525,73/dólar	Ø520,33/dólar
<i>El tipo de cambio se actualizó ya que, de acuerdo con la sección 4.9.1 de la metodología tarifaria vigente, se considera el promedio simple semestral del tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el BCCR, utilizando la serie de datos de los últimos seis meses naturales anteriores a la fecha de la audiencia pública (noviembre 2023 a abril 2024).</i>	

Volumen de pasajeros

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
30.698 pasajeros/mes	32.316 pasajeros/mes
<i>La empresa presentó su solicitud utilizando como mecanismo de información el volumen aproximado de pasajeros. Como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe, para la propuesta tarifaria se utilizó el dato de volumen de pasajeros derivado del estudio técnico aceptado por la Aresep.</i>	

Distancia por carrera

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
116,30 km/carrera	98,61 km/carrera
<i>La empresa presentó su solicitud utilizando una distancia ponderada por carrera de 116,30 km. Como se explicó en la sección C.1.2 del presente informe, para la propuesta tarifaria se utilizó una distancia ponderada por carrera de 98,61 km con base las distancias calculadas por la Aresep mediante el informe IN-0168-IT-2024 del 27 de junio de 2024, según los recorridos autorizados mediante acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 52-2020 del 7 de julio de 2020 y los horarios autorizados mediante acuerdo por artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 5 de julio de 2023, el cual fue presentado mediante adenda 2 del contrato de concesión de la ruta 504, que modificó las condiciones operativas, la misma fue refrendada mediante resolución RE-0345-RG-2024 del 18 de junio de 2024.</i>	

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

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

“(...)

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

“(...)

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

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

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

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

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

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

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

(...)"

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas activas que constan en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 52-2020 del 7 de julio de 2020 (folios 315 al 327), la ruta 504 comparte corredor común con las siguientes rutas:

Ruta con la que comparte*	Operador	Tramo del corredor que comparte		Distancia del tramo (km)
		Desde	Hasta	
203-246	Cooperativa de Transportes de Usuarios de Atenas R.L.	San José-Cruce Nissan	Cruce Manolos Ruta 01	29,98
210	Inmobiliaria HRC S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Manolos Ruta 01	29,98
201	Transportes Unidos Alajuela Grecia y Naranjo Ltda.	San José-Cruce Nissan	Cruce Grecia Ruta 01	34,08
1239	Transportes Naranjo San José S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Naranjo Ruta 01	49,48
214	Manuel Villalobos Vargas	San José-Cruce Nissan	Cruce Naranjo Ruta 01	49,48
205	Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Naranjo Ruta 01	49,48
1508	Hermanos Méndez Castro S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Naranjo Ruta 01	49,48
202	Autotransportes Palmares JAV S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Palmares Ruta 01	51,78
204	Empresarios Unidos de Puntarenas S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce San Ramón Ruta 01	56,78
600	Empresarios Unidos de Puntarenas S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Barranca Ruta 01	93,98
602	Autotransportes Miramar Ltda.	San José-Cruce Nissan	Cruce Miramar Ruta 01	100,48
675	Transmonteverde B S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Monteverde Ruta 01	128,80
549	Transportes Chemo S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Abangares Ruta 01	144,98
512	Transportes Guanacastecos Ryozum CR S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Abangares Ruta 01	144,98

Ruta con la que comparte*	Operador	Tramo del corredor que comparte		Distancia del tramo (km)
		Desde	Hasta	
1501	Transportes Duarte de la Península S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Abangares Ruta 01	144,98
501	Autotransportes Tilarán S.A.	Terminal San José	Cruce Cañas Ruta 01	167,78
502	Autotransportes Tilarán S.A.	Terminal San José	Cruce Cañas Ruta 01	167,78
1510	Transnorte de Upala S.A.	Terminal San José	Cruce Cañas Ruta 01	167,78
515	Transnorte de Upala S.A.	Terminal San José	Cruce Cañas Ruta 01	167,78
510	Empresa Charo de Alajuela S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Bagaces Ruta 01	199,38
503	Empresa Alfaro Ltda.	San José-Cruce Nissan	Cruce Liberia Ruta 01	232,7
503 A	Tralapa Ltda.	San José-Cruce Nissan	Cruce Liberia Ruta 01	232,7
505	Deldú S.A.	San José-Cruce Nissan	Cruce Liberia Ruta 01	232,7
501 A	Transportes Cañas Ruta 501 E.I.R.L.	San José-Cruce Nissan	Cruce Santa Cecilia Ruta 01	280,78
506	Reyna del Campo S.A.	Liberia	Cruce El Roble Ruta 01	129

*Notas:

- El código 246 se fusionó bajo el código 203 según el acuerdo 3.3 de la Sesión Ordinaria 27-2019 del 23/05/2019 de la Junta Directiva del CTP.
- Los derechos de la ruta 214 se cedieron a la empresa ATZ Alfaro Ruiz S.A. según el acuerdo 7.4 de la Sesión Ordinaria 05-2015 del 29/01/2015 de la Junta Directiva del CTP.
- El código 602 se fusionó bajo el código 600 según el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 17-2024 del 17/05/2024 de la Junta Directiva del CTP.
- El código 549 se canceló según el acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 38-2023 del 20/09/2023 de la Junta Directiva del CTP.
- La ruta 1501 se dio en operación a la empresa Autotransportes Colorado de Abangares S.A. según el acuerdo 3.6 de la Sesión Ordinaria 16-2024 del 09/05/2024 de la Junta Directiva del CTP.
- El código 502 se fusionó bajo el código 501 según el acuerdo 7.13 de la Sesión Ordinaria 69-2014 del 19/11/2014 de la Junta Directiva del CTP.
- Los códigos 503 y 503 A se inactivaron según el acuerdo 7.1 de la Sesión Ordinaria 67-2019 del 22/10/2019 de la Junta Directiva del CTP y el oficio CTP-DT-DAC-OF-2022-1269 del 21/09/2022 del CTP.

Para determinar si la coincidencia geográfica del recorrido de las rutas anteriores con la ruta 504 cumple con el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.4.1. Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo indica la metodología tarifaria, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula ponderando la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base en lo anteriormente señalado, la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 504, la cual se clasifica como una ruta interurbana (distancia de viaje de 58,15 km),

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) (*)	Tipo de ruta según distancia
203	Cooperativa de Transportes de Usuarios de Atenas R.L.	23,79	Urbana
210	Inmobiliaria HRC S.A.	69,62	Interurbana
201	Transportes Unidos Alajuela Grecia y Naranjo Ltda.	46,07	Interurbana
1239	Transportes Naranjo San José S.A.	50,77	Interurbana
214	ATZ Alfaro Ruiz S.A.	70,00	Interurbana
205	Transportes San José a Venecia de San Carlos S.A.	119,49	Interurbana
1508	Hermanos Méndez Castro S.A.	231,00	Interurbana
202	Autotransportes Palmares JAV S.A.	57,55	Interurbana
204-600	Empresarios Unidos de Puntarenas S.A.	80,92	Interurbana
675	Transmonteverde B S.A.	151,50	Interurbana
512	Transportes Guanacastecos Ryozumó CR S.A.	216,00	Interurbana
1501	Autotransportes Colorado de Abangares S.A.	240,50	Interurbana
501	Autotransportes Tilarán S.A.	187,34	Interurbana
1510	Transnorte de Upala S.A.	238,50	Interurbana
515	Transnorte de Upala S.A.	154,27	Interurbana
510	Transportes Charo de Alajuela S.A.	191,00	Interurbana
505	Deldú S.A.	296,35	Interurbana
501 A	Transportes Cañas Ruta 501 E.I.R.L	246,75	Interurbana
506	Reyna del Campo S.A.	138,80	Interurbana

Nota: El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el folio 546_anexo 17

Acorde a lo anterior, se obtiene que solo la ruta 203 cumple el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta corta (ruta urbana) con una ruta larga (ruta interurbana).

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

Según el acuerdo 3.5 de la Sesión Ordinaria 52-2020 del 7 de julio de 2020, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, entre las rutas 504 y 203, denominado “corredor común”, específicamente indica que comparten el siguiente tramo: San José-Cruce Nissan hasta Cruce Manolos Ruta 01 (29,98 km).

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

El tercer y último criterio para cumplir es la existencia de fraccionamientos tarifarios en el tramo que comparten en común. En cuanto a este criterio, es importante indicar que el primer fraccionamiento autorizado para la ruta 504 según la propuesta tarifaria desarrollada en el presente informe es el fraccionamiento: San José-La Irma (143,05 km) por lo que para efectos de este criterio no se cumple con la existencia de un fraccionamiento de la ruta interurbana que coincida con la ruta urbana en el tramo común.

En conclusión, con base en la metodología tarifaria vigente, no procede ajustar ninguna tarifa de ninguna otra ruta por concepto de corredor común.

(...)"

- II. Igualmente, del informe IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

"(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

D.1 POSICIONES ADMITIDAS

D.1.1 POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA PRESENCIAL

1. **Oposición:** Edgar Manuel Chacón Lizano cédula de identidad número 2-0625-0876. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. **Notificaciones:** edgar_chaconl@yahoo.com
 - Se disminuyeron las paradas en Esparza, ya que ahora solo hay dos paradas oficiales.
 - Se eliminaron horarios de buses ejemplo el de las 10:30 a.m.
 - Los choferes no tienen identificación con el usuario.

2. **Oposición:** Leda María Medina González, cédula de identidad número 5-0247-0554. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. **Notificaciones:** leda_medina@hotmail.com
 - El monto del pasaje hay dos diferentes, y siempre cobran la misma tarifa.
 - No cumplen los horarios.

3. **Oposición:** Zuley Zamora Morales, cédula de identidad número 5-0225-0246. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. **Notificaciones:** zuzam65@yahoo.com
 - Las unidades no reúnen los requisitos para un viaje de horas, los asientos en mal estado, ni siquiera reclinables o con los resortes reventados, con ventanas que no cierran bien, por donde ingresa el agua en invierno y si las ventanas se encuentran en buen estado y pueden cerrarse hay que soportar el calor porque la mayoría de las unidades no tienen ni aire acondicionado.
 - Se eliminaron horarios de buses.

4. Oposición: Carlos Salazar Vega, cédula de identidad número 1-0983-0951. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública presencial y en la audiencia virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** carlossave@gmail.com

- Se indican en la solicitud horarios que no existen por ejemplo los domingos a Liberia. Se cambiaron horarios de buses.
- Verificar las placas de los buses.

5. Oposición: Yamileth Cisneros Bermúdez cédula de identidad número 5-0268-0383. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública presencial y en la audiencia virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** A la dirección: Barrio Lineros, 175 oeste del supermercado Abankari, casa #29 color naranja, Las Juntas, Abangares, Guanacaste.

- El transbordo que se realiza en la Irma es muy molesto.
- Se comunicó por medio de la Aresep en una reunión de un bus año 2024, el cual no se usa en la ruta
- Los domingos antes había bus para Cañas, ya no hay.

6. Oposición: Gerardo Solano Porras, cédula de identidad número 6-0216-0315. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública presencial y en la audiencia virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** gaps0768@gmail.com

- La tarifa que se está proponiendo hacia Liberia, es ilógico que siendo una distancia más corta que a San José, sea una tarifa tan elevada.
- La parada en el Gran Parqueo para los buses que van desde Las Juntas a San José, que saliendo de Las Juntas ya haya que parar ahí, es un atraso, porque son 20 minutos, no sé cuánto tiempo que hay que estar ahí. Igual cuando ya uno viene de San José a llegar a Las Juntas, ya casi que esa parada no tiene sentido, sería bueno revisar también esa situación.

7. Oposición: Flor Vega Castro, cédula de identidad número 9-0068-0043. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública presencial y en la audiencia virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** flor.vega1956@hotmail.com

- Mal estado de los buses, se quedan varados, las ventanas son selladas, no tienen aire acondicionado, asientos flojos.
- Mal trato de los choferes al usuario.

D.1.2 POSICIONES RECIBIDAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL:

8. Oposición: Juan Gabriel Montano García, cédula de identidad número 5-0309-0866. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** tostygabriel@hotmail.com

- Solicita que se active el transporte público de las 10:30 a.m.
- Los autobuses son de mala calidad, sin cinturones para la silla de ruedas.

9. Oposición: Robert Rivera Ramírez, cédula de identidad número 5-0274-0645. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** robertrira@gmail.com

- Se comunicó de un bus año 2024 que no se usa en la ruta.
- Actualmente se están realizando transbordos, mandan buses que van con destino a Liberia, y a la entrada a la Irma hacen un cambio de bus.

10. Oposición: Katherine Ramírez Salazar, cédula de identidad número 5-0429-0282. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** katyrasa@gmail.com

- Las tarifas nuevas están un poco elevadas.

11. Oposición: Deyner Picado Rojas, cédula de identidad número 5-0416-0234. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** deinerpr@gmail.com

- Las tarifas nuevas están un poco elevadas.
- Mala calidad de los buses, los asientos son muy duros y el servicio bajo.

12. Oposición: Jannyth Priscilla Cisneros Silva, cédula de identidad número 6-0393-0046. **Observaciones:** Hace uso de la palabra en la audiencia pública virtual. No presenta escrito. **Notificaciones:** prici.silva1991@hotmail.com

- Mal estado de los buses.
- Mal trato de los choferes al usuario.
- Las tarifas nuevas están un poco elevadas

D.1.3 POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

13. Oposición: Consejero del Usuario, representado por el señor Jorge Sanarrucia Aragón, portador de la cédula de identidad número 1-0800-0660. **Observaciones:** No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 419). **Notificaciones:** jorge.sanarrucia@aresep.go.cr
consejero@aresep.go.cr.

a. Sobre la importancia de la periodicidad adecuada de los ajustes ordinarios

- *Para la ruta N°504, esta revisión tarifaria no se ha realizado en 11 años. Según consulta realizada a la Intendencia de Transporte, la última fijación ordinaria se aprobó en la Resolución 090-RIT-2013 del 5 de junio de 2013, tramitada en el expediente ET-010-2013. A todas luces, el impacto que esto provoca para las personas usuarias es muy negativo, dado que se infiere del espíritu de la ley es que las tarifas se actualicen de forma periódica para que el impacto no sea grosero y desproporcional en sus bolsillos cuando se trata de incrementos.*
- *Ante esta circunstancia no es de recibo que los usuarios del servicio de transporte sean quienes tienen que asumir las consecuencias enfrentando incrementos tarifarios abruptos, o incluso, en otros casos, precisamente por los rezagos tarifarios prolongados, que el operador alegue insostenibilidad financiera y suspenda o renuncie a la prestación del servicio, lesionando el derecho de acceso a la movilidad mediante el transporte público. Esto es contraproducente para el sistema regulatorio que una práctica de esa naturaleza se vuelva la costumbre, como en muchos casos así ha sido exteriorizado por la Consejería del Usuario.*
- *Es clara la importancia de revisar y actualizar las tarifas conforme corresponda, apegadas a datos reales y verificados, pero que también los prestadores cumplan cabalmente sus obligaciones. Es importante para la ciudadanía que la ARESEP exija al prestador justificar el incumplimiento de lo estipulado en el artículo 30, pero, sobre todo, que se implementen los mecanismos necesarios para que esta situación sea corregida a nivel nacional*

b. Sobre el volumen mensual de pasajeros movilizados

- *Se solicita a la Intendencia de Transporte que valore incluir en su programación de estudios de demanda de pasajeros a la ruta N°504 a la brevedad posible y que considere la pertinencia de realizar un estudio tarifario de oficio.*

c. Información sobre la inspección técnica vehicular.

- Sería deseable que la empresa, como parte interesada en respaldar su solicitud de ajuste tarifario, hubiera incluido la documentación vigente de DEKRA para justificar los costos asociados al mantenimiento y pago de inspección técnica. Sin embargo, al no ser esta información pública ni de fácil acceso, se limita a los usuarios en su capacidad para emitir un criterio fundamentado, y no se tiene certeza del cumplimiento de este requisito.

d. Sobre la flota autorizada.

- Según las manifestaciones de los usuarios, la unidad con placa SJB-19005, modelo 2024, aprobada mediante el oficio CTP-DT-DAC-INF-2024-0137 el 2 de febrero de 2024, en sustitución de la placa PB-02337, aún no ha sido vista operando en la ruta 504.
- De modo que, al ser una unidad debidamente inscrita ante el CTP y reconocida como flota autorizada de la ruta N° 504 y además, incluida en la propuesta actual del cálculo tarifario, lo que corresponde es que se verifique su puesta en operación de previo a aprobar cualquier ajuste tarifario. Esto es fundamental para salvaguardar los derechos de las personas usuarias y cumplir con el principio de servicio al costo en la fijación de tarifas, de manera que solo se reconozcan los costos necesarios para la prestación del servicio

e. Manifestaciones de las personas usuarias en las Consejerías

San Juan Chiquito, Las Juntas de Abangares:

- Los autobuses que vienen de San José dejan a las personas en la parada de la Irma y tienen que hacer transbordo a otra unidad para finalizar el recorrido del ramal 1. Pese a que no les cobran ningún monto adicional, no comprenden porqué sucede eso si el ramal tiene su recorrido establecido, muchas personas adultas mayores y señoras con niños se tienen que mojar cuando hay lluvia.
- Se han quedado sin frenos.
- Tienen un mal trato hacia las personas adultas mayores, malos gestos y les toman la cédula y luego se las devuelven, en ocasiones la persona olvida la identificación y debe hacer el trámite para obtener una nueva.
- Las rampas tienen problemas, se han quedado trabadas con la persona en silla de ruedas subida.

- *Los horarios actuales no se cumplen en su totalidad con lo aprobado por el CTP el año pasado. Los domingos y feriados no dan servicio.*
- *El autobús placa SJB-19005, modelo 2024 no lo han visto operar hasta la fecha.*
- *Los buses van sobrecargados, pese a que ya no caben más personas, los usuarios le dicen al conductor y aun así sigue subiendo más, cobra en la parte de adelante y que aborden por el lado de atrás. Esto les provoca mucha inseguridad en caso de algún percance. Por lo tanto, la demanda de pasajeros aproximada del estudio tarifario no refleja la realidad de la ruta, de ahí que es necesario que Aresep haga un estudio de campo.*
- *Los choferes tienen sus propios horarios y cobros, no son cumplidos en las horas que deben salir y cobran diferente, desde 100 colones de diferencia en adelante.*
- *La tarifa de Las Juntas de Abangares a Liberia es la más elevada, no es congruente con la distancia en comparación a otros segmentos.*
- *Las ventanas se quedan trabadas, en época lluviosa se mojan y el chofer no se detiene a revisar y ayudar al pasajero.*
- *Se entiende que los costos de operación son altos y por ende las tarifas se pueden actualizar, pero que la empresa brinde un servicio de mejor calidad y cumpla con las condiciones operativas aprobadas y que los choferes respeten las tarifas aprobadas por Aresep.*

Colorado de Abangares:

- *No existe una tarifa de Colorado a Cañas, y existe mucha población que viaja en ese recorrido.*
- *En el ramal 3 Las Juntas – Colorado, en los horarios vigentes de 8:20 a.m. y 11:20 a.m. no hacen todo el recorrido, lo terminan en Pueblo Nuevo y las personas tienen que buscar otros medios de transporte o caminar para llegar a Colorado, la distancia es de 5 kilómetros aproximadamente.*
- *Los buses van sobrecargados.*
- *El recorrido de Las Juntas – La Concha hace mucho tiempo la empresa no lo hace y está en el pliego tarifario.*
- *Los choferes cobran tarifas diferentes, aunque sea el mismo recorrido.*
- *Es muy preocupante lo externado en cuanto a la aplicación de cobros distintos (más altos) a las tarifas vigentes por parte de los conductores para el mismo recorrido. Las personas fueron enfáticas en este tema y es algo que no puede pasar por desapercibido en el marco del proceso actual.*

D.2 RESPUESTAS A LAS POSICIONES ADMITIDAS

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Opositor	# de respuesta(s)
1	Edgar Manuel Chacón Lizano	1,2
2	Leda María Medina González	1,2
3	Zuley Zamora Morales	1,2,7
4	Carlos Salazar Vega	1,2,7
5	Yamileth Cisneros Bermúdez	1,2,7
6	Gerardo Solano Porras	1,3
7	Flor Vega Castro	1,7
8	Juan Gabriel Montano García	1,2,7
9	Robert Rivera Ramírez	1,7
10	Katherine Ramírez Salazar	3
11	Deyner Picado Rojas	1,3,7
12	Jannyth Priscilla Cisneros Silva	1,3,7
13	Consejero del Usuario, Jorge Sanarrucia Aragón	1,2,3,4,5,6,7,8

1. Respecto a la prestación de servicio deficiente, mal trato por parte de los choferes, flota autorizada, el mal cobro de tarifas y las paradas de la ruta.

Respecto a las oposiciones sobre incumplimientos de las obligaciones de la empresa (horarios, itinerarios, rutas, paradas, flota, entre otros), según lo señala la Ley 3503, en sus artículos 16 al 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público (CTP), es el Ente con la obligación y competencia de conocer todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas o recorridos; que hacen propiamente a la prestación del servicio. Por lo que las solicitudes de creación de más horarios o cambios en la frecuencia de salida de los buses o paradas, así como la necesidad de tener más unidades operando en la ruta, son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica a los opositores que la presente resolución se le notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos mencionados sobre la deficiente calidad del servicio, mal estado de las unidades, el incumplimiento de horarios y el mal trato por parte de los choferes, estos son temas relacionados a quejas y denuncias que son atendidos mediante procedimientos independientes del proceso de fijación tarifaria, por lo que se les indica que, conforme al debido proceso, lo que procede es que la Intendencia de Transporte realice lo siguiente:

1. *Hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.*
2. *Notificar la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.*

De igual manera, en caso de que no se dé una solución satisfactoria a los usuarios, o consideren que sus derechos son lesionados nuevamente o continúan siendo lesionados, estos se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

1. *En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.*
2. *En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de mala calidad del servicio y el eventual incumplimiento de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público, al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr sección Contáctenos.*
3. *También pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Dirección de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.aresep.go.cr en la sección: Usuarios, y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.*

En cuando al cobro de tarifas, si se han presentado irregularidades o cobros de tarifas no autorizadas, los usuarios pueden enviar sus quejas y denuncias a la ARESEP por medio del fax 2215-6002, por el correo electrónico usuario@aresep.go.cr, por medio de la aplicación móvil TransporteCR (para tarifas), por apartado postal 936-1000 San José, o personalmente en nuestras oficinas centrales, 100 norte de Construplaza en Guachipelín de Escazú, San José. Si lo envía por correo electrónico, debe escanearlo para que aparezca la firma. Puede además plantear sus quejas en las oficinas de Correos de Costa Rica más cercana, en donde le entregarán el formulario de denuncias para que sea llenado, deberán anexar fotocopia de la cédula, el trámite es gratis para los usuarios.

2. Sobre los horarios y la oferta de servicios

En primera instancia se reitera que la competencia de establecer los horarios autorizados en las rutas de autobús es del Consejo de Transporte Público, no de la Aresep.

Para el presente caso se consideran los horarios establecidos por el CTP según el acuerdo artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 5 de julio de 2023 (folio 244), se calcula un promedio mensual de carreras autorizadas para la ruta 504 de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, el cual no es afectado por algún acuerdo de reducción de horarios. Dicho esto, el operador debe de cumplir fielmente lo autorizado por el CTP, en caso de que haya incumplimiento de horarios o considere que sus derechos son lesionados, estos se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

- 1. En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.*
- 2. En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de mala calidad del servicio y el eventual incumplimiento de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público, al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos.*
- 3. También pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Dirección General de Atención al Usuario de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.aresp.go.cr en la sección: Usuarios, y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.*

3. Sobre el ajuste tarifario y las tarifas elevadas propuestas.

Conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; también se le ha impuesto la obligación a la Aresep, de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones parciales mediante RJD-060-2018 y RE-0215-JD-2019) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público

(carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados). Por tanto, escapa del ámbito de acción de la Autoridad Reguladora compensar los efectos inflacionarios por la vía del mejoramiento en los ingresos de los usuarios.

Sin embargo, se aclara que, como se explicó en la sección C.3 del presente informe, el resultado tarifario arroja una tarifa promedio inferior a la contenida en la propuesta de la empresa.

4. Sobre la de la periodicidad de los ajustes ordinarios.

El artículo 30 de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora) indica que el prestador del servicio está en la obligación de presentar por lo menos una vez al año un estudio tarifario ordinario de tarifas donde se contemplen los factores de costo e inversión de acuerdo a los parámetros operativos autorizados por el CTP, esto a fin de mantener una tarifa actualizada que le permita una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo del servicio, esto en sintonía con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 7593 (servicio al costo). Sin embargo, a pesar de la obligación establecida en la Ley 7593, la empresa tiene desde el 2013 de no solicitar una revisión tarifaria ordinaria. Al respecto hay que indicar también que no existe en la citada ley una sanción establecida por la no presentación de la revisión tarifaria ordinaria anual.

Ahora bien, sobre el mismo tema es importante indicar que el artículo 30 establece que las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, como la Asociación de Desarrollo Integral, están facultadas para presentar una solicitud de fijación o cambios de tarifas, para lo cual deberán cumplir con los requisitos formales que la Autoridad Reguladora establezca para este fin. Al respecto, es relevante señalar que la Consejería del Usuario de la Autoridad Reguladora es una unidad que se constituyó como un ente que asesora y acompaña a las organizaciones de usuarios legalmente constituidas para que presenten estas solicitudes ante la Aresep.

5. Sobre el volumen mensual de pasajeros movilizados

Tal y como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe, el volumen de pasajeros utilizado en el cálculo tarifario se derivó de la aplicación estricta de los criterios y procedimientos establecidos en la metodología tarifaria vigente. Aplicando el orden de priorización ahí definido, para este caso se utilizó el estudio el estudio realizado por la Aresep correspondiente al informe IN-0169-2024 del 27 de junio de 2024.

6. Información sobre la inspección técnica vehicular.

No es correcto afirmar que se incumpla con el principio de acceso a la información, ya que según la sección 4.12.2.e, la verificación de debe realizar mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular. Dicha verificación le corresponde a la Aresep y se realizó mediante consulta electrónica a Dekra CR y el resultado consta en el folio 546_Anexo 10. Con base en la información remitida por Dekra se llena la información correspondiente la fecha de vencimiento de la revisión técnica vehicular y el resultado de la misma, la hoja de cálculo tarifario, en la pestaña “4.Flota”.

7. Sobre la flota autorizada y que la unidad modelo 2024 no está en operación.

La flota autorizada que se considera en el presente estudio tarifario es la vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-2024-0137 del 2 de febrero de 2024 (folios 72 al 75), la cual incluye la unidad SJB019005, con año modelo 2024. Lo relacionado con la flota autorizada que está operando en la ruta, son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica a los opositores que la presente resolución se le notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

Se le reitera al prestador que está en la obligación de cumplir con el esquema operativo autorizado, lo cual incluye el uso de las unidades autorizadas por el CTP.

8. Manifestaciones de las personas usuarias en las Consejerías.

Con respecto a los puntos que externaron los usuarios de la ruta 504, los días 14 y 15 de mayo de 2024 donde se realizó la asesoría previa a audiencia pública, las respuestas a sus argumentos se abarcan en los puntos 1, 2, 3 y 7 anteriores.

- III. Igualmente, del informe IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con la aplicación de la fijación extraordinaria del segundo semestre del 2024 y lo dispuesto por la Junta Directiva en el Por Tanto VII de la resolución RE-0101-JD-2024, se tiene lo siguiente:

“(..)

E. FIJACIÓN TARIFA EXTRAORDINARIA DEL SEGUNDO SEMESTRE DE 2024

La fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre de 2024, tramitada mediante el expediente ET-063-2024 y resuelta con la resolución RE-0052-IT-2024 del 29 de agosto de 2024, publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024, para el caso de la ruta 504 tomó de base las tarifas establecidas en la resolución RE-0037-IT-2024 (las cuales fueron determinadas considerando la regla anulada de redondeo a múltiplos de 10 colones).

En el presente informe, las tarifas resultantes de la fijación tarifaria ordinaria han sido redondeadas a los 5 colones más cercanos según la regla tarifaria vigente. De modo que lo que procede es anular las tarifas de la ruta 504 establecidas en el Por Tanto I de la resolución RE-0052-IT-2024 y aplicar el ajuste extraordinario de la ruta 504 a las nuevas tarifas calculadas en la sección C.2.3.

De acuerdo con la sección 4.11 del Considerando I de la resolución RE-0052-IT-2024, el porcentaje de ajuste extraordinario de la ruta 504 es -0,90%. Al aplicar dicho porcentaje a las tarifas calculadas en la sección C.2.3, se obtienen las siguientes tarifas resultantes del ajuste extraordinario del segundo semestre:

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1200	600
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	815	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-EL COYOL Y VICEVERSA	1535	770
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	790	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-EL COYOL Y VICEVERSA	1150	575
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	405	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-EL COYOL Y VICEVERSA	745	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	2940	2205
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1200	600
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-LIBERIA Y VICEVERSA	2555	1915
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	815	0

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	CAÑAS-LIBERIA Y VICEVERSA	1740	870
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-FERRY Y VICEVERSA	1535	770
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	790	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-FERRY Y VICEVERSA	1150	575
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	405	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-FERRY Y VICEVERSA	745	0
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	5570	4180
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LA IRMA Y VICEVERSA	5185	3890
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	LA IRMA-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	385	0

Es importante aclarar que, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.8.3 de la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), cuando las fijaciones ordinarias se realizan por segmentos tarifarios, existirán tarifas que corresponden a la sumatoria de las tarifas de los segmentos que las componen. Por lo tanto, en las rutas que hayan tenido una fijación ordinaria por segmentos, como el caso de la ruta 504, las fijaciones extraordinarias ajustan de manera directa las tarifas de los segmentos y las demás tarifas serán la sumatoria de las tarifas de los segmentos que las componen ya ajustadas y redondeadas (ver Anexo 5).

F. SOBRE EL POR TANTO VII DE LA RE-0101-JD-2024

La Junta Directiva de Aresep, en el Por Tanto VII de la resolución RE-0101-JD-2024 dispuso, considerando lo establecido en la resolución RE-0110-JD-2024, lo siguiente:

“(…)

- 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, en aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología ordinaria vigente, a resolver los estudios tarifarios ordinarios asociados a esas resoluciones considerando el citado reconocimiento, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

(...)"

En acatamiento de lo anterior, se procedió a realizar la comparación entre las tarifas aprobadas para la ruta 504 en las resoluciones RE-0037-IT-2024 y RE-0052-IT-2024 y las tarifas propuestas en las secciones C.2.3 y E del presente informe, para determinar si hubo diferencias tarifarias producto del cambio en la regla de redondeo.

Resolución RE-0037-IT-2024
Vigente del 06/jul/2024 al 06/set/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0037-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1210	610	1210	605	0	-5
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	390	0	390	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	820	0	820	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-EL COYOL Y VICEVERSA	1550	780	1550	775	0	-5
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	800	0	800	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	390	0	390	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-EL COYOL Y VICEVERSA	1160	580	1160	580	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	410	0	410	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-EL COYOL Y VICEVERSA	750	0	750	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	2960	2220	2965	2225	5	5
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1210	610	1210	605	0	-5
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	390	0	390	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-LIBERIA Y VICEVERSA	2570	1930	2575	1930	5	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	820	0	820	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	CAÑAS-LIBERIA Y VICEVERSA	1750	880	1755	880	5	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-FERRY Y VICEVERSA	1550	780	1550	775	0	-5
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	800	0	800	0	0	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0037-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	390	0	390	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-FERRY Y VICEVERSA	1160	580	1160	580	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	410	0	410	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-FERRY Y VICEVERSA	750	0	750	0	0	0
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	5620	4220	5620	4215	0	-5
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LA IRMA Y VICEVERSA	5230	3920	5230	3925	0	5
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	LA IRMA-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	390	0	390	0	0	0

Resolución RE-0052-IT-2024
Vigente a partir del 07/set/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1200	600	1200	600	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	815	0	815	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-EL COYOL Y VICEVERSA	1535	770	1535	770	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	790	0	790	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-EL COYOL Y VICEVERSA	1150	575	1150	575	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	405	0	405	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-EL COYOL Y VICEVERSA	745	0	745	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	2935	2200	2940	2205	5	5
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1200	600	1200	600	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-LIBERIA Y VICEVERSA	2550	1915	2555	1915	5	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	815	0	815	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	CAÑAS-LIBERIA Y VICEVERSA	1735	870	1740	870	5	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-FERRY Y VICEVERSA	1535	770	1535	770	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	790	0	790	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-FERRY Y VICEVERSA	1150	575	1150	575	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	405	0	405	0	0	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-FERRY Y VICEVERSA	745	0	745	0	0	0
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	5570	4180	5570	4180	0	0
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LA IRMA Y VICEVERSA	5185	3890	5185	3890	0	0
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	LA IRMA-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0

Nótese que, en estos dos períodos, algunas tarifas fueron superiores o inferiores en 5 colones con respecto a las tarifas que debieron estar vigentes, siendo que todas esas diferencias no estuvieron presentes en los mismos fraccionamientos durante ese lapso.

Por lo tanto, se propone mantener vigentes las tarifas establecidas de la ruta 504 en la resolución RE-0052-IT-2024 hasta el 7 de octubre de 2024, lo cual implica que las diferencias tarifarias se habrán presentado en diferentes fraccionamientos y montos por 94 días.

De modo que es procedente ajustar temporalmente las tarifas de la ruta 504 para compensar esas diferencias tarifarias. Es conveniente que el plazo para la compensación no genere un impacto importante sobre las tarifas vigentes y además que permita que dicha compensación se complete de previo a emitirse de la fijación tarifaria extraordinaria del primer semestre de 2025.

Por lo anterior, la utilizar la herramienta de optimización Solver de Microsoft Excel, se determinó el plazo que garantiza cubrir dichas diferencias. Por lo tanto, se propone ajustar algunas tarifas de la ruta 504 en diferentes montos (10, 20 y -10 colones) durante 26 días, lo cual permite cubrir las diferencias que se presentaron durante 94 días, tomando como base las tarifas calculadas en la sección E del presente informe (ver Anexo 5). De esta manera, las tarifas de la ruta 504 del 8 de octubre de 2024 al 2 de noviembre de 2024, serán las siguientes:

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1200	600	1200	590	0	-10
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	815	0	815	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-EL COYOL Y VICEVERSA	1535	770	1535	760	0	-10
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	790	0	790	0	0	0

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-EL COYOL Y VICEVERSA	1150	575	1150	575	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	405	0	405	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-COLORADO Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-EL COYOL Y VICEVERSA	745	0	745	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	2940	2205	2960	2225	20	20
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-CAÑAS Y VICEVERSA	1200	600	1200	590	0	-10
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-LIBERIA Y VICEVERSA	2555	1915	2575	1915	20	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	LIMONAL-CAÑAS Y VICEVERSA	815	0	815	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIBERIA Y VICEVERSA	CAÑAS-LIBERIA Y VICEVERSA	1740	870	1760	870	20	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-FERRY Y VICEVERSA	1535	770	1535	760	0	-10
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	790	0	790	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LAS JUNTAS DE ABANGARES-LIMONAL Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-FERRY Y VICEVERSA	1150	575	1150	575	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	LIMONAL-MONTE POTRERO Y VICEVERSA	405	0	405	0	0	0
LAS JUNTAS DE ABANGARES-POROSAL-FERRY Y VICEVERSA	MONTE POTRERO-FERRY Y VICEVERSA	745	0	745	0	0	0
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	5570	4180	5570	4170	0	-10
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	SAN JOSE-LA IRMA Y VICEVERSA	5185	3890	5185	3900	0	10
SAN JOSE-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	LA IRMA-LAS JUNTAS DE ABANGARES Y VICEVERSA	385	0	385	0	0	0

A partir del 3 de noviembre de 2024, las tarifas de la ruta 504 serán las calculadas en la sección E del presente informe.

Sobre el sustento legal de establecer una tarifa temporal para compensar los efectos de la modificación de la regla de redondeo:

En cuanto a la propuesta de establecer una tarifa temporal de forma que se compense los efectos que tuvieron el prestador y los usuarios durante el período en que las tarifas de la ruta 504 estuvieron redondeadas con la regla anulada, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (en adelante DGAJR) emitió el criterio OF-0500-DGAJR-2021 del 7 de mayo de 2021, el cual fue conocido por la Junta Directiva de Aresep en la Sesión Extraordinaria 43-2021 del 24 de mayo de 2021.

En dicha sesión, la Junta Directiva tomó el acuerdo 05-43-2021, en el cual se indica:

- I. Dar por recibido el oficio de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en cuanto al cumplimiento del acuerdo de la Junta Directiva 06-21-2021, del acta de la sesión extraordinaria 21-2021, celebrada el 19 de marzo de 2021, y ratificada el 6 de abril de 2021.*
- II. Instruir a las Intendencias de Regulación, que al ejecutar la regulación económica y de calidad, interpreten y armonicen las normas del ordenamiento jurídico administrativo, para garantizar la realización del fin público al cual se dirige el acto, dentro del respeto debido a los derechos e intereses del particular, y así evitar y minimizar el riesgo de posibles condenas judiciales por daños, evitándose con ello las condenatorias de sumas de dinero cuantiosas.”*

De dicho criterio jurídico conviene extraer los siguiente:

“(…)

IV. CONCLUSIONES

(…)

10. En virtud de la declaratoria de su nulidad absoluta parcial decretada mediante la resolución RIT-121-2016, ameritaba la aplicación de los artículos 142.2, 169, 171 de la LGAP, y, 130 del Código Procesal Contencioso Administrativo (CPCA), en otras palabras, debía otorgarse efectos declarativos y retroactivos a la fecha del acto anulado, por cuanto la declaratoria de nulidad supone que existían los motivos necesarios para su adopción, en otras palabras, el derecho ya se había configurado en el pasado acorde a la normativa técnica aplicable (metodología), y por paridad de razón, al tratarse de un acto administrativo favorable -y a nuestro entender, que no se había consolidado-, la retroacción es legalmente posible.

11. La interpretación del artículo 34 de la Ley N° 7593, debe darse en su verdadero contexto, que es aquel relativo a un procedimiento tarifario, en donde en primera instancia se emite una resolución final, la cual no podría surtir efectos hacia el pasado, a contrario sensu, si ese acto final sufre alguna modificación en la etapa recursiva, cuyo efecto directo e

inmediato, sea la declaratoria de algún derecho al prestador, por disposición legal – artículos 142 inciso 2), 143, 171 de la LGAP, y 130 inciso 3) del CPCA – deberá reconocerse retroactivamente el derecho denegado.

(...)”

Lo anterior es acorde a lo establecido en la Sentencia 083.2020-IV del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, que en lo que interesa indicó:

“(...)”

*Conforme a lo que hemos expuesto en los Considerandos precedentes, el Tribunal es del criterio de que la nulidad absoluta parcial de la resolución No. 049-RIT-2014 citada, declarada por la propia ARESEP puso en evidencia que procedía reconocer a la accionante, a título de daño, el derecho al ajuste tarifario extraordinario autorizado en aquel acto, desde el momento en que éste fue publicado, porque existían las condiciones para que pudiera gozar de él. Así, como derivación del efecto retroactivo que esa declaratoria produce, lo debido **es reconocer que la accionante tiende (sic) el derecho de recibir, a título de indemnización, las diferencias que se generaron por ese ajuste tarifario (que fue del 0,50%) desde la fecha en que se publicó la resolución que otorgó el ajuste y éste surtió efectos.***

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

Para este caso particular, si bien no nos encontramos ante la atención de un recurso administrativo contra la fijación ordinaria, el resultado del análisis es el mismo que el mencionado en el criterio jurídico: al declararse la nulidad absoluta sobre la resolución en cuestión por parte de la Junta Directiva de Aresep, implica que debe otorgarse efectos declarativos y retroactivos a la fecha de los actos anulados (en cuanto a las tarifas de la ruta 504), por cuanto la declaratoria de nulidad supone que existen los motivos necesarios para su adopción, dicho de otro modo, el derecho ya se había configurado en el pasado acorde a la normativa técnica aplicable (metodología tarifaria), por lo que, al tratarse de actos administrativos favorables, la retroacción es legalmente posible y como tal es viable, de conformidad con lo establecido en los artículos 142 inciso 2), 143, 171 de la LGAP, y 130 y 131 del Código Procesal Contencioso Administrativo, ley 8508, establecer tarifas temporales para la ruta 504, de forma que se compense el efecto que tuvieron el operador y los usuarios por el redondeo de las tarifas a 10 colones.

(...)"

- IV. Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 504 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. En atención a lo dispuesto en la resolución RE-0101-JD-2024 de las 10:23 horas de 21 de agosto de 2024 dictada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (adicionada y aclarada mediante RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024), acoger el informe IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024 y proceder a:
- a. Establecer las tarifas de la ruta 504 descrita como Las Juntas de Abangares-San José y viceversa y ramales, correspondientes a la fijación tarifaria ordinaria tramitada en el expediente ET-023-2024, de la siguiente manera:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	150,57	5.620	4.215
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	San José-La Irma y viceversa	143,05	5.230	3.925
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	La Irma-Las Juntas de Abangares y viceversa	7,01	390	0
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	33,64	1.210	605
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Las Juntas de Abangares - Limonal y viceversa	10,68	390	0
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Limalonal-Cañas y viceversa	22,36	820	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-El Coyol y viceversa	40,81	1.550	775
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero y viceversa	21,85	800	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limalonal y viceversa	10,68	390	0

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Limonal-El Coyol y viceversa	30,22	1.160	580
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Limonal-Monte Potrero y viceversa	11,17	410	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Monte Potrero-El Coyol y viceversa	19,05	750	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Ferry y viceversa	45,50	1.550	775
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero y viceversa	21,85	800	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	390	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Limonal-Ferry y viceversa	34,06	1.160	580
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Limonal-Monte Potrero y viceversa	11,17	410	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Monte Potrero-Ferry y viceversa	22,89	750	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	81,28	2.965	2.225
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	33,04	1.210	605
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	390	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Limonal-Liberia y viceversa	70,33	2.575	1.930
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Limonal-Cañas y viceversa	22,36	820	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Cañas-Liberia y viceversa	47,97	1.755	880

Estas tarifas fueron determinadas con base en el esquema operativo autorizado por el CTP mediante los artículos 3.1 de la Sesión Ordinaria 27-2023 del 5 de julio de 2023 (folios 328 al 331), es decir, dichas tarifas corresponden a las condiciones operativas autorizadas para esta ruta conforme a la información de horarios, recorridos, distancias y a la cantidad de autobuses (folios 72 al 75) que tengan la inspección técnica vehicular al día, expediente ET-023-2024. 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, de forma que concuerden las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

- b. Acoger el informe IN-0269-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024 y eliminar las siguientes tarifas de la ruta 504 descrita como Las Juntas de Abangares-San José y viceversa y ramales, de la siguiente manera:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Rancho Ania	140,00	1.980	1.485
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Cruce a Sardinal	115,00	1.915	1.435
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Cruce a Miramar	107,00	1.765	1.325
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Cruce a Barranca	97,40	1.615	1.210
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Esparza	90,00	1.475	1.105

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
San José-Las Juntas de Abangares	San José-San Ramon	60,26	1.105	830
San José-Las Juntas de Abangares	San José-Palmare	55,00	955	715
San José-Las Juntas de Abangares	Tarifa Mínima	-	230	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares -La Jabilla	27,00	695	350
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares -San Miguel	23,68	505	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Las Juntas de Abangares -La Irma	6,60	250	0
Las Juntas de Abangares-Cañas	Tarifa Mínima	-	230	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Ext Las Juntas de Abangares-Cementos Del Pacifico	43,37	1.180	590
Las Juntas de Abangares-Colorado	Ext Las Juntas de Abangares-San Buenaventura	35,44	955	480
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-Colorado	30,13	840	420
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-San Joaquín	20,19	535	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-La Palma	15,02	380	0
Las Juntas de Abangares-Colorado	Las Juntas de Abangares-La Irma	6,60	380	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Santa Lucía	43,20	920	460
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Porozal	39,43	810	405
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Tiquirusas	31,05	735	370
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-La Concha	29,80	650	325
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-San Joaquín	20,19	425	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-La Palma	15,02	360	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-Matapalo	8,60	285	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Las Juntas de Abangares-La Irma	6,60	250	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry	Tarifa Mínima	-	215	0

- c. Indicar a la empresa Autotransporte Colorado de Abangares S.A. que en el plazo ordenatorio de veinte días hábiles, debe dar respuesta a todos y cada uno de los participantes en el proceso de audiencia pública, cuyo lugar o medios para notificación constan en el expediente respectivo, con copia al expediente ET-023-2024 relacionado con el incumplimiento de los términos y condiciones a que les obliga su condición de concesionaria.
- d. Establecer las tarifas de la ruta 504, correspondientes a la fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre de 2024, tramitada en el expediente ET-063-2024, de la siguiente manera:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	150,57	5.570	4.180
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	San José-La Irma y viceversa	143,05	5.185	3.890

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	La Irma-Las Juntas de Abangares y viceversa	7,01	385	0
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	33,64	1.200	600
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Las Juntas de Abangares - Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Limonal-Cañas y viceversa	22,36	815	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-El Coyo y viceversa	40,81	1.535	770
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero y viceversa	21,85	790	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Limonal-El Coyo y viceversa	30,22	1.150	575
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Limonal-Monte Potrero y viceversa	11,17	405	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Monte Potrero-El Coyo y viceversa	19,05	745	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Ferry y viceversa	45,50	1.535	770
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero y viceversa	21,85	790	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry y viceversa	Limonal-Ferry y viceversa	34,06	1.150	575
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry y viceversa	Limonal-Monte Potrero y viceversa	11,17	405	0
Las Juntas de Abangares-Porosál-Ferry y viceversa	Monte Potrero-Ferry y viceversa	22,89	745	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	81,28	2.940	2.205
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	33,04	1.200	600
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Limonal-Liberia y viceversa	70,33	2.555	1.915
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Limonal-Cañas y viceversa	22,36	815	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Cañas-Liberia y viceversa	47,97	1.740	870

Estas tarifas son las que deberán ser consideradas como la tarifa base para la siguiente fijación tarifaria ordinaria o extraordinaria, según corresponda.

- e. Establecer las siguientes tarifas de la ruta 504, las cuales tendrán vigencia del 8 de octubre de 2024 al 2 de noviembre de 2024, ambas fechas inclusive:

Descripción Ramal	Descripción de segmento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)	Tarifa Adulto Mayor (colones)
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	150,57	5.570	4.170
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	San José-La Irma y viceversa	143,05	5.185	3.900
San José-Las Juntas de Abangares y viceversa	La Irma-Las Juntas de Abangares y viceversa	7,01	385	0
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	33,64	1.200	590
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Las Juntas de Abangares - Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	Limonal-Cañas y viceversa	22,36	815	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-El Coyol y viceversa	40,81	1.535	760
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero y viceversa	21,85	790	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Limonal-El Coyol y viceversa	30,22	1.150	575
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Limonal-Monte Potrero y viceversa	11,17	405	0
Las Juntas de Abangares-Colorado y viceversa	Monte Potrero-El Coyol y viceversa	19,05	745	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Ferry y viceversa	45,50	1.535	760
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Monte Potrero y viceversa	21,85	790	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Limonal-Ferry y viceversa	34,06	1.150	575
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Limonal-Monte Potrero y viceversa	11,17	405	0
Las Juntas de Abangares-Porosal-Ferry y viceversa	Monte Potrero-Ferry y viceversa	22,89	745	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	81,28	2.960	2.225
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Cañas y viceversa	33,04	1.200	590
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Las Juntas de Abangares-Limonal y viceversa	10,68	385	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Limonal-Liberia y viceversa	70,33	2.575	1.915
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Limonal-Cañas y viceversa	22,36	815	0
Las Juntas de Abangares-Liberia y viceversa	Cañas-Liberia y viceversa	47,97	1.760	870

II. Las tarifas del punto d. del Por Tanto I rigen a partir del 3 de noviembre de 2024.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Paola Varela Brenes, Intendente de Transportes.—1 vez.—Solicitud N° 539476.— (IN2024896535).

RE-0066-IT-2024

San José, a las 15:20 horas del 23 de setiembre de 2024

CONOCE EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í. LA NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN RE-0034-IT-2024 DEL 21 DE JUNIO DE 2024, CORRESPONDIENTE A LA SOLICITUD DE AJUSTE TARIFARIO PRESENTADA POR LA EMPRESA AUTOTRANSPORTES CEPUL S.A., PERMISIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS, MODALIDAD AUTOBÚS, PARA LA RUTA 671 DESCRITA COMO SAN VITO DE COTO BRUS- SANTA ELENA- FILA TIGRE Y VICEVERSA

EXPEDIENTES ET-022-2024, ET-063-2024

RESULTANDOS:

- I. El 7 de marzo de 2016 fue publicada en el Alcance N°35 a La Gaceta N°46 la resolución RJD-035-2016 denominada: *“Metodología para Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas”*.
- II. El 13 de abril de 2018, mediante resolución RJD-060-2018 publicada en el Alcance N°88 a La Gaceta N°77 del 3 de mayo de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016”*.
- III. El 11 de diciembre de 2018, mediante la resolución RE-0215-JD-2018 publicada en el Alcance N°214 a La Gaceta N°235 del 18 de diciembre de 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 y modificada mediante la resolución RJD-060-2018”*.
- IV. El 18 de marzo de 2019 fue publicada en el Alcance N°59 a La Gaceta N°54 la resolución RE-0042-JD-2019 denominada: *“Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús”*.

- V. El 13 de noviembre de 2019, por medio de la resolución RE-0139-JD-2019 publicada en La Gaceta N°230 del 3 de diciembre de 2019, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, únicamente en cuanto al apartado *“4.10 Procedimiento para la determinación de las jornadas semanales equivalentes de choferes”*.
- VI. El 19 de marzo de 2021, por medio de la resolución RE-0061-JD-2021 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 26 de marzo de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, únicamente en cuanto al precio de los insumos de mantenimiento y limpieza y las tarifas finales.
- VII. El 8 de junio de 2021, por medio de la resolución RE-0173-JD-2021 publicada en el Alcance N°125 a La Gaceta N°122 del 25 de junio de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, únicamente en cuanto a la tasa de rentabilidad.
- VIII. El 5 de octubre de 2021, por medio de la resolución RE-0206-JD-2021 publicada en el Alcance N°209 a La Gaceta N°199 del 15 de octubre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la *“Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”*.
- IX. El 8 de noviembre de 2021, por medio de la resolución RE-0211-JD-2021 publicada en el Alcance N°238 a La Gaceta N°225 del 22 de noviembre de 2021, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emite la *“Política regulatoria de los servicios de movilidad de personas, infraestructura y otros servicios de transporte”*.
- X. 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: 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_Anexo 1).

- XI.** El 5 de julio de 2022, por medio de la resolución RE-0038-JD-2022 publicada en el Alcance N°157 a La Gaceta N°142 del 27 de julio de 2022, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, en la que se hace modificaciones en las secciones *“4.7.1.a. Mecanismos para la determinación del volumen mensual de pasajeros”*; *“4. 13.1.c) Requisitos de admisibilidad”*; y *“4.13.2.b. Procedimiento para determinar el volumen mensual de pasajeros aproximado según la categoría del ramal / ruta y el esquema operativo autorizado”*.
- XII.** El 20 de junio de 2023, por medio de la resolución RE-0083-JD-2023 publicada en el Alcance N°133 a La Gaceta N°124 del 10 de junio de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Clasificación, tipología y parámetros, que se utilizarían para una agrupación por tamaño, de las empresas que brindan el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, en ruta regular”*.
- XIII.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0092-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación parcial a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, relativa únicamente a los coeficientes de depreciación y rentabilidad de la inversión en instalaciones, maquinaria, equipo y mobiliario y la rentabilidad del área de terrenos.
- XIV.** El 28 de agosto de 2023, por medio de la resolución RE-0093-JD-2023 publicada en el Alcance N°174 a La Gaceta N°169 del 14 de setiembre de 2023, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús” dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas”*, relativa únicamente a la incorporación de los costos asociados al sistema de pago electrónico.
- XV.** El 23 de octubre de 2023, por medio de la resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre

de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los *“Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la autoridad reguladora de los servicios públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”*.

- XVI.** Las tarifas vigentes de la ruta 671 fueron establecidas en la resolución RE-0010-IT-2024 del 22 de febrero de 2024, publicada en el Alcance N°40 a La Gaceta N°37 del 27 de febrero de 2024, correspondiente a la fijación tarifaria extraordinaria a nivel nacional del primer semestre del 2024.
- XVII.** El 12 de marzo de 2024, por medio de la resolución RE-0006-JD-2024 publicada en el Alcance N°67 a La Gaceta N°60 del 5 de abril de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora emitió la denominada: *“Modificación a la “Metodología para la Fijación Ordinaria de Tarifas para el Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”* dictada mediante la resolución RJD-035-2016 del 25 de febrero de 2016 y sus reformas, relativa únicamente al redondeo de las tarifas finales.
- XVIII.** 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).
- XIX.** La Intendencia de Transporte, mediante Auto de Prevención AP-0032-IT-2024 del 22 de marzo de 2024, previno a la empresa sobre información faltante que resultaba necesaria para el análisis del estudio tarifario, esto de conformidad con los requisitos de admisibilidad establecidos en la resolución RE-0100-JD-2023 (folios 151 a 156).
- XX.** El Auto de Prevención AP-0032-IT-2024 se notificó a la petente el 22 de marzo de 2024, otorgándole un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación, el cual feneció el 12 de abril de 2024 (folios 158 al 159).
- XXI.** El 8 de abril de 2024, la empresa Autotransportes Cepul S.A. remitió la información requerida en el Auto de Prevención AP-0032-IT-2024 (folios 160 al 272).
- XXII.** 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).

- XXIII.** El 12 de abril de 2024 mediante memorando ME-0279-IT-2024, la Intendencia de Transporte solicitó a la Dirección General de Atención al Usuario que iniciara el trámite de señalamiento a audiencia pública de la solicitud de fijación tarifaria presentada por la empresa Autotransportes Cepul S.A. para la ruta 671 (folios 277 al 279).
- XXIV.** 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 7593 y los artículos 44 al 61 del Reglamento a la Ley 7593, Decreto Ejecutivo 29732-MP. La publicación de la audiencia pública se realizó el 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).
- XXV.** La audiencia pública presencial se realizó el 21 de mayo de 2024 en el Salón Comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de Santa Elena a las 17:00 horas (5:00 p.m.).
- XXVI.** La audiencia virtual se realizó el 22 de mayo de 2024 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/participacion/audiencias/et-022-2024>
- XXVII.** Conforme al 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.
- XXVIII.** El 10 de abril de 2024, mediante oficio GER-0092-2024, el BCCR remitió la información de las denominaciones de monedas que actualmente están siendo emitidas (folio 434_Anexo 2).
- XXIX.** La solicitud de revisión tarifaria fue analizada por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0165-IT-2024 del 21 de junio de 2024 (folios 370 al 434).
- XXX.** Por medio de 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, se resolvió la solicitud de fijación tarifaria de la ruta 671 (folios 435 al 493, 634 al 693).
- XXXI.** Mediante la resolución RE-0045-IT-2024 del 16 de agosto de 2024, publicada en el Alcance N°144 a La Gaceta N°155 del 23 de agosto de 2024, la Intendencia de Transporte resolvió la nulidad parcial de oficio de la resolución RE-0034-IT-2024 en cuanto al valor tarifario asignado a las unidades, modificando lo pertinente en la resolución RE-0034-IT-2024 (folios 758 al 770).

- XXXII.** El 21 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0101-JD-2024 publicada en el Alcance N°144 a La Gaceta N°155 del 23 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora declaró la nulidad absoluta de la resolución RE-0006-JD-2024, la cual trataba sobre la regla de redondeo de las tarifas finales, y declaró, entre otras, la nulidad absoluta de la resolución RE-0034-IT-2024 (Anexo 1_IN-0268-IT-2024).
- XXXIII.** El 23 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0110-JD-2024 publicada en el Alcance N°152 a La Gaceta N°163 del 4 de setiembre de 2024, la Junta Directiva de la Aresep dictó adición y aclaración sobre lo dispuesto en la resolución RE-0101-JD-2024 (Anexo 2_IN-0268-IT-2024).
- XXXIV.** El 29 de agosto de 2024, por medio de la resolución RE-0052-IT-2024 publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024 (folios 84 al 177, ET-063-2024), se resolvió la fijación tarifaria extraordinaria del servicio de autobús correspondiente al segundo semestre de 2024.
- XXXV.** A partir de lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RE-0101-JD-2024 del 21 de agosto de 2024 y RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024, en la que se decretó la nulidad absoluta sobrevenida de la resolución RE-0034-IT-2024, lo procedente es retrotraer el trámite al momento procesal oportuno, sea este la emisión de la resolución tarifaria anulada, a fin de que se considere la aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología tarifaria vigente y el análisis de si aplicara algún reconocimiento tarifario sobrevenido de la anulación. La solicitud de revisión tarifaria fue analizada nuevamente por la Intendencia de Transporte produciéndose el informe IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024 (corre agregado al expediente).
- XXXVI.** Cumpliendo con los acuerdos 001-007-2011 y 008-083-2012 de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, se indica que en el expediente consta, en formato digital y documental, la información que sustenta esta resolución.
- XXXVII.** Conforme con el acuerdo de la Junta Directiva N°06-83-2021, del acta de la sesión extraordinaria 83-2021, celebrada el 23 de setiembre de 2021 y ratificada el 28 de setiembre del mismo año, se incorporan a esta resolución, los anexos del informe técnico IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024, que sirve de base para el presente acto administrativo.

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

CONSIDERANDOS:

- I. Analizado el informe técnico IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre 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 del mismo lo siguiente:

“(…)

A.3 Sobre los Por Tanto IV y VII de la resolución RE-0101-JD-2024

La Junta Directiva de Aresep, en los Por Tanto IV y VII de la resolución RE-0101-JD-2024 dispuso, considerando lo adicionado y aclarado en la resolución RE-0110-JD-2024, lo siguiente:

“(…)

- 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, dicha nulidad sobrevenida, surtirá efecto a partir del hecho que las motive, es decir, hacia futuro (ex nunc).*

(…)

- 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, en aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología ordinaria vigente, a resolver los estudios tarifarios ordinarios asociados a esas resoluciones considerando el citado reconocimiento, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

(...)”

En virtud de lo resuelto por la Junta Directiva de la Aresep en las resoluciones RE-0101-JD-2024 del 21 de agosto de 2024 y RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024, y a partir de la nulidad absoluta sobrevenida de la resolución RE-0034-IT-2024, derivada únicamente de la nulidad de la modificación de la regla de redondeo de las tarifas finales, lo que corresponde es retrotraer el trámite al momento procesal oportuno, sea este la emisión de la resolución tarifaria anulada, por lo que se procede conforme a lo requerido seguidamente.

A.4. Última fijación tarifaria ordinaria y rezago tarifario:

Mediante las fijaciones tarifarias ordinarias se actualiza la estructura de costos que debe ser reconocida tarifariamente en una ruta, considerando el volumen de pasajeros movilizados, los costos operativos, las variables de inversión y la rentabilidad correspondiente.

En este caso particular, según los archivos y bases de datos que posee la Aresep, la ruta 671 tuvo una fijación tarifaria ordinaria en el año 2018 de acuerdo con la resolución RIT-067-2018 del 18 de mayo de 2018 (folios 287 al 326, ET-010-2018), donde se ajustaron las tarifas de la referida ruta.

Como puede observarse, la ruta 671 fue objeto de una revisión de los costos operativos que incluyen los cambios en el esquema operativo autorizados por el MOPT-CTP y las inversiones realizadas para la prestación del servicio público por medio de una fijación tarifaria ordinaria, hace 6 años, a pesar de que el artículo 30 de la Ley 7593 establece la obligatoriedad de los prestadores de presentar al menos una vez al año una solicitud de ajuste ordinario de tarifas. Por lo que al ajustar la estructura de costos que emplea los datos vigentes de operación y realizando los cálculos para el ajuste tarifario de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, es muy probable que se obtenga como resultado una variación importante de las tarifas vigentes (debido al rezago tarifario).

La tarifa por cobrar en una ruta de transporte remunerado de personas modalidad autobús, está conformada por los costos totales necesarios para la prestación del servicio y el índice de pasajeros por kilómetro (pasajeros

por bus/recorrido promedio por bus). Así, los costos totales del servicio varían según el esquema operativo establecido por el CTP para la ruta, además es importante señalar que los costos operativos considerados en el modelo de cálculo tarifario se refieren a costos estimados para prestar el servicio (aceites, lubricantes, llantas, repuestos y combustibles). La Autoridad Reguladora aplica el modelo de cálculo que sustenta el acto administrativo, considerando las reglas unívocas de la ciencia y la técnica.

En todos los casos, como en el presente estudio, la estructura de costos utiliza los datos vigentes de operación y los cálculos realizados para el ajuste tarifario son de conformidad con la metodología tarifaria ordinaria vigente, por lo que la tarifa resultante es reflejo de un equilibrio entre la prestación óptima y el costo de dicho servicio.

Por lo tanto, la presente actualización de tarifas cobra mayor relevancia en este escenario, propiciando que se brinde un servicio continuo y de calidad, respetando los principios de servicio al costo y equilibrio financiero y equilibrando así los intereses de los usuarios y el prestador.

B. REVISIÓN DE OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

B.1 Cumplimiento de obligaciones legales

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 6, inciso c) de la Ley 7593, se consultó el 12 de junio de 2024 el Bus Integrado de Servicios (BIS) operado por Racsca con el fin de verificar el estado de situación de la empresa Autotransportes Cepul S.A. Como resultado se constató que la empresa se encontraba al día con sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el impuesto de personas jurídicas y validación de pólizas de riesgos del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (folio 434_Anexo 03).

Respecto a la situación tributaria de la empresa, se consultó el 12 de junio de 2024 al Ministerio de Hacienda, la cual se verificó accediendo a la dirección electrónica:
www.hacienda.go.cr/ATV/frmConsultaSituTributaria.aspx (folio 434_anexo 04), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones tributarias.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el IMAS, a partir de la consulta realizada el 12 de junio de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://web.imas.go.cr/morosos/#/consulta-morosos>, se tiene que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el IMAS. (folio 434_anexo 05)

Respecto a la obligación legal de la empresa con el Banco Popular, se consultó el 12 de junio de 2024 al Banco Popular mediante el oficio OF-0594-IT-2024 (folio 365), el cual fue respondido mediante oficio AAO-CE-1672-2024 del 13 de junio de 2024 (folio 369) indicando que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el Banco Popular.

Respecto a la obligación legal de la empresa con el INA, se consultó el 12 de junio de 2024 accediendo a la dirección electrónica: <https://www.ina.ac.cr/proveeduria/SitePages/estado.aspx> (folio 434_anexo 06), en la cual se indica que la empresa se encuentra al día con las obligaciones ante el INA.

B.2 Cumplimiento de pago de canon de regulación

En cuanto al cumplimiento en el pago del canon de la Aresep, la Dirección de Finanzas, en respuesta a consulta realizada por la Intendencia de Transporte emitió la certificación CT-0076-DF-2024 del 21 de marzo de 2024, mediante la cual certificó que la empresa no tenía cánones pendientes de cancelar a la fecha mencionada (folio 149). Aunado a lo anterior, la Intendencia de Transporte solicitó una actualización de dicho cumplimiento, la cual fue recibida mediante la certificación CT-0184-DF-2024 del 12 de junio de 2024 cuyo resultado certifica que no tiene cánones pendientes de pagar (folio 366).

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

Referente a la entrega del informe de quejas y denuncias de los prestadores de servicios públicos, en cumplimiento de lo establecido en la resolución RRG-7635-2007, la Dirección General de Atención al Usuario en atención a la consulta realizada por la Intendencia de Transporte, emitió el oficio OF-0364-DGAU-2024 del 23 de febrero de 2024 (folios 128 a 129), en el que se indicó que la empresa Autotransportes Cepul S.A., presentó el informe de quejas y denuncias del segundo semestre del año 2023.

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

a. Estadísticas operativas mensuales presentadas en el SIR

Acorde a lo establecido en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el Sistema de Información Regulatoria (en adelante SIR) al 19 de junio de 2024 y se constató que la empresa Autotransportes Cepul S.A., se encuentra al día con la carga de las estadísticas operativas mensuales en el SIR para ambos ramales (folio 434_anexo 07).

b. Registros operativos diarios del Sistema de conteo de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el Por Tanto IV de la RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020, publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, se consultó el cumplimiento de entrega de información en el SIR al 19 de junio de 2024, y se constató que la empresa está al día con la carga de los registros diarios de la ruta 671 en el SIR, tanto de datos sin depurar como depurados para ambos ramales (folio 434_anexo 07).

c. Estados financieros auditados o certificados

Relacionado con la entrega de los estados financieros auditados o certificados, la Intendencia de Transporte consultó en el SIR al 12 de junio de 2024 y se constató que la empresa cumple con la entrega de los estados financieros del período 2023, lo anterior, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance N°321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020.

d. Contabilidad regulatoria

Relacionado con la entrega de información de contabilidad regulatoria, según lo dispuesto en la resolución RE-0063-IT-2020 del 2 de diciembre de 2020 publicada en el Alcance 321 a La Gaceta N°287 del 7 de diciembre de 2020, la Intendencia de Transporte consultó en el SIR al 12 de junio de 2024, y se constató que el operador se encuentra al día con el registro de la entrega de la información de contabilidad regulatoria del período 2023.

C. ANÁLISIS TARIFARIO

C.1 Variables utilizadas:

Variable	Empresa	Aresep	Diferencia Absoluta	Diferencia Porcentual
Volumen mensual de pasajeros (pasajeros)	7.928	9.027	1.099	13,86%
Distancia ponderada (km/carrera)	70,78	71,78	1,00	1,41%
Carreras mensuales (carreras)	117,40	117,40	0,00	0,00%
Flota autorizada (unidades)	2	2	0	0,00%
Valor ponderado por bus (colones)	87.852.222	107.390.000	19.537.778	22,24%
Edad promedio de la flota	1	1	0,00	0,00%
Tipo de cambio del dólar: tipo 1 y arrendamiento (colones) ^{1/}	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Tipo de cambio del dólar: estudios de calidad (colones) ^{2/}	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Precio de combustible (colones)	647,86	647,86	0,00	0,00%
Tasa de rentabilidad: tipo 1 (%)	12,25	12,89	0,64	5,22%
Tasa de rentabilidad: tipo 2 (%)	11,58	11,58	0,00	0,00%

1/ Valor de las unidades tipo 2 en colones.

2/ Las facturas se encuentran en colones.

C.1.1 Volumen de pasajeros movilizados (demanda)

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

“(…)

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

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

- 1. Estudio técnico de validación de los datos provenientes del Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros (SCP).*
- 2. Estudio técnico de validación de las estadísticas mensuales presentadas por los prestadores en el Sistema de Información Regulatoria (SIR).*
- 3. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados aceptado por Aresep, de los últimos 3 años desde la aceptación formal hasta la fecha de apertura del expediente tarifario:*
 - i. Estudio realizado por la Aresep*
 - ii. Estudio contratado por la Aresep*
 - iii. Estudio presentado por un prestador del servicio*
 - iv. Estudio presentado por organizaciones de consumidores legalmente constituidas o entes u órganos públicos con atribución legal para ello.*
- 4. Estudio técnico de cantidad de pasajeros movilizados, aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público (CTP) con no más de 3 años desde la fecha de su aprobación hasta la fecha de apertura del expediente tarifario.*

5. *Estimación del volumen mensual de pasajeros aproximado basado en el esquema operativo autorizado y la cantidad de pasajeros por carrera según la categoría de la ruta / ramal. Este mecanismo se muestra en la sección 4.13.2.b.*

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

(...)

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

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

“(...)

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

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

Si se cuenta con estudios técnicos aceptados por Aresep y/o aprobados por el CTP según los puntos 3 y 4 de la sección a) de este apartado, o un estudio de validación según los puntos 1 y 2 de la sección a) de este apartado, con no más de 3 años

de haber sido aceptados, se definirá por ramal un intervalo de confianza procedente de la información más reciente entre las fuentes indicadas.

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

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

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

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

(...)

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

ordinario. En caso de que no se cumpla esta última condición, se seleccionará el que corresponda al acto administrativo más reciente

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

(...)"

Fundamentado en lo anterior, se concluye que la selección del mecanismo para la determinación del volumen mensual de pasajeros se debe de realizar en el siguiente orden de prioridad:

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

C.1.1.1 Validación de los datos del SCP o estadísticas mensuales

Considerando que el expediente tarifario fue abierto el 21 de marzo de 2024, los doce meses anteriores a su apertura corresponde al período marzo 2023 a febrero 2024. El 20 de noviembre de 2023, mediante acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 (folios 41 al 47) el CTP aprobó una modificación de la ruta 671 fusionando los 5 ramales anteriores a solamente 2 ramales, dado esto, no es posible contar con 12 meses completos de información estadística para los dos ramales actualmente autorizados. Por lo tanto, no es posible utilizar los mecanismos 1 y 2 para el cálculo de volumen de pasajeros.

Atendiendo el orden de prioridad de la información disponible se debe de continuar con el siguiente mecanismo de cálculo de volumen de pasajeros.

C.1.1.2 Estudio técnico aceptado por la Aresep o aprobado por el CTP

El presente análisis, cuenta con un estudio técnico de cantidad de pasajeros aceptado por la Aresep, según el informe IN-0163-2024 del 21 de junio de 2024 (folio 434_Anexo 08), aceptado por el Intendente de

Transporte a.í. mediante oficio OF-0631-IT-2024 del 21 de junio de 2024 (folio 434_Anexo 08), el cual está vigente pues cuenta con menos de 3 años desde su aprobación o aceptación, por lo que es utilizado en este análisis tarifario.

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

Descripción de segmento tarifario	Volumen mensual pasajeros movilizados por segmento
San Vito-Río Negro	8.358
Río Negro-Los Corrales	7.490
Los Corrales-Vuelta de Huevo	4.964
Vuelta de Huevo-Fila Naranja	3.007
Fila Naranja-Santa Elena/Fila Tigre	1.595

De dicho estudio técnico se desprende también el dato de pasajeros movilizados por mes a nivel de ramal de la ruta 671:

Descripción de ramal	Volumen mensual pasajeros movilizados por segmento
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	3.897
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	5.130

Por lo anterior, la cantidad de pasajeros mensuales movilizados en la ruta 671 es de 9.027 pasajeros.

Se aclara que la sumatoria de los pasajeros movilizados por segmento no corresponde al volumen de pasajeros movilizados a nivel de ramal o ruta, ya que los datos por segmento representan la cantidad de pasajeros que se movilizan en esos trayectos, donde hay personas que se movilizan en varios segmentos durante un mismo viaje.

C.1.2 Distancia

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

“(…) se considerará, únicamente, el recorrido o itinerario de la ruta que consta en el contrato de concesión o descripción del permiso (autorizados por el CTP). La distancia podrá ser verificada a través de estudios técnicos que podrá disponer la

Aresep, utilizando para ello, entre otras técnicas, las que utilizan los instrumentos de medición basados en el sistema GPS (Sistema de Posicionamiento Global).”

Para el presente estudio, se toman como base las distancias calculadas por la Aresep mediante el informe IN-0122-IT-2024 del 30 de abril de 2024 (folio 434_anexo 09), según los recorridos autorizados mediante acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 del 20 de noviembre de 2023. El detalle de distancias es el siguiente:

N°	Descripción ramal	Distancia (km)	
		Carrera	Viaje
1	San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	67,25 ⁽¹⁾	33,63
2	San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	76,66 ⁽¹⁾	38,33

⁽¹⁾ *Corresponde a una distancia ponderada, considerando la cantidad de viajes que se realizan en cada recorrido perteneciente a los ramales. El ramal San Vito – Santa Elena posee 2 recorridos autorizados, mientras que el ramal San Vito – Fila Tigre posee 3 recorridos autorizados (folio 434_anexo 10).*

Por lo tanto, la distancia ponderada por carrera se establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, para el presente estudio se usará una distancia ponderada para la ruta 671 de 71 ,78 km por carrera (35,89 km por viaje).

Además, según lo aprobado por el CTP en el artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 del 20 de noviembre de 2023, la ruta 671 cuenta con un 13,0% de superficie de rodamiento no pavimentado (folio 434_Anexo 10), por lo cual no debe realizarse ningún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

Ahora bien, para el cálculo tarifario, dado que la información del volumen de pasajeros se encuentra a nivel de segmento, es necesaria la distancia de cada segmento. Al tener segmentos compartidos en uno o más ramales, estas distancias ponderadas fueron calculadas a partir de lo indicado en el informe IN-0163-2024 del 21 de junio de 2024 (folio 434_Anexo 08). Los cálculos de las distancias ponderadas de cada segmento se encuentran en el folio 434_Anexo 10, el resumen es el siguiente:

N°	Descripción segmento	Distancia por viaje del segmento (km)
1	San Vito-Río Negro	8,65
2	Río Negro-Los Corrales	9,22 ⁽¹⁾
3	Los Corrales-Vuelta de Huevo	7,66 ⁽¹⁾
4	Vuelta de Huevo-Fila Naranja	6,59
5	Fila Naranja-Santa Elena/Fila Tigre	4,21 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ *Corresponde a una distancia ponderada por la cantidad de viajes al tener dos recorridos autorizados posibles (folio 434_anexo 10).*

C.1.3 Carreras

De acuerdo con el punto 4.12.1.a. Carreras mensuales, de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se establece lo siguiente:

“(…)

Para la estimación de la cantidad de carreras mensuales de la ruta “r” en análisis (CM_r) y/o cantidad de carreras mensuales de los ramales “l” de la ruta “r” (CM_{rl}), se tomarán las carreras autorizadas según el acuerdo de horarios para la ruta “r” (CMA_r) establecido por el CTP”.

(…)”

Basado en los horarios autorizados mediante acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 del 20 de noviembre de 2023 (folios 41 al 47), se calcula una cantidad mensual de carreras autorizadas para la ruta 671. El detalle es el siguiente:

Descripción ramal	Carreras mensuales autorizadas
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	60,87
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	56,53

A apoyado en el criterio expuesto arriba, en el presente estudio se considera el dato de 117,40 carreras mensuales.

Además, según lo aprobado por el CTP en el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023, ninguno de los ramales de la ruta 671 tienen dentro de su recorrido el cobro de un peaje y/o transbordador.

C.1.4 Flota

C.1.4.1 Flota autorizada

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

“En el cálculo tarifario se considerarán únicamente las unidades autorizadas (flota) por el CTP (con identificación de placa), **según el acuerdo de flota vigente en la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud)**. El acuerdo vigente indicado en la solicitud de fijación tarifaria podrá formar parte del expediente tarifario y/o del expediente de requisitos de admisibilidad de la ruta bajo estudio.” (El resaltado no es del original).

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

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

Nota: la fecha de corte se refiere a la fecha en que fue publicada la resolución RJD-035-2016, es decir el 7 de marzo de 2016.

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

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

El presente cálculo tarifario considera, tal y como lo dispone la metodología tarifaria, la flota autorizada para la empresa, vigente al momento de la solicitud de fijación tarifaria (al momento del análisis de la admisibilidad de la solicitud), la cual consta en el oficio CTP-DT-DAC-INF-0531-2023 del 28 de noviembre de 2023 (folio 238 a 241). La clasificación de esas unidades consta en el oficio CTP-DT-DING-CONS-0009-2024 (folio 100). El detalle es el siguiente:

#	N° Placa		Año modelo	Unidad tipo	Regla
1	PB	3446	2023	Interurbana corta plana (TI)	2
2	PB	3447	2023	Interurbana corta plana (TI)	2

Según consulta en el Registro Nacional (folio 434_Anexo 11), las 2 unidades se encuentran a nombre de la empresa Autotransportes Cepul S.A.

C.1.4.2 Valor de las unidades

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

“(…)

4.9.1 *Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 1*

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

4.9.2 *Valoración de vehículos con reglas de cálculo tarifario tipo 2*

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

(...)

Tipos de reglas:

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

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

El detalle de la flota, así como los montos correspondientes de depreciación y rentabilidad para cada una de las unidades se indican en el modelo tarifario que sirve de base para el presente estudio, en la pestaña denominada: “4.Flota” (anexo 3).

El valor ponderado que será reconocido por el modelo tarifario es de ₡107.390.000 por autobús.

C.1.4.3 Cumplimiento de la Ley 7600.

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

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

El CTP mediante oficio CTP-DT-DAC-INF-0531-2023 del 28 de noviembre de 2023 (folios 238 a 241), indicó que la empresa cuenta con una flota que cumple en un 100% con la Ley N°7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad” y La ley 8556 “Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad”, por lo que la Aresep toma como válido dicho cumplimiento.

C.1.4.4 Inspección técnica vehicular (ITV)

En cuanto a la inspección técnica vehicular de las unidades autorizadas, conforme al punto 4.12.2.e., se discurre lo siguiente:

“(...) Se considerarán en el cálculo tarifario únicamente las unidades con la inspección técnica vehicular (IVE) con resultado satisfactorio y vigente al día de la audiencia pública. Durante el proceso de la revisión tarifaria, todas las unidades de la flota autorizada deberán tener la inspección técnica vehicular con resultado satisfactorio, de acuerdo al artículo 30 de la Ley N°9078 y sus reglamentos. Dicha verificación se realizará mediante consulta directa con la(s) empresa(s) autorizada(s) para realizar la inspección técnica vehicular. (...)” (el resaltado no es del original)

Mediante consulta electrónica realizada por esta Intendencia el 14 de junio de 2024 en el portal web dispuesto por el Consorcio Dekra CR para ese fin, se revisó el estado de la inspección técnica vehicular de la flota autorizada para la ruta 671, con lo que se determinó que las 2 unidades autorizadas

presentan la revisión técnica vehicular al día y en condiciones favorables (folio 434_anexo 13).

C.1.4.5 Edad promedio

La antigüedad máxima de las unidades autorizadas, según punto 4.12.2.f., se considera en el cálculo tarifario conforme a lo siguiente:

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

La edad promedio de la flota que se consideró para el cálculo tarifario es de 1 año. En este punto es importante indicar que las 2 unidades autorizadas presentan antigüedad menor a 15 años.

C.1.4.6 Clasificación del prestador según tamaño de la flota

De acuerdo con la resolución RE-0092-JD-2023, que modificó la metodología ordinaria en cuanto al cálculo de la depreciación y rentabilidad de las instalaciones, maquinaria, equipo, mobiliario y terrenos, para determinar los coeficientes aplicables a este caso en particular, es preciso determinar el tipo de empresa según cantidad de flota:

Categoría del operador	Flota autorizada al operador (autobuses)
<i>Micro</i>	<i>De 1 a 5</i>
<i>Pequeño</i>	<i>De 6 a 15</i>
<i>Mediano</i>	<i>De 16 a 35</i>
<i>Grande</i>	<i>36 o más</i>
<i>*Según clasificación establecida en la resolución RE-0083-JD-2023</i>	

Nótese que la clasificación del operador depende de la cantidad de autobuses que tenga autorizada el prestador para brindar el servicio de autobús en ruta regular. Es decir, se considera la cantidad total de unidades autorizadas al prestador, no a la ruta. En esa línea, en las secciones 4.4.1.b, 4.6.2.b y 4.6.2.d de la metodología tarifaria ordinaria se indica lo siguiente:

“(...)”

La cantidad de autobuses autorizados por el CTP a cada operador para ruta regular puede ser diferente a la cantidad de autobuses autorizados para la ruta que está siendo objeto de la aplicación de esta metodología. Para determinar la categoría del operador, se considerará la cantidad total de autobuses que el prestador tenga autorizados según la información más reciente que se disponga en la Aresep al momento de la admisibilidad de la solicitud tarifaria o la apertura del expediente tarifario del estudio de oficio.

(...)”

En este caso, la admisibilidad de la solicitud tarifaria se dio el 12 de abril de 2024 (folios 273 al 276). A ese momento, la última base de flota de ruta regular corresponde a la remitida por el CTP al 5 de abril de 2024 (folio 434_Anexo 14). De acuerdo con ese listado, la empresa Autotransportes Cepul S.A. tenía autorizados 13 autobuses para las diferentes rutas regulares en las que cuenta con título habilitante, de modo que el prestador se clasifica en la categoría de pequeña (de 6 a 15 unidades).

C.1.5 Tipo de cambio

El tipo de cambio es una variable que, metodológicamente, sólo afecta el cálculo tarifario si se cuenta con autobuses con reglas tipo 1 y/o un estudio de calidad del servicio que presente sus facturas en dólares.

Para este estudio tarifario, ninguna unidad autorizada para brindar el servicio se clasifica con reglas de cálculo tipo 1, por lo que no se considera el tipo de cambio dentro del estudio.

Para el estudio de calidad aprobado por el CTP, no se considera el tipo de cambio dado que las facturas se encuentran en colones.

C.1.6 Precio del combustible

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

“(...)

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

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

(...)

El precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ₡647,86 por litro, correspondiente al promedio del semestre que va desde el 1° de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

C.1.7 Tasa de rentabilidad

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

“(...)

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

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

(...)

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

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

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

Donde:

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

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

r_d = Costo del financiamiento.

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

r_e = Costo de los recursos propios.

(...)"

El presente estudio considera el siguiente dato:

Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 1 (1)	12,89%
Tasa de rentabilidad para reglas de cálculo tarifario tipo 2 (2)	11,58%

(1) Valor correspondiente a fecha del 1° de abril de 2024 (folio 434_Anexo 15).

(2) Valor determinado mediante resolución RE-0036-IT-2023 del 11 de julio de 2023 publicada en el Alcance N°136 a La Gaceta N°128 del 14 de julio de 2023.

C.1.8 Costo del estudio de calidad del servicio:

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

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

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

En los casos en que el costo de los estudios de calidad del servicio se encuentre expresado en dólares de los Estados Unidos, se debe hacer la conversión del costo a colones. Para obtener el monto en colones se utilizará el tipo de cambio de referencia diario de venta, publicado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), a la fecha de la factura de dicho estudio.

(...)

El estudio de calidad aprobado por el CTP, vigente al momento de la audiencia pública, de acuerdo con nuestros registros, es la evaluación de la calidad del servicio 2023 aprobada por la Junta Directiva del CTP en el artículo 7.1.3 de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 (folios 245 a 250). Las facturas aportadas por la empresa se presentan a folios 139 a 142, adicionalmente, dado que la evaluación de la calidad considera las tres rutas operadas por Autotransportes Cepul S.A., a folios 163 al 164 la empresa específica cuánto es el monto correspondiente a la ruta 671, por lo que dicho monto será considerado en el presente estudio tarifario.

D.1.9 Terrenos empleados en la prestación del servicio público

La metodología tarifaria vigente establece en la sección 4.6.2.d lo siguiente:

“(...)

Para el reconocimiento de la rentabilidad de terrenos de las instalaciones y edificaciones, el operador deberá:

- 1. Suministrar el dato de folio real o matrícula de cada uno de los inmuebles que se utilizan en la prestación del servicio de la ruta “r”; **a fin de que la Aresep pueda constatar los datos del propietario, la descripción del área y ubicación del terreno.***
- 2. Aportar la certificación de estar al día con el pago de impuestos de bienes inmuebles de la Municipalidad donde se ubica el (los) inmuebles empleados en la prestación del servicio, que especifique el valor por metro cuadrado de terreno.*
- 3. Cuando el terreno empleado en la operación del servicio de la ruta “r” no es propiedad del prestador del servicio de la ruta “r”, además se requiere la presentación de una copia certificada por notario público de los contratos de arrendamiento, de leasing, de comodato del inmueble o de cualquier otro contrato regulado en los códigos Civil o Mercantil, **con el fin de comprobar el uso del inmueble.***

A partir de la información indicada anteriormente, la IT podrá verificar en el trámite de fijación tarifaria que los bienes inmuebles consignados en dicha información son utilizados en la prestación del servicio de la ruta “r”.

En los casos donde el operador no sea el propietario de los terrenos utilizados para la prestación del servicio, se reconocerá como rentabilidad mensual al capital invertido en terrenos en la ruta “r”, el valor en colones menor entre el valor mensual obtenido de la aplicación de la ecuación 65 y el valor mensual derivado del documento acreditado en el punto 3 anterior.

(...)” (Lo resaltado es suplido)

La información relacionada con los terrenos empleados en la prestación del servicio público de la ruta 671 fue remitida por el prestador y visible a folios 104 al 108 y 255 al 257. Se tiene en resumen lo siguiente:

Terreno	Finca	Municipalidad	Área (m ²) ^{1/}	Valor (¢/m ²) ^{2/}	¿El operador es el propietario?	Monto mensual de arrendamiento u otro
1	6-252511-000	Coto Brus	6.847	11.918	No	¢100.000
<p>1/ Según consulta en la página web de Registro Nacional (folio 434_Anexo 16). 2/ Se obtiene de dividir el valor de los terrenos según la certificación municipal (folio 257), entre el área total del terreno.</p>						

A continuación, se presenta el detalle de la finca señalada:

- Finca 6-252511-000 (Coto Brus)

Según el Registro Nacional este terreno es propiedad de Autotransportes Somosa S.A., mide 6.847 metros cuadrados, los cuales se dedican para el servicio público de las rutas 636, 660 y 671 (folios 104 al 108), y el terreno tiene un valor de 81.603.848,80 colones, según certificación de la Municipalidad de Coto Brus (folio 257), teniéndose como resultado un valor por m² de 11.918,19 colones. De acuerdo con el contrato de arrendamiento el monto que debe cancelar Autotransportes Cepul S.A. por el uso del inmueble para la ruta 671 es de 100.000 colones mensuales.

De modo que, para la determinación de la rentabilidad sobre el capital invertido en terrenos, se considera la finca 6-252511-000.

De acuerdo con la metodología tarifaria vigente y los criterios ahí establecidos, los cálculos para la determinación de la rentabilidad del capital invertido en terrenos se encuentran desarrollados en la pestaña “8.Estructura de costos” del anexo 3 del presente informe.

C.1.10 Sistema de pago electrónico

De acuerdo con lo establecido en las secciones 4.4.1.d y 4.6.2.d de la metodología tarifaria vigente, la determinación de los costos asociados al sistema de pago electrónico depende de la cantidad de unidades que estén equipadas con dicho sistema y en funcionamiento, según los criterios y normativas del SINPE-TP.

En este caso, la ruta 671 no ha implementado el sistema de pago electrónico SINPE-TP, de modo que no procede realizar los cálculos tarifarios correspondientes.

C.2. Recomendación técnica sobre el análisis tarifario

C.2.1 Sobre las competencias de Aresep

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

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

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

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

También y bajo ese pensamiento, es necesario señalar que esas fijaciones tarifarias deben obedecer al marco regulatorio estipulado en los artículos 3

inciso b) (servicio al costo) 31 (fijaciones de tarifas y precios) y 35 (acceso a estudios técnicos) de la citada ley, acompañados también del artículo 4 inciso a) punto 2 del Reglamento a la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (funciones y obligaciones de la Aresep), pues en ellos se asientan los parámetros, criterios y elementos centrales de las fijaciones de tarifas.

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

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

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

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

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

No hay duda y se tiene claridad entonces y así lo acuerpa lo desarrollado en los párrafos que anteceden, que la definición técnica de la fijación tarifaria, le compete única y exclusivamente a la Aresep; potestad que se configura por principio de legalidad, en un poder-deber exclusivo y

excluyente, que no puede ni debe ser desconocido, según lo dispone el artículo 11 de la Constitución Política y los numerales 11, 56 y 129 de la Ley General de la Administración Pública (en adelante LGAP).

Además, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la LGAP en cuanto que la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios, teniendo presente, por otra parte, que las potestades de la Administración Pública son irrenunciables, intrasmisibles e imprescriptibles, a partir de lo dispuesto en los artículos 11 y 66 de la LGAP, en correlación con el artículo 35 del Código Procesal Contencioso Administrativo, Ley 8508, que regula las omisiones de la Administración Pública.

Adicionalmente, la Junta Directiva de la Aresep mediante el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, notificado a esta Intendencia con el oficio OF-0304-SJD-2021 del 16 de junio de 2021 (folio 434_Anexo 17) dispuso:

“(…)

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

(…)”

C.2.2 Acerca de la competencia interna de la Intendencia de Transporte para fijar tarifas

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

C.2.3. Acerca de la estructura del pliego tarifario

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

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

Es a partir de este examen técnico de valoración, que la Autoridad Reguladora frente a un estudio ordinario tarifario, puede en conjunto con el resto del acervo documental que cuente dentro del expediente administrativo del estudio tarifario en cuestión, asociado con el expediente de requisitos de admisibilidad propio del operador donde reposa la información directa y primaria del prestador del servicio, decidir acerca de la necesidad de mantener o modificar el pliego tarifario vigente de la ruta, especificando por supuesto los motivos técnicos y legales por los cuales se considera tal situación (motivo y motivación del acto administrativo), esta facultad queda más que clara en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 de la Junta Directiva de Aresep (folio 434_Anexo 17).

Dicho lo anterior, bajo esa lógica expuesta, es claro que la Autoridad Reguladora tiene la potestad exclusiva y excluyente para definir la estructura del pliego tarifario para una determinada ruta.

Habiendo analizado el caso de la ruta 671, nos encontramos ante una ruta de extensión relativamente extensa (ruta interurbana corta), por lo que es razonable considerar el establecimiento de un pliego tarifario con estructura simple y una cantidad razonable de segmentos tarifarios. Considerando la información disponible y los segmentos mostrados en el estudio técnico de volumen de pasajeros, se considera razonable mantener la estructura mostrada en dicho informe en el pliego que se propone establecer. Es importante recalcar que la migración hacia estructuras tarifarias simplificadas es conveniente de cara a la implementación de los proyectos de modernización del transporte público, como lo es el proyecto del sistema de pago electrónico a nivel nacional (SINPE-TP).

La estructura del pliego tarifario que se propone respeta el principio del servicio al costo y equilibrio financiero de la estructura productiva modelo definida en la metodología tarifaria ordinaria vigente, ya que son las tarifas que permiten cubrir todos los costos reconocidos y la rentabilidad del servicio según la movilización de los usuarios.

Asimismo, esta aplicación se apega a lo dispuesto en los artículos 4 y 14 de la Ley 7593, según los cuales la Aresep debe armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores y procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores.

También se alinea con los artículos 4 y 16 de la LGAP, según los cuales “la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios”, además que no pueden dictarse actos a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

Adicionalmente, es importante recalcar la instrucción dada por la Junta Directiva de Aresep en el acuerdo 02-47-2021 de la Sesión Extraordinaria 47-2021 del 3 de junio de 2021, según la cual queda claro que la definición de la estructura tarifaria contenida en el pliego de las rutas del servicio de autobús es competencia exclusiva y excluyente de la Aresep.

Por lo tanto, esta alternativa es técnicamente viable y beneficiosa para usuarios y prestador, ya que, desde el punto de vista de conveniencia y oportunidad, se define un pliego tarifario simple en una ruta que por su distancia es razonable contar con segmentos tarifarios y que, en su conjunto, permite recuperar los costos y rentabilidad de la empresa de acuerdo con la metodología tarifaria ordinaria vigente.

Esta propuesta también se apega a la “Política regulatoria de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos”, aprobada por la Junta Directiva de la Aresep mediante la resolución RE-0206-JD-2021 del 5 de octubre de

2021, principalmente en los pilares “Regulación con propósito” y “Regulación independiente y coordinada con el entorno”, cuyos objetivos son:

“(…)

Objetivo específico 4: Implementar un modelo regulatorio para la consecución del valor público, orientado a fines, que considera los riesgos y se basa en la evidencia científica disponible, flexible, habilitante, prospectiva que logre anticipar el accionar institucional ante las dinámicas coyunturales del entorno, en un marco de transparencia y rendición de cuentas.

(…)

Objetivo específico 6: Fortalecer la independencia, la autonomía y la vinculación con el entorno del ente regulador, de forma tal que la toma de decisiones se realice en apego a criterios técnicos, amparados en la normativa y en defensa de las competencias institucionales mediante roles, responsabilidades, propósitos y objetivos claros sobre las funciones regulatorias propiciando un relacionamiento con el entorno que mejore el impacto de la regulación en los objetivos de desarrollo del país.

(…)”

Como se indicó anteriormente, la información de cantidad de pasajeros movilizados, contenida en el informe aceptado por la Intendencia (folio 434_Anexo 08), se encuentra desagregada a nivel de segmento tarifario, por lo que en apego a lo establecido en el apartado 4.8.3 de la metodología tarifaria ordinaria vigente, se recomienda utilizar el dato de cantidad de pasajeros movilizados derivado de ese estudio y aprobar las siguientes tarifas por pasajero para los segmentos de cada uno de los ramales de la ruta 671. El detalle de las tarifas resultantes aplicando la regla de redondeo vigente es como se muestra:

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 Naranjo	Sin tarifa	345	0	0
	Fila Naranjo- 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 Naranjo	Sin tarifa	345	0	0
	Fila Naranjo-Fila Tigre	Sin tarifa	220	0	0

Ahora bien, de acuerdo con la ecuación 82 de la metodología tarifaria ordinaria vigente (sección 4.8.3), cuando una ruta está compuesta por segmentos tarifarios, las tarifas de cada recorrido serán simplemente la sumatoria de las tarifas de los segmentos que la componen, es decir, se tendrán tarifas para los distintos desplazamientos entre los cortes tarifarios de cada recorrido, dando como resultado nuevas tarifas para recorridos que hoy no cuentan con tarifas específicas vigentes aprobadas. Por lo tanto, con el resultado de aplicar la metodología tarifaria vigente y según lo explicado previamente, se propone:

i. Establecer las siguientes tarifas para la ruta 671:

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	665	665	-
San Vito-Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranjo	32,12	925	1675	750	81,08%	465	840	375	80,65%
San Vito-Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena	33,63	1030	1895	865	83,98%	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 Naranjo	23,47	Sin tarifa	1225	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito-Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro- Santa Elena	27,27	Sin tarifa	1445	-	-	Sin tarifa	725	-	-
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 Naranjo	14,25	Sin tarifa	745	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito-Santa Elena	Los Corrales- Santa Elena	18,05	Sin tarifa	965	-	-	Sin tarifa	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. %	
(con entrada a Fila Pinar)											
San Vito-Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranjo	6,59	Sin tarifa	345	-	-	Sin tarifa	0	-	-	-
San Vito-Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Santa Elena	10,39	Sin tarifa	565	-	-	Sin tarifa	0	-	-	-
San Vito-Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Fila Naranjo-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	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	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	665	665	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Naranjo	32,12	925	1675	750	81,08%	465	840	375	80,65%	80,65%
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Tigre	38,33	1075	1895	820	76,28%	540	950	410	75,93%	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 Naranjo	23,47	Sin tarifa	1225	-	-	Sin tarifa	0	-	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Fila Tigre	28,12	Sin tarifa	1445	-	-	Sin tarifa	725	-	-	-
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 Naranjo	14,25	Sin tarifa	745	-	-	Sin tarifa	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. %
entrada a Fila Pinar y El Roble)										
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales- Fila Tigre	18,9	Sin tarifa	965	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Naranjo	6,59	Sin tarifa	345	-	-	Sin tarifa	0	-	-
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Tigre	11,24	Sin tarifa	565	-	-	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	-	-

ii. Eliminar las siguientes tarifas de la ruta 671:

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)		Tarifa Adulto Mayor (colones)	
			Vigente	Recom.	Vigente	Recom.
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Mendez	24,91	795	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Fila Guinea	23,45	760	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Cementerio	21,41	695	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-La 23	13,99	445	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Las Brisas	12,96	415	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Aguas Claras	4,89	165	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	Tarifa Mínima	-	115	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Santa Elena (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Fila Pinar	25,24	810	Se elimina	405	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Santa Elena	32,33	1.030	Se elimina	515	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Mendez	24,91	795	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Guinea	23,45	760	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Cementerio	21,41	695	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-La 23	13,99	445	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Las Brisas	12,96	415	Se elimina	0	Se elimina

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa Regular (colones)		Tarifa Adulto Mayor (colones)	
			Vigente	Recom.	Vigente	Recom.
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Aguas Claras	4,89	165	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Tarifa Mínima	-	115	Se elimina	0	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Pinar	25,24	810	Se elimina	405	Se elimina
San Vito- Fila Tigre (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-El Roble	19,48	630	Se elimina	0	Se elimina

Para mayor claridad se adjunta en el anexo 4 las matrices tarifarias de cada ramal. Todo el cálculo tarifario con base en la metodología tarifaria ordinaria vigente se muestra en el anexo 3.

Se indica que la tarifa mínima se elimina en función de que se está proponiendo una fijación tarifaria por segmentos, por lo que cada posible desplazamiento va a contar con una tarifa autorizada.

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

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 3503, en los recorridos inferiores a los 25 km, los adultos mayores cuentan con la exoneración del 100% en el pago de la tarifa, la exoneración es del 50% en recorridos mayores a 25 km y menores a 50 km. Asimismo, de dicho artículo se desprende igualmente que los niños menores de 3 años viajarán gratis.

Estas tarifas propuestas 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. Por lo tanto, el prestador del servicio debe cumplir a cabalidad dicho esquema operativo, conforme a la normativa vigente y al contrato suscrito con el CTP, de forma que concuerden las tarifas propuestas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el cálculo tarifario.

C.2.4 Análisis de la solicitud de la empresa de realizar ajustes escalonados

A folios 200 al 201 la empresa solicita que el ajuste tarifario se realice de forma escalonada, un primer tracto con la publicación de la resolución en La Gaceta y un segundo tracto 8 meses después de la publicación.

En este punto, es importante indicar que a partir de la metodología tarifaria vigente se calcula el ajuste requerido para asegurar el equilibrio financiero de la estructura productiva modelo y no contempla la posibilidad de que ese equilibrio pueda ser alcanzado mediante tractos. El ajuste tarifario obtenido al aplicar la metodología tarifaria vigente es el que contempla los recursos necesarios para cubrir los costos e inversiones según el esquema operativo vigente y la estructura productiva modelo, considerando además el volumen de pasajeros movilizados; de modo que no es posible diluir o fragmentar ese ajuste en el tiempo.

Sobre la posibilidad de dividir un ajuste tarifario en tractos en el servicio de autobús, ya la Junta Directiva de la Aresep se refirió a este tema con la resolución RJD-174-2016 del 17 de noviembre de 2016, publicada en el Alcance N°297 a La Gaceta N°238 del 12 de diciembre de 2016, de la que conviene extraer lo siguiente:

“(...)

Es decir, por medio de la aplicación de la metodología tarifaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) se establece la tarifa por pasajero de la ruta “r” (que puede ser mayor, menor o igual que las tarifas vigentes de la ruta “r”) en un periodo de tiempo determinado. La aplicación de este ajuste tarifario en tractos, es contrario al objetivo de propiciar una sostenibilidad financiera, en razón de que si no se otorga el ajuste completo determinado en la aplicación del modelo tarifario, no se cumple con la igualdad establecida en la ecuación 1 (folio 387), que se presenta a continuación:

“(...)

4.1 Fórmula general de la metodología

La presente metodología sigue un proceso de cálculo de la tarifa, por pasajero, de cada ruta de transporte remunerado de personas, de conformidad con una serie de elementos técnicos (coeficientes y costos) de carácter general. La expresión más general de las tarifas calculadas por pasajero se obtiene de la siguiente ecuación:

$$T_r = \frac{CT_r}{P_r} \quad \text{con } Pr > 0$$

Ecuación 1

Donde:

T_r = Tarifa por pasajero de la ruta "r".

CT_r = Costos totales mensuales de la ruta "r" (ver ecuación 2).

P_r = Volumen mensual de pasajeros movilizados en la ruta "r" (ver ecuación 53).

r = Ruta de transporte remunerado de personas.

La tarifa que deberá pagar un usuario para una ruta (T_r) estará determinada por el costo total mensual de brindar el servicio, incluyendo una rentabilidad o retribución mensual sobre la base tarifaria, en donde también se contabiliza la cantidad de pasajeros mensuales que utilizan y pagan el servicio en esa ruta por mes.

(...)"

En sentido estricto, de lo anterior se desprende que cualquier tarifa (T_r) multiplicada por el volumen mensual de pasajeros (P_r) que no sea igual a los costos totales mensuales (CT_r), daría como resultado una desigualdad entre los ingresos requeridos y los costos mensuales de brindar el servicio ($T_r * P_r \neq CT_r$), con lo cual no se alcanzaría el equilibrio financiero.

Sobre el equilibrio financiero, mediante el oficio 704-DGAJR-2016, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria de la Aresep ha indicado:

"(...) el principio de equilibrio financiero implica que las tarifas no pueden ser fijadas en montos o porcentajes que provoquen una situación de déficit o de superávit para el prestador del servicio público. Además, implica el equilibrio financiero, un equilibrio entre el costo real del servicio y la tarifa a cargo del usuario, respetando el criterio de equidad. Lo anterior, con el fin de garantizar la continuidad del servicio y una retribución competitiva que permita la adecuada prestación en condiciones de calidad, confiabilidad, continuidad y eficiencia, en el presente y en el futuro.

(...)."

(...)

Si bien es cierto, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, tiene la potestad de fijar las tarifas de los servicios públicos, esa competencia se ejerce de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 3 y 31 de la Ley 7593.

La fijación de las tarifas debe responder al principio de servicio al costo y equilibrio financiero, tal como lo señala el artículo 3 de la Ley 7593. De manera que la tarifa debe contemplar los costos necesarios para prestar el servicio, que permitan una retribución competitiva y que garanticen el adecuado desarrollo de la actividad.

El principio de equilibrio financiero procura armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios, así como el equilibrio entre las necesidades de estos. Cumpliendo con los objetivos fundamentales que el legislador le ha confiado, esta Autoridad debe velar porque los requisitos de calidad, cantidad, oportunidad y confiabilidad necesarios para prestar en forma óptima los servicios públicos, sean cumplidos.

(...)”

Por lo tanto, esta Intendencia rechaza la solicitud planteada por la empresa de realizar ajustes escalonados.

C.3 Comparación del ajuste tarifario propuesto y el solicitado:

El ajuste solicitado por la empresa, visible a folio 200 y herramienta Excel del modelo tarifario visible a folio 160, era un aumento general de 100,30% sobre todas las tarifas vigentes, con una tarifa promedio calculada para el conjunto de ramales de ¢1.218. En este informe, de acuerdo con lo explicado en las secciones previas, se tienen variaciones respecto al pliego tarifario vigente que van desde 63,64% hasta 86,01%, con una tarifa promedio por pasajero del conjunto de ramales de ¢1.186.

La diferencia entre la tarifa promedio calculada en este informe final y la solicitud de la empresa se debe al siguiente aspecto:

Volumen de pasajeros

SOLICITUD PRESTADOR	INFORME FINAL
7.928 pasajeros/mes	9.027 pasajeros/mes
<i>La empresa presentó su solicitud utilizando el volumen aproximado para los dos ramales de la ruta. Como se explicó en la sección C.1.1 del presente informe, para la propuesta tarifaria se utilizó el dato de volumen de pasajeros a nivel de segmento tarifario derivado del estudio técnico aceptado por la Aresep.</i>	

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

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

“(…)

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

“(…)

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

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

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

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

- i. Se debe entender que el término “ruta corta” del acuerdo 025-061-98 se refiere al concepto de “ruta urbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido igual o menor a 25 kilómetros.*

- ii. Se debe entender que el término “ruta más larga” corresponde al concepto de “ruta interurbana”, definida esta como una ruta con recorrido en un sentido mayor a 25 kilómetros.
- iii. La situación de “corredor común” se circunscribe a aquellos casos en los cuales se den las siguientes condiciones:

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

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

(...)

Para el análisis de corredor común, se consideran aquellas rutas con corredor común con la ruta 671 que constan en los acuerdos de la Junta Directiva del CTP. De conformidad con lo establecido en la constancia CTP-DT-DING-CONS-0011-2024 del 2 de febrero de 2024 de la Junta Directiva del CTP (folios 252 al 253), la ruta 671 operada por la empresa Autotransportes Cepul S.A. comparte corredor común con las siguientes rutas:

N°	Ruta	Operador
1	660	Autotransportes Cepul S.A.
2	662 ^{1/}	Víctor Hugo Carvajal Rivera

^{1/} El código de ruta 662 fue desactivado según acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 13-2024 del 12 de abril de 2024, fusionándolo bajo el código único 661 (folio 483 del expediente administrativo RA-310).

Para determinar si las coincidencias geográficas de los recorridos de las rutas indicadas con la ruta 671 cumplen el criterio de corredor común contenido en la metodología tarifaria vigente, se realiza el análisis del cumplimiento de los tres criterios anteriormente descritos:

C.4.1 Existencia de ruta larga y corta

Según la distancia de cada ruta se clasifican en urbana o interurbana, si es mayor a 25 kilómetros se clasifica como interurbana y si es menor a 25 kilómetros se clasifica como urbana. Es importante indicar, tal y como lo indica la metodología tarifaria vigente, que la distancia de la ruta es la que determina la clasificación que debe dársele a la ruta, en este sentido si la ruta es conformada por varios ramales con diferentes distancias, entonces la determinación de la distancia para la ruta se calcula mediante la ponderación de la distancia de cada ramal con respecto a la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal, esto tal y como se realiza en el modelo tarifario.

Con base a lo anteriormente señalado la tipología de las rutas del corredor común con respecto a la ruta 671, la cual se clasifica como una ruta interurbana (distancia ponderada de viaje de 35,89 km), es el siguiente:

Ruta	Descripción	Distancia ponderada por viaje (km) ⁽¹⁾	Tipo de ruta según distancia ponderada
660	San Vito de Coto Brus-El Ceibo-Piedra Pintada-La Niña	8,44	Urbana

⁽¹⁾ El detalle de cálculo para la distancia ponderada se muestra en el folio 434_Anexo 19.

Acorde a lo anterior, se obtiene que la ruta 660 y la ruta 671, cumplen el primer criterio de corredor común, en el cual debe compartir recorrido una ruta larga (ruta interurbana) con una ruta corta (ruta urbana).

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

Según lo establecido en la constancia CTP-DT-DING-CONS-0011-2024 del 2 de febrero de 2024 del CTP, se puede constatar que se cumple el segundo criterio el cual se refiere el compartir un tramo común del recorrido, entre las rutas 660 y 671, denominado “corredor común”, específicamente indica que comparten el siguiente tramo: desde Terminal Municipalidad de San Vito hasta Parque de Aguas Claras San Vito (4,4 km).

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

El tercer y último criterio para cumplir con el criterio de corredor común, es la existencia de fraccionamientos tarifarios en el tramo que comparten en común. Para determinar si se cumple el criterio podemos observar que el primer corte tarifario de la ruta 671 (ruta larga) según la propuesta tarifaria desarrollada en este informe es San Vito-Río Negro con una distancia por viaje de 8,65 km, es decir, se encuentra posterior al tramo compartido con la ruta 660: San Vito-Parque de Aguas Claras San Vito (4,4 km). Por lo tanto, no presenta fraccionamientos tarifarios coincidentes, lo que significa que atienden a centros poblacionales distintos, y se trata únicamente de una convergencia de operadores dentro de ese espacio de vía pública, por lo que, no se cumple el último criterio que debe existir una tarifa establecida (fraccionamiento) para la ruta larga en el tramo que comparte con la ruta corta.

En conclusión, con base en la metodología tarifaria vigente, no procede ajustar ninguna tarifa de ninguna otra ruta por concepto de corredor común.

(...)”

- II. Igualmente, del informe IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con las posiciones presentadas en el proceso de audiencia pública, se tiene lo siguiente:

“(...)

D. AUDIENCIA PÚBLICA

D.1 POSICIONES ADMITIDAS

D.1.1. POSICIONES RECIBIDAS EN AUDIENCIA PÚBLICA PRESENCIAL

SEDE: Salón comunal de la Asociación de Desarrollo Integral de San Francisco de Dos Ríos

1. **Oposición:** *Rutbel Navarro Cordero, cédula de identidad número 3-0269-0975. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: 400 noroeste de la guardia rural de Santa Elena, Calle Kamakiri, casa color verde.*
 - *Estoy de acuerdo con que la empresa necesita sobrevivir y merece un ajuste, pero que no nos maltrate tanto a los usuarios.*
 - *Que a San Vito - Santa Elena o Pittier, nos den una línea directa a nosotros ya que quieren solicitar la tarifa.*
2. **Coadyuvancia:** *Omar Delgado Jiménez, cédula de identidad número 1-0546-0889. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico delgadojimenezomar7@gmail.com*
 - *La empresa fue muy valiente al tomar la ruta.*
 - *El servicio de autobús es muy eficiente.*
 - *Le parece exagerado el aumento de San Vito a Santa Elena y que se puede hacer gradual.*
3. **Coadyuvancia:** *Jorge Garita Hernández, cédula de identidad número 2-0288-0412. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico jorgegarita1953@gmail.com*

- *Hace 13 años no se hace aumentos.*
- *Unidades buenas y la empresa se preocupa por dar trabajo.*
- *Mi ilusión es que la empresa siga prestando el servicio con la misma calidad y si se puede mejorar.*
- *Hay buena cantidad de viajes que nos permiten movilizarnos.*
- *Es necesario que la empresa tenga los medios posibles para que ellos nos den ese servicio totalmente de acuerdo con los aumentos salariales, gente que se sacrifica para el trabajo y tienen derecho a todos los aumentos, y si tenemos una empresa lo suficientemente económica, puede retribuirle esos a sus trabajadores.*

4. Oposición: *María Auxiliadora González Soto, cédula de identidad número 6-0343-0654. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública presencial y en la audiencia virtual. No presenta escrito. Notificaciones: Al correo electrónico kathyamoli73@hotmail.es*

- *El aumento es necesario, pero no sé si hay alguna manera de negociar, o llevar un tipo negociación.*

D.1.2 POSICIONES RECIBIDAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL (PLATAFORMA ZOOM):

5. Coadyuvancia: *Autotransportes Cepul S.A. cédula jurídica 3-101-073305, representada por el señor Edwin Herrera Arias, cédula de identidad número 1-0911-0370, en su condición de apoderado especial administrativo. Observaciones: Hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folio 325 al 331). Notificaciones: Al correo electrónico transportescepul@gmail.com*

- *La Aresep tiene varios escenarios para resolver la solicitud tarifaria, puede ser utilizando la demanda histórica y el volumen aproximado, la demanda estimada por el estudio efectuado el cual da un valor similar al estudio realizado por el CTP. Por lo cual se solicita que, si la tarifa da un 75% que se aplique en dos tramos, uno de 50% y el restante en segundo momento.*

D.1.3 POSICIONES ENVIADAS AL EXPEDIENTE:

6. Oposición: *Asociación de Desarrollo Integral Específica para la Planta de Reciclaje de Coto Brus, Puntarenas, representada por el señor Roberto Lacayo Bonilla, cédula de identidad número 6-0224-*

0595. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folios 315).

Notificaciones: Al correo electrónico rlacayobo@gmail.com

- Las condiciones del camino han variado a través de los últimos ajustes, ya que se ha asfaltado más de un 80% de la ruta.
- Que el Intendente solo ha aceptado tarifazos para las rutas del cantón de Puntarenas siendo un golpe muy duro para el bolsillo de las personas pobres usuarias.
- Se solicita que las tarifas se ajusten que vaya acorde a los costos de vida, más que esta zona ha sido muy golpeada y deben trasladarse a los servicios de salud y otros.
- Las fuerzas vivas del cantón en el 2017 iniciaron una lucha por un tarifazo que, aunque seamos conscientes de las inversiones, costos operativos pero esta solicitud dejará a muchos sin el servicio.
- La empresa cobra tarifas completas al usuario en trayectos cortos ya que las mismas barras reportan en cada carrera al usuario subirse y bajarse y en su trayecto se cobra tarifas completas.
- No hay en el expediente tarifas en distancias como Santa Elena a Fila Guinea por lo cual a ese usuario se le cobraría una tarifa como si viaja a San Vito a Santa Elena.
- La empresa dejó de hacer rutas a Fila Pinar, El Roble principalmente los domingos, y hasta recorridos autorizados se han dejado de hacer.
- Se ha estado metiendo un bus de recargo toda la ruta en un solo viaje, en esta solicitud tarifaria la empresa metió todas las carreras supuestamente con dos buses lo cual hace que baje los gastos en las unidades que cubren los recorridos.
- Un tarifazo como este consigo trae una baja de demanda que no le sirve a la empresa.
- Recurrimos a las instancias incluso al Presidente, ya que el Intendente de Transporte (Edward Araya Rodríguez) nunca defendió a los usuarios, que también conoce que se cometen errores y siempre autorizó tarifazos.

7. Oposición: Roberto Lacayo Bonilla, cédula de identidad número 6-0224-0595. Observaciones: No hace uso de la palabra en la audiencia pública. Presenta escrito (visible a folios 316, 317, 319 y 320).
Notificaciones: Al correo electrónico rlacayobo@gmail.com

- La empresa ha abandonado horarios de carrera como los domingos. Esto es menos gastos que el bus lo cual es verificable en el sistema de barras.

- *No se están haciendo todos los recorridos. Ninguna carrera entra a Fila Pinar y El Roble como fueron eliminados y están autorizados por el CTP.*
- *Si se da este aumento los resultados serán desastrosos en la demanda lo que acarrea un daño al usuario.*
- *Esta empresa en recorridos cortos cobra tarifa completa trayendo un alto costo al usuario y un beneficio único a la empresa.*
- *La empresa tiene rutas con un bus único.*
- *Solicita que sea anulado este aumento desmedido y se ajuste a una tarifa justa a la inversión.*
- *El CTP no ha realizado un estudio técnico de demanda hace más de cinco años ni estudio de satisfacción al usuario.*
- *Solicita una tarifa más justa y posibilidad de negociar con el empresario.*
- *El precio del diésel ha bajado y la empresa incorporó autobuses economizadores y menos recorridos.*
- *La inversión no puede cobrarse en un solo tracto y debería ajustarse a los 15 años de servicio.*
- *Se modificó el sistema operativo sin algún estudio al usuario ni existe un estudio de satisfacción al cliente.*
- *No existe demanda o volumen de pasajeros el cual en esas condiciones tan graves violenta un principio legal para que la Intendencia acepte un tarifazo.*
- *El estudio de demanda avalado no indica los meses que fue realizado si fue alta o baja demanda.*
- *La demanda histórica puede fluctuar en cambios de la economía, población y un tarifazo puede traer problemas de menos uso del servicio y problemas a la empresa lo cual afecta la accesibilidad al servicio.*
- *Los datos de volumen no calzan con el último estudio realizado.*
- *Los costos operativos bajaron.*
- *Se ratifica que no concuerda los datos de estructura de ramales y está irregularidad se da hace tiempo no hay códigos de fraccionamientos.*
- *Se debe aplicar los estudios del CTP y Aresep en apego al artículo 1 y 6 de la ley 6227.*
- *Rechazo la solicitud en apego a los principios que rigen el artículo 41 y 129 de nuestra Constitución Política.*
- *Dentro de la petitoria de la empresa ha solicitado un aumento del 57% en un solo tracto y el Intendente de Transporte (Edward Araya Rodríguez) elevó la propuesta al 100%.*
- *La empresa es consciente no hay una autorización de ramales presentado en esta solicitud (autorización ramales por Aresep o CTP) en beneficio de los usuarios. En este caso a efecto de este elemento más solicito sea rechazado dicha solicitud y el recorrido enviado a audiencia pública que se ajusten esos elementos legales para aumentar la tarifa*

D.2 POSICIONES NO ADMITIDAS

8. Posición: Tania Arroyo, no indica cédula de identidad.

Observaciones: Envía correo electrónico sin firmar (visible a folio 314).
Resolución de Rechazo No. RE-0068-DGAU-2024

Notificaciones: Al correo electrónico thanisaikarroyo@gmail.com

9. Posición: Xinia Montero Fernández, no indica cédula de identidad.

Observaciones: Envía correo electrónico sin firmar (visible a folio 318).
Resolución de Rechazo No. RE-0069-DGAU-2024

Notificaciones: Al correo electrónico xiximont@hotmail.com

D.3 RESPUESTAS A LAS POSICIONES ADMITIDAS

Cuadro guía de respuestas		
# de posición	Participante	# de respuesta(s)
1	Rutbel Navarro Cordero	2, 4
2	Omar Delgado Jiménez	2, 3, 5
3	Jorge Garita Hernández	2
4	María Auxiliadora González Soto	2, 5
5	Autotransportes Cepul S.A.	1,2, 5
6	Asociación de Desarrollo Integral Específica para la Planta de Reciclaje de Coto Brus	4, 6, 7, 9, 10, 12
7	Roberto Lacayo Bonilla	4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15

1) Sobre la coadyuvancia Autotransportes Cepul S.A.

Respecto a la coadyuvancia interpuesta por Autotransportes Cepul S.A es preciso aclarar el tema de la figura de la intervención adhesiva o coadyuvancia, a la cual le resulta aplicable lo dispuesto en los artículos 276 al 279 de la LGAP y el artículo 13 del Código Procesal Contencioso Administrativo (en adelante CPCA), Ley N°8508, aplicado de manera supletoria conforme al numeral 229 de la LGAP.

La LGAP, al regular el procedimiento administrativo, dispone en su artículo 276, lo siguiente

"(...) 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 (...)" (Resaltado es nuestro).

En ese sentido, el numeral 278 de la LGAP dispone:

"(...) El coadyuvante no podrá pedir nada para sí, no 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 (...)"

Asimismo, el numeral 279 *Ibidem* indica:

"(...) No podrá pedirse nada contra el coadyuvante y el acto que se dicte no le afectará (...)"

El artículo 13 del CPCA, en la misma línea de la LGAP, establece en lo que interesa lo siguiente:

*"(...) 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.

3) La oposición a la intervención del coadyuvante deberá formularse dentro de los tres días posteriores a la notificación del respectivo apersonamiento, o bien, en la audiencia preliminar. En este último supuesto, el juez resolverá ahí mismo. Si ya se ha superado esa etapa procesal, deberá ser resuelta en forma interlocutoria. (...)" (Resaltado es nuestro)

Sobre el coadyuvante, dispuso de forma expresa la Sala Constitucional en la sentencia N° 3350-95, lo siguiente:

*(...) 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. (...)" (Resaltado es nuestro).*

Según la normativa y la jurisprudencia supra citada, la figura del interventor adhesivo o 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. (En esa línea, puede verse la resolución RE-0046-JD-2023 de las 17:58 horas del 8 de marzo del 2023 de la Junta Directiva de la Aresep, expediente administrativo ET-001-2021)

Al respecto, en el caso concreto se debe indicar que la empresa Autotransportes Cepul S.A., no ostenta un **interés indirecto**, para ser tenida como interventor adhesivo o coadyuvante en el presente estudio tarifario aquí analizado, sino un **interés directo**, ya que dicha empresa, es **parte principal del proceso de fijación ordinaria tarifaria**, pues es la operadora del servicio público de la ruta 671, por ende, el acto final que se dicte, si le afecta directamente. 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 (...)”*

Dicha norma, se debe concordar con el artículo 50 del Reglamento a la Ley de la Aresep, N° 29732-MP, el cual dispone en lo de interés:

*“(...) **Artículo 50.-Partes, legitimación y personería.**
Será parte quien presente a la ARESEP los asuntos que por ley se deben tramitar en audiencia pública (...)”*

A partir de lo anterior, resulta claro que Autotransportes Cepul S.A, se encuentra como parte principal del proceso de fijación tarifaria ordinaria, al ser un operador del servicio y por ende, posee un **interés directo** en el resultado del presente ajuste ordinario, ergo, no cumple con el presupuesto esencial –**interés indirecto**- para ser tenido además como coadyuvante, según lo establecen los artículos 276 de la LGAP y 13 del CPCA.

Así las cosas, la intervención coadyuvancia interpuesta por Autotransportes Cepul S.A. al estudio tarifario tramitado en el expediente ET-022-2024, resulta improcedente por su naturaleza. No obstante, como parte del proceso, en los siguientes puntos 2 y 5 se les brindarán respuestas a sus manifestaciones expresadas en la audiencia pública realizada de forma virtual

2) Sobre la coadyuvancia de respaldar la propuesta tarifaria

Se le indica a los coadyuvantes que entre los objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora se encuentran los establecidos en el inciso a) del numeral 4 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley 7593 y es precisamente el de armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos regulados y en el inciso b) del mismo numeral que trata de procurar así el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los prestadores del servicio; con ello queda claro que la línea de intereses en temas de servicios públicos está conformada por un lado por el usuario del servicio regulado y por otro lado por el prestador del servicio público.

Además de lo anterior, dentro de las funciones de la Aresep según el artículo 5 inciso f es de regular cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo; y que dentro de sus obligaciones establecidas en el inciso d del artículo 6 es de fijar las tarifas y los precios de conformidad con los estudios técnicos.

Así, se reitera que las actuaciones de la Intendencia están siendo congruentes con el marco legal aplicable y por tanto se encuentran debidamente fundamentados en la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos) y volumen de pasajeros movilizados, que para este caso se cuenta con un estudio técnico aceptado por Aresep.

Siendo que se dispone de un estudio de cantidad de pasajeros movilizados de la ruta 671 aprobado por Aresep a nivel de segmento, se modificó la estructura del pliego tarifario actual, de manera consistente con el nivel de desagregación de este estudio técnico, eliminando algunas tarifas y creando algunas nuevas que resultaran razonables para los usuarios y prestador. Esta propuesta reconoce todos los costos e inversiones necesarios para la prestación del servicio, según la estructura productiva modelo del sector y la metodología tarifaria vigente (resolución RJD-035-2016 y sus reformas).

3) Sobre que les parece exagerado el aumento de tarifas, que la tarifa sea justa y acerca de la condición económica de los usuarios

Acerca de las oposiciones que mencionan la condición económica de los usuarios en relación con el ajuste tarifario, es claro que todo incremento en las tarifas de servicio público, y en particular las del transporte remunerado por autobús, tienen un efecto directo en el índice inflacionario y en el poder adquisitivo de la población; sin embargo, conforme a lo estipulado en el artículo 4 inciso b de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora tiene la responsabilidad de procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos; también se le ha impuesto la obligación a la Aresep, de no permitir fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras de dichos servicios.

Así las cosas, la Autoridad Reguladora no puede ignorar las necesidades de los usuarios, los cuales debe proteger en función de principios generales como el de servicio al costo, sobre el cual se fundamenta la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público. En ella, se contemplan puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el CTP (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos y volumen de pasajeros movilizados). Finalmente, es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, se fundamenta en una recuperación de los costos a través del pago de una tarifa por el servicio, no contempla este esquema subsidio alguno en función de la condición socioeconómica de la población que sirve una determinada ruta o a la zona de cobertura geográfica donde opera la ruta, esto claro a excepción del descuento total o parcial al Adulto Mayor y a los niños menores de 3 años.

4) Sobre nueva línea directa a San Vito- Santa Elena o Pittier.

Respecto a las posiciones sobre una línea nueva directa de San Vito- Santa Elena o Pittier, según la legislación y reglamentación establecida de los servicios públicos de transportes de personas modalidad autobús, eso corresponde al Consejo de Transporte Publico (CTP), el cual es el Ente con la obligación y competencia de conocer todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, autobuses con que se debe prestar el servicio, y cambio de rutas o recorridos; que hacen propiamente a la prestación del servicio. Por lo que las solicitudes de creación de más horarios o viajes nuevos, son solicitudes que deben realizarse ante el CTP. Por lo anterior se les indica a los opositores que la presente resolución se le notificará al CTP, para que de esta forma el ente competente cuente con conocimiento de los requerimientos de los usuarios presentados dentro del presente expediente de ajuste tarifario, a fin de que dicho ente determine las acciones pertinentes.

5) Sobre la posibilidad de negociar la tarifa y de hacer el ajuste tarifario en tractos

El estudio tarifario que se está tramitando es para ajustar las tarifas vigentes para los pasajeros regulares en la ruta 671, según lo establecido y en apego a la metodología tarifaria vigente (resolución RJD-035-2016 y sus reformas). Es a partir de lo anterior y en apego al principio regulatorio de servicio al costo, que se realiza la presente fijación tarifaria contemplando puntualmente los costos necesarios para prestar el servicio acorde con las condiciones de operación vigentes autorizadas por el Consejo de Transporte Público (carreras, cantidad y clasificación de buses, recorridos) y volumen de pasajeros movilizados, que para este caso se cuenta con un estudio técnico aceptado por Aresep.

Por otro lado, es relevante subrayar que el modelo tarifario actual de Costa Rica para el servicio de transporte público remunerado de personas modalidad autobús, se fundamenta en el reconocimiento de los costos solamente a través de pago de la tarifa por el servicio y no contempla este modelo alguna negociación.

Respecto a la posibilidad de realizar la fijación tarifaria en tractos, tal y como se explicó en el apartado C.2.3, es importante indicar que a partir de la metodología tarifaria vigente se calcula el ajuste requerido para asegurar el equilibrio financiero de la estructura productiva modelo y no contempla la posibilidad de que ese equilibrio pueda ser otorgado en tractos. El ajuste tarifario obtenido al aplicar la metodología tarifaria vigente es el que contempla los recursos necesarios para cubrir los costos e inversiones según el esquema operativo vigente y la estructura productiva modelo, considerando además el volumen de pasajeros movilizados; de modo que no es posible diluir o fragmentar ese ajuste en el tiempo.

6) Sobre la aprobación de ramales nuevos y el incumplimiento de obligaciones del prestador del servicio: incumplimiento de horarios, flota, recorridos y no se ha hecho un estudio de satisfacción al usuario del servicio en general.

Respecto a las obligaciones de las empresas, según lo señala la Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, Ley 3503, en sus artículos 16 al 20, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en adelante MOPT) a través del CTP, es el órgano con la obligación y competencia de conocer todos aquellos elementos que compongan propiamente la prestación del servicio y cumplimientos empresariales ante el ente concedente, tales como horarios, flota óptima y condiciones de dicha flota, recorridos, rutas y ramales entre otros.

El MOPT es el órgano que tiene la competencia para conocer todos aquellos asuntos relacionados con la definición de los términos y condiciones de las concesiones y permisos: establecimiento de itinerarios, horarios y paradas, flota con que se debe prestar el servicio, estado y cambio de rutas; que hacen propiamente a la prestación del servicio; no obstante, esta Autoridad Reguladora en primera instancia notificará y dará plazo al operador, para que dé respuesta a cada uno de las inconformidades externadas y tome las acciones correctivas pertinentes.

Sobre el particular, hay que indicar que la Junta Directiva del CTP, mediante acuerdo por artículo 7.1.3. de la Sesión Ordinaria 07-2024 del 20 de febrero de 2024 aprobó la evaluación de la calidad del servicio correspondiente al año 2023, realizada por un Organismo de Inspección acreditado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA), la cual dio como resultado una calificación ponderada de 98 puntos (folio 245 al 246), ahora bien, la Intendencia de Transporte en estricto apego del principio de legalidad, no puede omitir la información suministrada por el ente concedente o bien encargado de establecer las condiciones operativas y los respectivos estudios de calidad de determinada ruta, tampoco puede revisar ni cuestionar lo que la Junta Directiva del CTP acuerde o certifique en cuanto a la información propia de la ruta, lo anterior de conformidad al artículo 3 de la ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley 8220, que indica:

“(..)

Artículo 3º—Respeto de competencias. **La Administración no podrá cuestionar ni revisar los permisos o las autorizaciones firmes emitidos por otras entidades u órganos**, salvo lo relativo al régimen de nulidades. Únicamente podrá solicitarle al administrado, copia certificada de la resolución final de un determinado trámite. Tampoco podrán solicitársele requisitos o información que aún se encuentren en proceso de conocimiento o resolución por otra entidad u órgano administrativo; a lo sumo, el administrado deberá presentar una certificación de que el trámite está en proceso.

(..)”

Adicionalmente cabe indicar que por tratarse de inconformidades sobre el servicio público del transporte remunerado de personas modalidad autobús y de conformidad con el artículo 22 inciso 11) del Reglamento Interno de Organización y funciones de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su órgano desconcentrado (RIOF), le corresponde a la Dirección General de Atención al Usuario, atender lo expuesto por los recurrentes. En virtud de lo anterior, se trasladará estos argumentos a dicha dependencia para su correspondiente trámite.

Conforme al debido proceso, lo que corresponde es que la Intendencia de Transporte realice lo siguiente:

1. Hacer un traslado a la empresa con indicación expresa en la resolución para que analice y se refiera a estas quejas e inconformidades de los usuarios y cuyas respuestas deben también ser referidas al expediente en la Aresep y remitidas a cada uno de los usuarios.
2. Se notificará la resolución al CTP, que es el órgano competente para conocer y resolver tales asuntos; para que resuelva según proceda.
3. Hacer un traslado de estas inconformidades expresadas a la DGAU para su respectivo trámite según sus competencias.

De igual manera, en caso de que no se dé una solución satisfactoria a los usuarios o consideren que sus derechos son lesionados, se encuentran en el derecho de presentar sus quejas y denuncias ante los siguientes entes:

1. En primera instancia ante la Contraloría de servicios de la empresa, los cuales deben atender satisfactoriamente las quejas y denuncias.
2. En segunda instancia los usuarios pueden poner las denuncias de baja calidad del servicio y los incumplimientos que consideren de los parámetros operativos ante el Consejo de Transporte Público al teléfono 2586-9090 o en la página web de la institución: www.ctp.go.cr, sección Contáctenos.
3. Finalmente pueden presentar sus quejas o inconformidades ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para lo cual deberán aportar la información que se indica en la página web de la institución: www.arsep.go.cr en la sección: Usuarios y seleccionar en el menú: Quejas y denuncias y otros.

7) Sobre las condiciones del camino haya variado

Tal y como se explicó en el apartado C.1.2 del presente informe, según lo aprobado por el CTP en el acuerdo artículo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 del 20 de noviembre de 2023, la ruta 671 cuenta con un 13,0% de superficie de rodamiento no pavimentado, por lo cual al tener más del 80% del recorrido pavimentado no se realizó algún ajuste a los costos asociados a la distancia por la condición de la superficie de rodamiento.

En cuanto a las distancias, estas se determinaron mediante el informe IN-0122-IT-2024 del 30 de abril de 2024 de la Intendencia de Transporte. Con lo cual se pudieron calcular las distancias ponderada por carrera que se

establece con base en la cantidad de carreras autorizadas a cada ramal mediante el acuerdo 3.1 de la Sesión Ordinaria 50-2023 del 20 de noviembre de 2023 (folios 40 al 46), para el presente estudio se usará un dato de 13 km por carrera (6,5 km por viaje).

8) Respecto al rubro de combustible y la empresa incorporó autobuses más eficientes.

En el apartado C.1.6 de este informe se detalla la forma en que éste se calcula en apego a lo indicado en la metodología tarifaria vigente. En el caso de este estudio tarifario el precio del combustible diésel que se utilizó para la corrida del modelo es de ¢647,86 por litro, correspondiente al promedio del semestre desde el 1 de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

En cuanto a que la empresa incorporó autobuses más eficientes, se debe señalar que con respecto al tratamiento de las unidades se procedió con respecto a lo establecido en la metodología tarifaria tal y como se demuestra en el apartado C.1.4 del presente informe, según la flota autorizada por el CTP.

9) Sobre que la empresa cobra tarifas completas a los usuarios en trayectos cortos y que no hay establecimiento de tarifas en distancias como Santa Elena a Fila Guinea

En cuanto a que la empresa cobra tarifas completas a los usuarios en trayectos cortos, es importante agregar que la fijación tarifaria toma de base la desagregación contenida en el estudio de cantidad de pasajeros aceptado por la Aresep, por lo cual contempla un replanteamiento del pliego tarifario con nuevos cortes y definición de tarifas por segmentos tarifarios, lo cual permite tener tarifa para cada recorrido realizado por el usuario en ambos sentidos (1-2 y 2-1), para más detalle se presentan las matrices tarifarias en el anexo 4 del presente informe.

Ahora bien, con base a lo anterior y a los nuevos cortes tarifarios si los usuarios observan un cobro no autorizado e indebido de tarifas, puede presentar su denuncia ante la Dirección General de Atención al Usuario siguiendo el procedimiento y requisitos establecidos en el siguiente enlace: <https://aresep.go.cr/gestion-usuarios/quejas-denuncias/>.

10) Sobre el dato de volumen de pasajeros, sobre que no se indica los meses que fue realizado, que el dato de demanda no calza con el último estudio realizado

Como se indicó en la sección C.1.1 del presente informe, para este estudio tarifario se dispone del dato del volumen de pasajeros movilizados por segmento, según estudio aceptado por la Intendencia de Transporte, el cual

consta en el informe IN-0163-IT-2024 (folio 434_Anexo 08). Es importante agregar que dicho estudio de cantidad de pasajeros cumple con lo establecido por esta Autoridad en la resolución RE-0042-JD-2019 del 18 de marzo de 2019 publicada en el Alcance Digital N°59 de La Gaceta N°54 denominada: "Protocolo para la determinación del volumen de pasajeros mediante estudios técnicos y de validación de fuentes de información en el transporte público remunerado de personas, modalidad autobús"

11) Sobre que la inversión no puede cobrarse en un solo tracto y debería ser en 15 años.

Tal y como se explica en el apartado C.1.4 del presente estudio tarifario, la metodología tarifaria (resolución RJD-035-2016 y sus reformas) establece todo lo referente al tratamiento de la inversión, tanto su depreciación, así como el reconocimiento de una rentabilidad sobre la inversión.

Como se puede notar, la flota que cuenta la empresa son unidades de tipo 2 y según la metodología tarifario en su apartado 4.4.1, se establece que para este tipo de unidades se reconoce la depreciación en tractos iguales, reconociendo un 80% del valor durante los 7 años primeros y el restante 20% durante el resto de la vida útil de las unidades (8 años restantes). Por tal motivo el opositor no tiene razón en decir que la inversión solo reconoce en un tracto y que debería ser en 15 años.

12) Sobre lo de recurrir al Presidente, ya que nunca el Intendente ha defendido a los usuarios, que también conoce errores y siempre ha autorizado tarifazos

Se le indica al opositor en primer instancia tal y como se indica en el apartado C.2 del presente informe tarifario, que la Aresep cuenta con facultades exclusivas y excluyentes en tema de fijaciones tarifarias de los servicios públicos y además, que conforme a lo estipulado en los artículos 188 y 189 ambos de la Constitución Política relacionado con el artículo 1 de la Ley N°7593, la Aresep es una institución autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con autonomía técnica y administrativa, que ejerce la regulación de los servicios públicos establecidos en el artículo 5 de dicha Ley, o bien, de aquellos servicios a los cuales el legislador defina como tal, de conformidad con los principios y normas contenidos en su ley constitutiva, y en general, en el ordenamiento jurídico aplicable vigente. De acuerdo con esto, si bien cualquier ciudadano puede acudir al Presidente de la República para lo que considere necesario, se recuerda que la Aresep tiene independencia técnica y administrativa del Gobierno de la República.

En segunda instancia, indicar al opositor sobre que el Intendente nunca ha defendido a los usuarios y que también solo ha autorizado tarifazos es un argumento subjetivo, ya que como se ha señalado este estudio tarifario se

ha realizado en cumplimiento de lo establecido en el metodología tarifaria vigente que fue aprobada por la Junta Directiva de la Aresep (resolución RJD-035-2016 y sus reformas), que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público procurando armonizar los intereses de los consumidores, usuarios y prestadores de los servicios públicos regulados y el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los prestadores del servicio, tal y como lo establece el artículo 4 de la Ley 7593, por tal motivo no es de recibo el argumento subjetivo de que el Intendente no ha defendido a los usuarios y solo aprueba tarifazos.

13) Se debe aplicar los estudios del CTP y Aresep en apego al artículo 1 y 6 de la ley 6227.

Se debe reiterar al opositor, conforme a las competencias asignadas en el ordenamiento jurídico a la Aresep y al CTP, que el presente estudio tarifario se encuentra en apego a la metodología tarifaria ordinario vigente y el cálculo tarifario se realiza considerando las variables operativas autorizadas por el CTP.

Sobre el esquema operativo se considera el esquema 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, y para el volumen de pasajeros según estudio aceptado por la Intendencia de Transporte, el cual consta en el informe IN-0163-IT-2024 (folio 434_Anexo 08).

14) Rechazo la solicitud en apego a los principios que rigen el artículo 41 y 129 de nuestra constitución política

Conforme al principio de legalidad que rige a la administración pública y el estado de derecho aducido por el opositor, se le recalca, tal y como se ha desarrollado ampliamente a los apartados previos, que el presente estudio tarifario es analizado y aplicado, tanto a nivel procesal como de fondo, de conformidad con los principios y disposiciones contenidas en la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, ley 7593. En este sentido, las actuaciones de la Intendencia están siendo congruentes con el marco legal aplicable y la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público, conforme a la ciencia y a la técnica aplicable, y en general, al ordenamiento jurídico vigente.

15) Sobre que la fijación tarifaria está en manos del Intendente que es el enemigo de los costarricenses

Se le reitera al opositor que dichas afirmaciones que realiza son subjetivas y sin fundamento, ya que el presente estudio tarifario es congruente con el marco legal aplicable (resolución RE-0100-JD-2023 publicada en el Alcance N°217 a La Gaceta N°206 del 7 de noviembre de 2023, la Junta Directiva de la Aresep estableció los “Requisitos de admisibilidad para toda solicitud de fijación de tarifas que se presente en la autoridad reguladora de los servicios públicos y revisión del cumplimiento de las obligaciones legales de los prestadores de los servicios públicos en las fijaciones tarifarias de oficio ordinarias y extraordinarias”), y por tanto se encuentran debidamente fundamentado en la metodología tarifaria ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus modificaciones) que determina la forma de fijar las tarifas de este servicio público.

(...)”

- III. Igualmente, del informe IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024, que sirve de fundamento a la presente resolución, en relación con la aplicación de la fijación extraordinaria del segundo semestre del 2024 y lo dispuesto por la Junta Directiva en el Por Tanto VII de la resolución RE-0101-JD-2024, se tiene lo siguiente:

“(...)”

E. FIJACIÓN TARIFA EXTRAORDINARIA DEL SEGUNDO SEMESTRE DE 2024

La fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre de 2024, tramitada mediante el expediente ET-063-2024 y resuelta mediante la resolución RE-0052-IT-2024 del 29 de agosto de 2024, publicada en el Alcance N°154 a La Gaceta N°165 del 6 de setiembre de 2024, para el caso de la ruta 671 tomó de base las tarifas establecidas en la resolución RE-0045-IT-2024 (las cuales fueron determinadas considerando la regla anulada de redondeo a múltiplos de 10 colones).

En el presente informe, las tarifas resultantes de la fijación tarifaria ordinaria han sido redondeadas a los 5 colones más cercanos según la regla tarifaria vigente. De modo que lo que procede es anular las tarifas de la ruta 671 establecidas en el Por Tanto I de la resolución RE-0052-IT-2024 y aplicar el ajuste extraordinario de la ruta 671 a las nuevas tarifas calculadas en la sección C.2.3.

De acuerdo con la sección 4.11 del Considerando I de la resolución RE-0052-IT-2024, el porcentaje de ajuste extraordinario de la ruta 671 es -0,90%. Al aplicar dicho porcentaje a las tarifas calculadas en la sección C.2.3, se obtienen las siguientes tarifas resultantes del ajuste extraordinario del segundo semestre:

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1875	940
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1655	830
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1315	660
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	920	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	475	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	870	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1210	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1430	715
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	735	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-SANTA ELENA Y VICEVERSA	955	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	340	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	560	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	FILA NARANJO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	220	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1875	940
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1655	830
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1315	660
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	920	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	475	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	870	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1210	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1430	715

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	735	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA TIGRE Y VICEVERSA	955	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	340	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	560	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	FILA NARANJO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	220	0

Es importante aclarar que, de acuerdo con lo establecido en la sección 4.8.3 de la metodología ordinaria vigente (RJD-035-2016 y sus reformas), cuando las fijaciones ordinarias se realizan por segmentos tarifarios, existirán tarifas que corresponden a la sumatoria de las tarifas de los segmentos que las componen. Por lo tanto, en las rutas que hayan tenido una fijación ordinaria por segmentos, como el caso de la ruta 671, las fijaciones extraordinarias ajustan de manera directa las tarifas de los segmentos y las demás tarifas serán la sumatoria de las tarifas de los segmentos que las componen ya ajustadas y redondeadas (ver anexo 5).

F. SOBRE EL POR TANTO VII DE LA RE-0101-JD-2024

La Junta Directiva de Aresep, en el Por Tanto VII de la resolución RE-0101-JD-2024 dispuso, considerando lo establecido en la resolución RE-0110-JD-2024, lo siguiente:

“(…)

- 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, en aplicación del criterio de redondeo en tarifas finales conforme a la metodología ordinaria vigente, a resolver los estudios tarifarios ordinarios asociados a esas resoluciones considerando el citado reconocimiento, para tales efectos; lo anterior en el plazo de tres meses, contados a partir de la comunicación de la presente resolución.

(...)"

En acatamiento de lo anterior, se procedió a realizar la comparación entre las tarifas aprobadas para la ruta 671 en las resoluciones RE-0034-IT-2024, RE-0045-IT-2024 y RE-0052-IT-2024 y las tarifas propuestas en las secciones C.2.3 y E del presente informe, para determinar si hubo diferencias tarifarias producto del cambio en la regla de redondeo.

Resolución RE-0034-IT-2024
Vigente del 02/jul/2024 al 23/ago/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0034-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1710	860	1715	860	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1510	760	1515	760	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1200	600	1205	605	5	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	840	0	845	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	410	0	410	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	430	0	435	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	790	0	795	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1100	0	1105	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1300	650	1305	655	5	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	360	0	360	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	670	0	670	0	0	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0034-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-SANTA ELENA Y VICEVERSA	870	0	870	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	310	0	310	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	510	0	510	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	FILA NARANJO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	200	0	200	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1710	860	1715	860	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1510	760	1515	760	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1200	600	1205	605	5	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	840	0	845	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	410	0	410	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	430	0	435	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	790	0	795	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1100	0	1105	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1300	650	1305	655	5	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	360	0	360	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	670	0	670	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA TIGRE Y VICEVERSA	870	0	870	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	310	0	310	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	510	0	510	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	FILA NARANJO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	200	0	200	0	0	0

Resolución RE-0045-IT-2024
Vigente del 24/ago/2024 al 06/set/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0045-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1890	950	1895	950	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1670	840	1675	840	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1330	670	1330	665	0	-5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	930	0	930	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	450	0	450	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	480	0	480	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	880	0	880	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1220	0	1225	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1440	720	1445	725	5	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	400	0	400	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	740	0	745	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-SANTA ELENA Y VICEVERSA	960	0	965	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	340	0	345	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	560	0	565	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	FILA NARANJO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	220	0	220	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1890	950	1895	950	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1670	840	1675	840	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1330	670	1330	665	0	-5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	930	0	930	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	450	0	450	0	0	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0045-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	480	0	480	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	880	0	880	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1220	0	1225	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1440	720	1445	725	5	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	400	0	400	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	740	0	745	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA TIGRE Y VICEVERSA	960	0	965	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	340	0	345	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	560	0	565	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	FILA NARANJO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	220	0	220	0	0	0

Resolución RE-0052-IT-2024
Vigente a partir del 07/set/2024

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1870	935	1875	940	5	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1650	825	1655	830	5	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1315	660	1315	660	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	920	0	920	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0	445	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	475	0	475	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	870	0	870	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1205	0	1210	0	5	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1425	715	1430	715	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0	395	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	730	0	735	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-SANTA ELENA Y VICEVERSA	950	0	955	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	335	0	340	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	555	0	560	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	FILA NARANJO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	220	0	220	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1870	935	1875	940	5	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1650	825	1655	830	5	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1315	660	1315	660	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	920	0	920	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0	445	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	475	0	475	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	870	0	870	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1205	0	1210	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1425	715	1430	715	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0	395	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	730	0	735	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA TIGRE Y VICEVERSA	950	0	955	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	335	0	340	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	555	0	560	0	5	0

Ramal	Fraccionamiento	RE-0052-IT-2024		Corrección		Diferencias	
		Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	FILA NARANJO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	220	0	220	0	0	0

Nótese que en estos tres períodos, algunas tarifas fueron superiores o inferiores en 5 colones con respecto a las tarifas que debieron estar, siendo que todas esas diferencias no estuvieron presentes en los mismos fraccionamientos durante ese lapso.

Por lo tanto, se propone mantener vigentes las tarifas establecidas en la resolución RE-0052-IT-2024 hasta el 7 de octubre de 2024, lo cual implica que las diferencias tarifarias se habrán presentado en diferentes fraccionamientos y montos por 98 días.

De modo que es procedente ajustar temporalmente las tarifas de la ruta 671 para compensar esas diferencias tarifarias. Es conveniente que el plazo para la compensación no genere un impacto importante sobre las tarifas vigentes y además que permita que dicha compensación se complete antes de la fijación tarifaria extraordinaria del primer semestre de 2025.

Por lo anterior, al utilizar la herramienta de optimización Solver de Microsoft Excel, se determinó el plazo que garantiza cubrir dichas diferencias. Por lo tanto, se propone ajustar algunas tarifas de la ruta 671 en diferentes montos (5, 10 y 15 colones) durante 33 días, lo cual permite cubrir las diferencias que se presentaron durante 98 días, tomando como base las tarifas calculadas en la sección E del presente informe (ver anexo 5). De esta manera, las tarifas de la ruta 671 del 8 de octubre de 2024 al 9 de noviembre de 2024 (ambos días inclusive), serán las siguientes:

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1875	940	1890	945	15	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1655	830	1670	835	15	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1315	660	1325	665	10	5
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	920	0	930	0	10	0

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0	445	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	475	0	485	0	10	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	870	0	880	0	10	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1210	0	1225	0	15	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1430	715	1445	725	15	10
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0	395	0	0	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	735	0	740	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-SANTA ELENA Y VICEVERSA	955	0	960	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	340	0	345	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	560	0	565	0	5	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	FILA NARANJO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	220	0	220	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1875	940	1890	945	15	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1655	830	1670	835	15	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1315	660	1325	665	10	5
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	920	0	930	0	10	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0	445	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	475	0	485	0	10	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	870	0	880	0	10	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1210	0	1225	0	15	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1430	715	1445	725	15	10

Ramal	Fraccionamiento	Fijación extraordinaria II-2024 modificada		Tarifas ajuste temporal		Ajuste	
		Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0	395	0	0	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	735	0	740	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA TIGRE Y VICEVERSA	955	0	960	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	340	0	345	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	560	0	565	0	5	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	FILA NARANJO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	220	0	220	0	0	0

A partir del 10 de noviembre de 2024, las tarifas de la ruta 671 serán las calculadas en la sección E del presente informe.

Sobre el sustento legal de establecer una tarifa temporal para compensar los efectos de la modificación de la regla de redondeo:

En cuanto a la propuesta de establecer una tarifa temporal de forma que se compensen los efectos que tuvieron el prestador y los usuarios durante el período en que las tarifas de la ruta 671 estuvieron redondeadas con la regla anulada, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria (en adelante DGAJR) emitió el criterio OF-0500-DGAJR-2021 del 7 de mayo de 2021, el cual fue conocido por la Junta Directiva de Aresep en la Sesión Extraordinaria 43-2021 del 24 de mayo de 2021.

En dicha sesión, la Junta Directiva tomó el acuerdo 05-43-2021, en el cual se indica:

- I. Dar por recibido el oficio de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en cuanto al cumplimiento del acuerdo de la Junta Directiva 06-21-2021, del acta de la sesión extraordinaria 21-2021, celebrada el 19 de marzo de 2021, y ratificada el 6 de abril de 2021.
- II. Instruir a las Intendencias de Regulación, que al ejecutar la regulación económica y de calidad, interpreten y armonicen las normas del ordenamiento jurídico administrativo, para garantizar la realización del fin público al cual se dirige el acto, dentro del respeto debido a los derechos e intereses del particular, y así evitar y minimizar el riesgo de posibles condenas judiciales por daños, evitándose con ello las condenatorias de sumas de dinero cuantiosas.”

De dicho criterio jurídico conviene extraer lo siguiente:

“(...)

IV. CONCLUSIONES

(...)

10. En virtud de la declaratoria de su nulidad absoluta parcial decretada mediante la resolución RIT-121-2016, ameritaba la aplicación de los artículos 142.2, 169, 171 de la LGAP, y, 130 del Código Procesal Contencioso Administrativo (CPCA), en otras palabras, debía otorgarse efectos declarativos y retroactivos a la fecha del acto anulado, por cuanto la declaratoria de nulidad supone que existían los motivos necesarios para su adopción, en otras palabras, el derecho ya se había configurado en el pasado acorde a la normativa técnica aplicable (metodología), y por paridad de razón, al tratarse de un acto administrativo favorable -y a nuestro entender, que no se había consolidado-, la retroacción es legalmente posible.

11. La interpretación del artículo 34 de la Ley N° 7593, debe darse en su verdadero contexto, que es aquel relativo a un procedimiento tarifario, en donde en primera instancia se emite una resolución final, la cual no podría surtir efectos hacia el pasado, a contrario sensu, si ese acto final sufre alguna modificación en la etapa recursiva, cuyo efecto directo e inmediato, sea la declaratoria de algún derecho al prestador, por disposición legal – artículos 142 inciso 2), 143, 171 de la LGAP, y 130 inciso 3) del CPCA – deberá reconocerse retroactivamente el derecho denegado.

(...)”

Lo anterior es acorde a lo establecido en la Sentencia 083.2020-IV del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, que en lo que interesa indicó:

“(...)

Conforme a lo que hemos expuesto en los Considerandos precedentes, el Tribunal es del criterio de que la nulidad absoluta parcial de la resolución No. 049-RIT-2014 citada, declarada por la propia ARESEP puso en evidencia que procedía reconocer a la

*accionante, a título de daño, el derecho al ajuste tarifario extraordinario autorizado en aquel acto, desde el momento en que éste fue publicado, porque existían las condiciones para que pudiera gozar de él. Así, como derivación del efecto retroactivo que esa declaratoria produce, lo debido es **reconocer que la accionante tiende (sic) el derecho de recibir, a título de indemnización, las diferencias que se generaron por ese ajuste tarifario (que fue del 0,50%) desde la fecha en que se publicó la resolución que otorgó el ajuste y éste surtió efectos.***

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

Para este caso particular, si bien no nos encontramos ante la atención de un recurso administrativo contra la fijación ordinaria, el resultado del análisis es el mismo que el mencionado en el criterio jurídico: al declararse la nulidad absoluta sobre la resolución en cuestión por parte de la Junta Directiva de Aresep, lo que implica que deben otorgarse efectos declarativos y retroactivos a la fecha de los actos anulados (en cuanto a las tarifas de la ruta 671), por cuanto la declaratoria de nulidad supone que existen los motivos necesarios para su adopción, dicho de otro modo, el derecho ya se había configurado en el pasado acorde a la normativa técnica aplicable (metodología tarifaria), por lo que, al tratarse de actos administrativos favorables, la retroacción es legalmente posible y como tal es viable, de conformidad con lo establecido en los artículos 142 inciso 2), 143, 171 de la LGAP, y 130 y 131 del Código Procesal Contencioso Administrativo, ley 8508, establecer tarifas temporales para la ruta 671, de forma que se compense el efecto que tuvo el operador y los usuarios por el redondeo de las tarifas a 10 colones.

(...)”

- IV.** Conforme con los resultandos y considerandos que preceden y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es ajustar las tarifas de la ruta 671 según se dispone.

POR TANTO:

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

EL INTENDENTE DE TRANSPORTE A.Í.

RESUELVE:

- I. En atención a lo dispuesto en la resolución RE-0101-JD-2024 de las 10:23 horas de 21 de agosto de 2024 dictada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (adicionada y aclarada mediante RE-0110-JD-2024 del 23 de agosto de 2024), acoger el informe IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024 y proceder a:
- a. Establecer las tarifas de la ruta 671 descrita como San Vito de Coto Brus- Santa Elena- Fila Tigre y viceversa, correspondientes a la fijación tarifaria ordinaria tramitada en el expediente ET-022-2024, 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	1.330	665
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranja y viceversa	32,12	1.675	840
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena y viceversa	33,63	1.895	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 Naranja y viceversa	23,47	1.225	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Santa Elena y viceversa	27,27	1.445	725
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 Naranja y viceversa	14,25	745	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Santa Elena y viceversa	18,05	965	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja y viceversa	6,59	345	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Santa Elena y viceversa	10,39	565	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Fila Naranja-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	1.330	665
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Naranja y viceversa	32,12	1.675	840
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Tigre y viceversa	38,33	1.895	950

Descripción de ramal	Fraccionamiento	Distancia (km/viaje)	Tarifa regular (colones)	Tarifa adulto mayor (colones)
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 Naranja y viceversa	23,47	1.225	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Fila Tigre y viceversa	28,12	1.445	725
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 Naranja y viceversa	14,25	745	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Tigre y viceversa	18,90	965	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja y viceversa	6,59	345	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Tigre y viceversa	11,24	565	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Fila Naranja-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 autorizado con la inspección técnica al día (folios 93 al 96, 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, de forma que concuerden las tarifas con las condiciones operativas mencionadas cuyos costos son reconocidos en el presente cálculo tarifario.

- b. Acoger el informe IN-0268-IT-2024 del 23 de setiembre de 2024 y eliminar las siguientes tarifas de la ruta 671: San Vito de Coto Brus-Santa Elena- Fila Tigre y viceversa, operada por Autotransportes Cepul S.A.:

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa Adulto Mayor vigente (colones)
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Mendez	24,91	795	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Fila Guinea	23,45	760	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Cementerio	21,41	695	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-La 23	13,99	445	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Las Brisas	12,96	415	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Aguas Claras	4,89	165	0

Descripción del ramal	Descripción del fraccionamiento	Distancia viaje (km)	Tarifa regular vigente (colones)	Tarifa Adulto Mayor vigente (colones)
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Tarifa Mínima	-	115	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito-Fila Pinar	25,24	810	405
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Santa Elena	32,33	1030	515
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Mendez	24,91	795	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Guinea	23,45	760	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Cementerio	21,41	695	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-La 23	13,99	445	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Las Brisas	12,96	415	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Aguas Claras	4,89	165	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Tarifa Mínima	-	115	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-Fila Pinar	25,24	810	405
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito-El Roble	19,48	630	0

- c. Establecer las tarifas de la ruta 671, correspondientes a la fijación tarifaria extraordinaria del segundo semestre de 2024, tramitada en el expediente ET-063-2024, 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	445	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Los Corrales y viceversa	17,87	920	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Vuelta Huevo y viceversa	25,53	1.315	660
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Fila Naranja y viceversa	32,12	1.655	830
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	San Vito- Santa Elena y viceversa	33,63	1.875	940
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Los Corrales y viceversa	9,22	475	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro-Vuelta Huevo y viceversa	16,88	870	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Río Negro- Fila Naranja y viceversa	23,47	1.210	0

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)	Río Negro-Santa Elena y viceversa	27,27	1.430	715
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Vuelta de Huevo y viceversa	7,66	495	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales- Fila Naranja y viceversa	14,25	735	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Los Corrales-Santa Elena y viceversa	18,05	955	0
San Vito- Santa Elena y viceversa (con entrada a Fila Pinar)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja 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 Naranja-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	445	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Los Corrales y viceversa	17,87	920	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Vuelta Huevo y viceversa	25,53	1.315	660
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Naranja y viceversa	32,12	1.655	830
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	San Vito- Fila Tigre y viceversa	38,33	1.875	940
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Los Corrales y viceversa	9,22	475	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Vuelta Huevo y viceversa	16,88	870	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro- Fila Naranja y viceversa	23,47	1.210	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Río Negro-Fila Tigre y viceversa	28,12	1.430	715
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Vuelta de Huevo y viceversa	7,66	395	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales- Fila Naranja y viceversa	14,25	735	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Los Corrales-Fila Tigre y viceversa	18,90	955	0
San Vito- Fila Tigre y viceversa (con entrada a Fila Pinar y El Roble)	Vuelta de Huevo-Fila Naranja 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 Naranja-Fila Tigre y viceversa	4,65	220	0

Estas tarifas son las que deberán ser consideradas como la tarifa base para la siguiente fijación tarifaria ordinaria o extraordinaria, según corresponda.

- d. Establecer las siguientes tarifas de la ruta 671, las cuales tendrán vigencia del 8 de octubre de 2024 al 9 de noviembre de 2024, ambas fechas inclusive:

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1890	945

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1670	835
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1325	665
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	930	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	485	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	880	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1225	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	RIO NEGRO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	1445	725
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	740	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	LOS CORRALES-SANTA ELENA Y VICEVERSA	960	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	345	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	VUELTA DE HUEVO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	565	0
SAN VITO-SANTA ELENA Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR)	FILA NARANJO-SANTA ELENA Y VICEVERSA	220	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1890	945
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO- FILA NARANJO Y VICEVERSA	1670	835
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	1325	665
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	930	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	SAN VITO-RIO NEGRO Y VICEVERSA	445	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-LOS CORRALES Y VICEVERSA	485	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	880	0

Ramal	Fraccionamiento	Tarifa regular	Tarifa adulto mayor
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	1225	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	RIO NEGRO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	1445	725
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-VUELTA DE HUEVO Y VICEVERSA	395	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA NARANJO Y VICEVERSA	740	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	LOS CORRALES-FILA TIGRE Y VICEVERSA	960	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA NARANJO Y VICEVERSA	345	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	VUELTA DE HUEVO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	565	0
SAN VITO-FILA DE TIGRE Y VICEVERSA (CON ENTRADA A FILA PINAR Y EL ROBLE)	FILA NARANJO-FILA TIGRE Y VICEVERSA	220	0

II. Las tarifas del punto c. del Por Tanto I rigen a partir del 10 de noviembre de 2024.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Paolo Varela Brenes, Intendente de Transportes a.í.—1 vez.—Solicitud N° 539484.— (IN2024896527).

RÉGIMEN MUNICIPAL

MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN

CONCEJO MUNICIPAL

El Concejo Municipal de La Unión comunica que en la Sesión Ordinaria N° 31 celebrada el 19 de setiembre del 2024, según consta en el artículo IV, acordó por unanimidad y definitivamente aprobado y en firme el cambio de fechas para las Sesiones Ordianrias del mes de octubre, quedando de la siguiente manera:

ACUERDO. - 655

1.APOYAR POR PARTE DE LA MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN AL BENEMERITO CUERPO DE BOMBEROS DE COSTA RICA Y SOLICITARLE A LOS SEÑORES DIPUTADOS Y DIPUTADAS DE LA REPÚBLICA NO APROBAR EL PROYECTO DE LEY 24.518. SE SOLICITA LA DISPENSA DE TRÁMITE DE COMISIÓN.

Yenorie Espinoza Espinoza, Secretaria a. í. del Concejo Municipal .—1 vez.—
Solicitud N° 540270.—(IN2024897141).

CONCEJO MUNICIPAL

El Concejo Municipal de La Unión comunica que en la Sesión Ordinaria N° 31 celebrada el 19 de setiembre del 2024, según consta en el artículo V, acordó por unanimidad y definitivamente aprobado y en firme el cambio de fechas para las Sesiones Ordianrias del mes de octubre, quedando de la siguiente manera:

ACUERDO. - 657

2. TRASLADAR LAS SESIONES ORDINARIAS DEL CONCEJO MUNICIPAL DE LA SIGUIENTE MANERA:

-SESIÓN ORDIANARIA DEL JUEVES 03 DE OCTUBRE AL MARTES 01 DE OCTUBRE DEL 2024

-SESIÓN ORDINARIA DEL JUEVES 10 DE OCTUBRE AL LUNES 07 DE OCTUBRE DEL 2024

-SESIÓN ORDINARIA DEL JUEVES 17 DE OCTUBRE AL LUNES 14 DE OCTUBRE DEL 2024

Yenorie Espinoza Espinoza, Secretaria a. í. del Concejo Municipal .—1 vez.—
Solicitud N° 540269.—(IN2024897140).

NOTIFICACIONES

MUNICIPALIDADES

MUNICIPALIDAD DE MORAVIA PUBLICACIÓN DE SEGUNDA VEZ

El Departamento de Cobro Administrativo y Judicial de la Municipalidad de Moravia, de conformidad con las facultades que confiere a la Administración Tributaria los **artículos 241 inciso 4) de la Ley General de la Administración Pública y 137 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios**, es necesario notificar por este medio la siguiente información correspondiente a morosidad por concepto de Tributos Municipales de los siguientes contribuyentes:

N° Cédula	Nombre contribuyente	Concepto Cobro	Servicio	Período cobro	Deuda principal	Intereses
103760057	HERNANDEZ MORA DANIEL	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-207152-000	2-2020 al 1-2024	¢259 410,24	¢54 104,37
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	¢56 555,52	¢11 795,62
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-1996 al 1-2024	¢3 685,52	¢10 433,03
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	¢9 883,86	¢2 735,29
105170399	PALOMO BONILLA MINOR	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-506308-001	3-2020 al 1-2024	¢13 110,90	¢12 204,50
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2020 al 1-2024	¢61 626,30	¢97 261,94
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	¢37 766,70	¢1 979,68
104770293	MENDEZ RODRIGUEZ LUIS GERARDO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-464318-000	4-2001 al 1-2024	¢161 857,98	¢141 922,38
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2018	¢123 909,00	¢0,00
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2001 al 1-2024	¢26 004,44	¢34 282,33
109090034	CAMPOS VARGAS MARIANELA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-566116-006	1-2010 al 1-2024	¢471 438,46	¢335 206,90
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2022 al 1-2024	¢7 094,34	¢842,70
3101200203	LEO DESARROLLOS INMOBILIARIOS S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-116630-007	1-2005 al 1-2024	¢976 954,79	¢750 060,73
105210900	ZUMBADO SOLANO ISMAEL ENRIQUE	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-520538-000	3-2019 al 1-2024	¢394 458,62	¢98 754,50
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2019 al 1-2024	¢136 056,34	¢34 062,34
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	¢44 725,62	¢11 197,28
3101169415	CONSULTORIA JURIDICA CORDERO Y CORDERO	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-372465-000	1-2018 al 1-2024	¢955 418,83	¢323 727,56
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2018 al 1-2024	¢209 858,27	¢73 638,13

	SOCIEDAD ANONIMA	SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2018 al 1-2024	€107 950,44	€36 417,00
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2018 al 1-2024	€33 607,25	€11 411,02
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€37 114,56	€10 271,29
3101443080	BENJIME ALI S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-525666-000	1-2019 al 1-2024	€402 382,47	€111 357,73
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€170 237,97	€47 112,62
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	€155 109,57	€42 925,94
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	€17 587,08	€4 867,10
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€37 114,56	€10 271,29
800770139	BENITEZ AGUIRRE LIZZET MARIBEL	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-519719-001	3-2009 al 1-2024	€497 710,26	€567 090,37
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2009 al 1-2024	€195 068,75	€233 353,98
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2009 al 1-2024	€322 065,59	€361 123,33
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2009 al 1-2024	€31 913,48	€31 138,45
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€37 114,56	€10 281,73
		IMP. BIENES INMUEBLES	1-519719-002	1-2008 al 1-2024	€214 906,25	€293 728,00
3102004189	OFICINA LORIA LIMITADA	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-118243-000	4-2020 al 1-2024	€290 903,48	€53 288,88
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	€63 419,30	€11 617,41
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2020 al 1-2024	€115 393,74	€21 138,29
107910678	SALAZAR CASTRO GUSTAVO ADOLFO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-527076-002	1-2020 al 1-2024	€230 513,54	€51 476,80
103210304	VEGA VENEGAS JORGE ARTURO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-339096-001	3-2019 al 1-2024	€154 024,83	€38 604,11
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2019 al 1-2024	€107 230,30	€26 875,72
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2019 al 1-2024	€87 443,60	€21 562,10
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	€12 158,29	€3 047,31
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	€33 579,84	€8 416,31

3101166514	BOSQUE ADENTRO S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-424020-000, 1-	1-2015 al 1-2024	₡1 931 655,16	₡1 170 028,83
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	435154-000, 1-435160-000, 1-	1-2015 al 1-2024	₡1 744 424,45	₡1 044 087,39
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	516604-000, 1-534531-000, 1-	1-2015 al 1-2024	₡256 505,48	₡203 194,00
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO	534667-000, 1-534668-000, 1-	1-2015 al 1-2024	₡237 030,29	₡137 857,82
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL	534670-000	1-2019 al 1-2024	₡21 208,32	₡8 381,85
101920166	SANCHEZ UMAÑA JOSE ANTONIO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-016608-000, 1-203518-002	2-2012 al 1-2024	₡148 470,15	₡146 782,11
3101560796	BRANIKA DORMA S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-536295-000	3-2014 al 1-2024	₡113 276,37	₡74 085,70
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2014 al 1-2024	₡17 492,79	₡10 962,13
701150553	ROMERO PRITCHARD GIANA BERNA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-470420-004		₡883 087,97	₡546 223,63
110590491	BOLAÑOS MENDEZ PATRICIA DEL CARMEN	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-525677-000	4-2019 al 1-2024	₡280 674,54	₡66 287,43
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2019 al 1-2024	₡303 750,00	₡71 737,23
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡145 918,26	₡34 461,78
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	₡31 824,18	₡7 515,99
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡31 812,48	₡7 513,22
3106675702	BYR COSTA RICA SOCIEDAD CIVIL	IMP. BIENES INMUEBLES	1-420892-000	1-2001 al 1-2024	₡238 312,50	₡520 214,64
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2017 al 1-2024	₡38 237,40	₡15 600,93
108600593	ALVAREZ MATTEI CARLOS EDUARDO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-605245-000	4-2017 al 1-2024	₡357 383,04	₡101 842,48
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2017 al 1-2024	₡219 856,78	₡81 843,96
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2017 al 1-2024	₡146 418,00	₡52 219,75
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡37 114,56	₡10 271,29
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2017 al 1-2024	₡16 489,66	₡5 832,43
118400444	DIAZ VALVERDE ANDREW JOSE	IMP. BIENES INMUEBLES	1-529889-003	4-2017 al 1-2024	₡175 753,99	₡42 519,10

103961064	ZELEDON ROJAS LUIS GUILLERMO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-179650- 003	4-2017 al 1-2024	₺439 713,56	₺163 687,93
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2021	₺120 048,75	₺0,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₺74 229,12	₺20 542,58
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2017 al 1-2024	₺32 449,71	₺4 437,77
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2017 al 1-2024	₺18 381,40	₺6 501,54
105620671	PIEDRA JIMENEZ RANDALL IVAN	IMP. BIENES INMUEBLES	1-257716- 005	1-2018 al 1-2024	₺236 856,24	₺78 919,49
102240877	ZUÑIGA BARBOZA BLANCA LUZ	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-449838- 000	1-2018 al 1-2024	₺209 858,27	₺73 638,13
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2018 al 1-2024	₺117 315,75	₺39 833,38
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2018 al 1-2024	₺67 450,04	₺22 754,30
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₺37 114,56	₺10 271,29
3101578002	YOURGENES SOCIEDAD ANONIMA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-166499- 000	2-2018 al 1-2024	₺1 400 024,35	₺377 663,41
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2018 al 1-2024	₺249 787,68	₺80 429,28
900170615	CHACON MESEN LIGIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-264602- 002	3-2018 al 1-2024	₺431 004,11	₺97 123,23
900870888	CORTES BEER FRANCO MARCEL	IMP. BIENES INMUEBLES	1-503536- 000	4-2018 al 1-2024	₺178 592,79	₺50 400,45
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2018 al 1-2024	₺91 583,80	₺26 596,92
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2018 al 1-2024	₺38 822,08	₺11 274,38
110420989	ABDELNOUR ROJAS FERNANDO AMED	IMP. BIENES INMUEBLES	1-214196- 001, 1- 314730-001	1-2019 al 1-2024	₺481 106,01	₺133 144,11
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₺340 475,94	₺94 225,33
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₺74 229,12	₺20 542,64
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	₺23 817,57	₺6 591,44
700590504	ANGULO PERALTA MARIA DE LOS ANGELES	IMP. BIENES INMUEBLES	1-234563- 000	1-2019 al 1-2024	₺423 348,24	₺117 159,89
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₺170 237,97	₺47 112,62
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	₺149 864,40	₺41 474,38

		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡37 114,56	₡10 271,29
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	₡16 992,36	₡4 702,57
110440669	CASTRO ZUÑIGA YENSI	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-468186-000	4-2014 al 1-2024	₡246 953,67	₡119 605,17
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2018 al 1-2024	₡169 650,90	₡58 097,28
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2014 al 1-2024	₡116 149,03	₡52 999,56
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2016	₡84 112,86	₡0,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡36 104,64	₡9 816,81
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2014 al 1-2024	₡12 963,29	₡5 796,04
105510685	CHACON MESEN MARITZA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-261055-000	1-2019 al 1-2024	₡842 832,48	₡233 250,41
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡170 237,97	₡47 112,62
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	₡124 887,00	₡34 561,93
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2014	₡156 789,50	₡0,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡37 114,56	₡10 271,29
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	₡14 160,30	₡3 918,75
107140594	FERNANDEZ CORRALES JOSE GUILLERMO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-430090-002	1-2019 al 1-2024	₡509 615,60	₡130 519,71
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡340 475,94	₡94 225,33
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	₡99 909,60	₡27 649,56
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡74 229,12	₡20 542,64
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	₡11 328,24	₡3 134,97
3101060674	FLORICULTIVOS DE LA RIBA S A	IMP. BIENES INMUEBLES	1-321261-000	4-2018 al 1-2024	₡413 314,44	₡120 030,97
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2018 al 1-2024	₡360 223,80	₡105 627,20
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₡74 229,12	₡20 542,64
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2018 al 1-2024	₡12 609,52	₡3 661,90

3101233530	PACHELI S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-269980-000	1-2019 al 1-2024	€1 273 125,00	€352 332,07
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA COMERCIAL		1-2019 al 1-2024	€425 595,03	€117 781,66
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€170 237,97	€47 112,62
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	€124 887,00	€34 561,93
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA COMERCIAL		1-2019 al 1-2024	€92 786,40	€25 678,24
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€37 114,56	€10 271,29
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	€14 160,30	€3 918,75
107060373	PORRAS UMAÑA SERGIO MARTIN	IMP. BIENES INMUEBLES	1-118608-007	1-2019 al 1-2024	€455 357,70	€126 018,36
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€170 237,97	€47 112,62
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	€105 529,62	€29 204,88
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€37 114,56	€10 271,29
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	€11 965,38	€3 311,34
3101267078	PROPIEDADES Y ARRENDAMIENTOS NANO S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-214196-003, 1-314730-003	1-2019 al 1-2024	€481 106,01	€133 144,11
108670133	RAMIREZ SANCHO HANS PABLO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-529792-001	1-2019 al 1-2024	€200 065,11	€55 367,20
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€170 237,97	€47 112,62
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2019 al 1-2024	€112 398,30	€31 105,76
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	€37 114,56	€10 271,29
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2019 al 1-2024	€12 744,27	€3 526,90
104180665	ROJAS VARGAS CARLOS GMO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-190971-001	1-2020 al 1-2024	€405 272,86	€90 502,92
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	€403 890,59	€90 194,24
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€137 811,69	€30 775,22
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	€90 451,98	€10 226,66

		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₡30 045,12	₡6 709,49
3101199180	SERVICIOS EDUCATIVOS INTERNACIONAL ES S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-253820-000	3-2019 al 1-2024	₡944 372,39	₡236 693,42
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2019 al 1-2024	₡283 362,64	₡70 964,45
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₡154 024,83	₡38 604,11
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	₡32 129,06	₡8 046,32
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₡33 579,84	₡8 416,31
601710756	SUAREZ CASTRO JOSE ANGEL	MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI	1-420620-002	año 2018	₡137 917,50	₡0,00
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2019 al 1-2024	₡65 038,26	₡17 999,09
800790856	BLANDON MENDEZ FRANCISCO JOSE	IMP. BIENES INMUEBLES	1-511680-002	2-2019 al 1-2024	₡149 060,80	₡39 258,45
106390653	ESQUIVEL BARRANTES MARVIN GERARDO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-083929-A-005	2-2019 al 1-2024	₡287 667,80	₡75 763,64
3101366231	GEMA Y CORAL S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-529986-000	2-2019 al 1-2024	₡250 000,00	₡65 843,00
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2019 al 1-2024	₡126 593,00	₡33 341,06
102030712	QUIROS ROJAS MARGARITA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-129811-000	2-2019 al 1-2024	₡538 610,20	₡141 854,85
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		2-2019 al 1-2024	₡162 131,40	₡42 700,85
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2019 al 1-2024	₡123 340,80	₡32 484,53
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2016	₡116 616,06	₡0,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2019 al 1-2024	₡35 347,20	₡9 309,46
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2019 al 1-2024	₡13 985,00	₡3 683,26
107010495	UREÑA SIERRA WALTER	MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI	1-293738-000	año 2019	₡699 275,06	₡0,00
		IMP. BIENES INMUEBLES		2-2019 al 1-2024	₡505 426,66	₡112 726,53
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2019 al 1-2024	₡166 516,00	₡43 855,67
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		2-2019 al 1-2024	₡162 131,40	₡42 700,85

		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2019 al 1-2024	₺35 347,20	₺9 309,46
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2019 al 1-2024	₺18 880,40	₺4 972,57
107360426	VIALES ESQUIVEL GISELLE	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-540678-001, 1-540678-002	2-2019 al 1-2024	₺162 131,40	₺42 700,85
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2019 al 1-2024	₺144 750,00	₺38 123,12
		IMP. BIENES INMUEBLES		2-2019 al 1-2024	₺43 348,98	₺9 668,22
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2019 al 1-2024	₺35 347,20	₺9 309,46
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2019 al 1-2024	₺16 412,40	₺4 322,58
103680664	VOSMAN ROLDAN REINALDO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-521473-004	2-2019 al 1-2024	₺576 777,80	₺151 907,12
102840263	BLANCO JIMENEZ FELIX	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-080109-000	3-2019 al 1-2024	₺1 206 539,33	₺302 062,63
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2019 al 1-2024	₺252 714,82	₺63 268,31
		MULTA CODIGO MUNICIPAL ART. 76 INCISO D		año 2016	₺202 656,69	₺0,00
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₺154 024,83	₺38 560,80
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	₺136 803,42	₺34 249,35
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2017	₺107 252,91	₺0,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₺33 579,84	₺8 406,87
700720963	BONILLA HERNANDEZ MARIA ISABEL	IMP. BIENES INMUEBLES	1-402984-000	3-2019 al 1-2024	₺422 735,99	₺100 005,00
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₺154 024,83	₺38 560,80
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2019 al 1-2024	₺90 394,40	₺22 630,65
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₺33 579,84	₺8 406,87
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	₺10 249,36	₺2 565,91
603660434	MEDINA TREJOS STEVEN	IMP. BIENES INMUEBLES	1-235137-001	3-2019 al 1-2024	₺178 479,92	₺44 683,25
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₺154 024,83	₺38 560,80
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₺33 579,84	₺8 406,87

		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	₡11 453,58	₡2 867,46
101540124	SOTO QUIROS LUCIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-299776-002	3-2019 al 1-2024	₡110 235,34	₡27 597,93
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	₡18 922,86	₡4 737,44
203310005	UMAÑA ZUÑIGA GERARDO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-111970-008	3-2019 al 1-2024	₡308 049,66	₡77 121,65
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2019 al 1-2024	₡67 159,68	₡16 813,76
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2019 al 1-2024	₡8 391,71	₡2 100,91
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2019 al 1-2024	₡4 674,38	₡1 170,24
700380754	CALVO DURAN FLORA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-385357-003, 1-385358-000	4-2019 al 1-2024	₡914 640,27	₡210 424,01
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡291 836,52	₡68 841,50
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2019 al 1-2024	₡161 853,66	₡38 179,79
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡63 624,96	₡15 008,56
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	₡18 351,72	₡4 328,98
104550126	GOMEZ ACOSTA LORENA PATRICIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-192163-000	4-2019 al 1-2024	₡687 967,38	₡162 285,15
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡145 918,26	₡34 420,75
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2019 al 1-2024	₡134 021,52	₡31 614,44
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡31 812,48	₡7 504,28
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	₡15 195,96	₡3 584,61
107830460	HERNANDEZ GUTH KATTIA	IMP. BIENES INMUEBLES	4-150666-000	4-2019 al 1-2024	₡102 023,64	₡24 066,43
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	₡22 903,20	₡5 402,65
111760685	ROJAS QUESADA DANIEL ANDRES	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-162432-003	4-2019 al 1-2024	₡291 836,52	₡68 841,53
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	₡63 624,96	₡15 008,56
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	₡20 633,58	₡4 867,28
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2019 al 1-2024	₡5 415,61	₡1 207,83
107630255		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2019 al 1-2024	₡156 449,52	₡36 904,98

	SOSA MOYA ERIC GERARDO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-417396-003	4-2019 al 1-2024	€145 918,26	€34 420,75
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2019 al 1-2024	€103 834,62	€24 493,62
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	€31 812,48	€7 504,28
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	€11 773,26	€2 777,22
3101787723	SUEÑOS DE MORAVIA HILL S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-176492-F-000	4-2019 al 1-2024	€919 963,05	€207 160,45
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	€145 918,26	€34 420,75
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2019 al 1-2024	€31 812,48	€7 504,28
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2019 al 1-2024	€7 742,98	€720,77
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2019 al 1-2024	€2 257,56	€532,53
3101550026	3-101-550026 S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-519694-000	1-2020 al 1-2024	€308 125,00	€68 721,87
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€137 811,69	€30 736,47
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	€80 879,20	€18 038,69
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€30 045,12	€6 701,05
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	€9 170,48	€2 045,26
109960370	ARAYA MOHS JUAN CARLOS	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-439711-000	1-2020 al 1-2024	€257 903,60	€57 520,87
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	€233 811,03	€52 147,44
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€137 811,69	€30 736,47
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€30 045,12	€6 701,05
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	€29 242,38	€6 522,00
206430799	ARRIETA LOPEZ MARTHA CAROLINA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-426274-000	1-2020 al 1-2024	€584 375,00	€130 334,58
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€137 811,69	€30 736,47
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	€70 769,30	€15 783,86
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	€30 045,12	€6 701,05

		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	₺8 024,17	₺1 789,65
3002078450	ASOCIACION DES ESPC PRO CONSTRC MANT HOGAR PERSONAS TERCERA EDAD	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-012643-004, 1-036292-004, 1-036320-004, 1-037596-004	1-2020 al 1-2024	₺352 139,67	₺32 779,95
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₺137 811,69	₺30 736,47
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	₺151 818,09	₺16 121,45
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	₺96 966,43	₺21 626,64
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₺30 045,12	₺6 701,05
104550858	CABEZAS BARBOZA JUAN LUIS	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-290861-000	1-2020 al 1-2024	₺137 811,69	₺30 736,47
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₺30 045,12	₺6 701,05
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	₺13 812,50	₺3 080,63
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	₺11 692,43	₺2 607,80
3101494653	CARS FOR THE WORLD S.A.	IMP. BIENES INMUEBLES	1-038978-F-000	1-2020 al 1-2024	₺291 158,83	₺64 937,87
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₺137 811,69	₺30 736,47
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₺30 045,12	₺6 701,05
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	₺20 725,33	₺4 622,40
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	₺2 349,91	₺524,10
105920586	GONZALEZ GAMBOA GUILLERMO EMILIO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-339803-000	1-2020 al 1-2024	₺137 811,69	₺30 736,47
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	₺45 818,06	₺10 218,91
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	₺33 231,25	₺5 652,42
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₺30 045,12	₺6 701,05
301170506	GUZMAN BRENES JOSE RAFAEL	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-P00058-000	4-2004 al 1-2024	₺621 457,26	₺990 062,76
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2004 al 1-2024	₺68 706,13	₺80 195,95
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2019 al 1-2024	₺37 114,56	₺10 271,29
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	₺0,00	₺0,00

3101103740	MAKRIS CMC SOCIEDAD ANONIMA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-155613- 000	1-2020 al 1-2024	¢483 454,94	¢107 729,27
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢137 811,69	¢30 736,47
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	¢99 481,45	¢22 187,59
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢30 045,12	¢6 701,05
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	¢11 279,67	¢2 515,68
204180740	OVIEDO ALPIZAR DIEGO ARTURO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-173435- 000	1-2020 al 1-2024	¢488 750,00	¢109 007,13
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢275 623,38	¢61 472,95
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	¢101 099,00	¢22 548,35
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢60 090,24	¢13 402,09
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	¢11 463,10	¢2 556,62
900260916	PACHECO OLSEN ELIZABETH	IMP. BIENES INMUEBLES	1-217726- 002	1-2020 al 1-2024	¢221 000,00	¢49 290,16
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢137 811,69	¢30 736,47
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	¢47 915,69	¢10 686,77
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢30 045,12	¢6 701,05
203040519	PORRAS MARIN OMAR	IMP. BIENES INMUEBLES	1-251660- 000	1-2020 al 1-2024	¢580 858,21	¢129 550,23
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	¢189 055,13	¢42 165,44
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢137 811,69	¢30 736,47
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢30 045,12	¢6 701,05
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	¢21 435,98	¢4 780,91
300710572	SOLANO VIQUEZ ARTURO	SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO	1-217724- 000, 1- 235586-000	1-2020 al 1-2024	¢455 142,36	¢101 511,51
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢137 811,69	¢30 736,47
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	¢90 312,50	¢20 142,61
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	¢30 045,12	¢6 701,05

111550032	VALVERDE CHAVES VANESSA MARIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-529889- 002	1-2020 al 1-2024	₱143 548,23	₱25 620,42
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₱137 811,69	₱30 736,47
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	₱71 375,86	₱15 919,13
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2020 al 1-2024	₱30 045,12	₱6 701,05
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	₱8 093,02	₱1 805,01
400403567	ZAMORA BOLAÑOS JOSE VIRGILIO	SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO	4-085279- 000	1-2020 al 1-2024	₱147 931,28	₱32 993,47
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2020 al 1-2024	₱1,02	₱0,21
104180840	BARQUERO FLORES ELIZABETH	IMP. BIENES INMUEBLES	1-189208- 000, 1- 584538-000, 1-617689- 000	2-2020 al 1-2024	₱1 219 492,03	₱254 145,62
		CONSTRUCCIÓN DE ACERAS LEY 7600		año 2024	₱609 210,00	₱0,00
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₱348 582,51	₱66 982,13
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2020 al 1-2024	₱199 248,32	₱41 556,59
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₱75 996,48	₱14 603,19
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2020 al 1-2024	₱36 077,92	₱7 524,66
		MULTA POR DECLARACIÓN TARDÍA IBI		año 2020	₱7 999,90	₱0,00
107450218	CORRALES JIMENEZ ABDENAGO DE JESUS	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-323324- 006	2-2020 al 1-2024	₱129 705,12	₱27 052,19
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2020 al 1-2024	₱46 243,84	₱9 644,93
		IMP. BIENES INMUEBLES		2-2020 al 1-2024	₱38 329,31	₱6 994,67
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₱28 277,76	₱5 897,82
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2020 al 1-2024	₱5 243,36	₱1 093,57
202240125	FLORES ZAMORA JUAN LUIS	IMP. BIENES INMUEBLES	1-250228- 000	2-2020 al 1-2024	₱437 500,00	₱91 247,99
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₱259 410,24	₱54 104,37
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2020 al 1-2024	₱71 459,20	₱14 904,02
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₱56 555,52	₱11 795,62

		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2020 al 1-2024	₡8 102,40	₡1 689,89
600460784	PEREZ ARAYA PATROCINIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-268737-000	2-2020 al 1-2024	₡307 597,84	₡61 820,59
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₡129 705,12	₡27 052,19
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		2-2020 al 1-2024	₡95 152,00	₡19 845,55
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₡28 277,76	₡5 897,82
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2020 al 1-2024	₡10 788,80	₡2 250,17
702210188	ACUÑA FERNANDEZ SERGIO DANIEL	IMP. BIENES INMUEBLES	1-367166-000	4-2020 al 1-2024	₡120 200,02	₡22 042,71
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡113 491,98	₡20 758,02
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₡35 674,52	₡6 524,97
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡24 743,04	₡4 525,59
112650715	FLORES SALAZAR RAFAEL ANGEL	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-604314-000	3-2020 al 1-2024	₡121 598,55	₡23 800,28
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2020 al 1-2024	₡88 125,00	₡17 248,55
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2020 al 1-2024	₡61 283,85	₡11 994,98
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	₡26 510,40	₡5 188,85
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	₡6 948,60	₡1 360,02
109530905	FONSECA ACUÑA GABRIELA EUGENIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-538123-000	3-2020 al 1-2024	₡290 625,00	₡56 883,53
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	₡121 598,55	₡23 800,28
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	₡26 510,40	₡5 188,85
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	₡12 612,75	₡2 468,68
107710828	MORA DEL RIO MARK	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-415467-001	3-2020 al 1-2024	₡121 598,55	₡23 800,28
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2020 al 1-2024	₡89 812,71	₡13 134,14
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2020 al 1-2024	₡64 584,45	₡12 641,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	₡26 510,40	₡5 188,85

		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	¢7 322,85	¢1 433,27
107090726	PANIAGUA CASTRO KATHIA MARIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-549341-000, 1-600759-000	3-2020 al 1-2024	¢922 207,51	¢175 827,69
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2020 al 1-2024	¢265 206,45	¢51 908,41
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	¢121 598,55	¢23 800,28
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	¢30 070,35	¢5 885,62
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	¢26 510,40	¢5 188,85
102870802	RETANA ESCALANTE JOSE ARTURO	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-279298-000	3-2020 al 1-2024	¢275 286,60	¢53 881,38
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2020 al 1-2024	¢245 983,50	¢48 145,94
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	¢121 598,55	¢23 800,28
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	¢31 213,35	¢6 109,34
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	¢26 510,40	¢5 188,85
103420924	RODRIGUEZ RIVERA RODRIGO CECILIO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-140865-002, 1-140865-003	3-2020 al 1-2024	¢243 197,10	¢47 600,54
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2020 al 1-2024	¢156 364,14	¢29 716,38
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		3-2020 al 1-2024	¢53 523,00	¢10 475,95
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	¢53 020,80	¢10 377,68
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	¢6 068,70	¢1 187,81
103180175	TORRES TENORIO TERESITA	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-415067-000	3-2020 al 1-2024	¢243 197,10	¢47 600,54
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2020 al 1-2024	¢53 020,80	¢10 377,68
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2020 al 1-2024	¢19 794,30	¢3 874,30
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2020 al 1-2024	¢5 704,65	¢1 116,55
601820253	BARRANTES ROSALES ELIZABETH	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-485404-000	4-2020 al 1-2024	¢113 491,98	¢20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	¢75 015,50	¢13 720,57
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2020 al 1-2024	¢51 454,68	¢9 069,88

		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡24 743,04	₡4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₡8 505,56	₡1 555,69
3101016807	CEYCI SOCIEDAD ANONIMA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-153860-000	4-2020 al 1-2024	₡1 113 063,00	₡203 582,49
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	₡149 115,12	₡27 273,57
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡113 491,98	₡20 758,02
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡24 743,04	₡4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₡16 907,38	₡3 092,40
113860916	CHACON BERMUDEZ JEREMY AFETH	IMP. BIENES INMUEBLES	1-197872-F-002	4-2020 al 1-2024	₡270 627,87	₡43 268,06
101450137	CHAVES ZAMORA DAVID	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-564523-001	4-2020 al 1-2024	₡226 983,96	₡41 516,02
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡49 486,08	₡9 051,16
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2020 al 1-2024	₡46 470,20	₡8 499,55
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	₡12 488,70	₡2 284,18
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₡2 832,06	₡517,99
3101121016	DESARROLLADORA CHARTRES SOCIEDAD ANONIMA	SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC	1-396742-000	4-2020 al 1-2024	₡70 769,30	₡12 943,91
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2020 al 1-2024	₡58 109,40	₡10 363,51
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₡8 024,24	₡1 467,64
113540044	GUTIERREZ BAARS RANDAL ALBERTO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-529217-000	4-2020 al 1-2024	₡379 788,64	₡69 464,45
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡113 491,98	₡20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	₡79 095,10	₡14 466,74
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₡24 743,04	₡4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₡8 968,26	₡1 640,32
106860811	HERRA ARCE WALTER	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-368973-001	4-2020 al 1-2024	₡113 491,98	₡20 758,02

		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	¢58 280,60	¢10 659,70
		IMP. BIENES INMUEBLES		4-2020 al 1-2024	¢53 474,96	¢9 780,72
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢24 743,04	¢4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	¢6 608,14	¢1 208,65
AR949162	HERRERA MOVIL CLAUDIA PATRICIA	IMP. BIENES INMUEBLES	1-195795-001, 1-195795-002	4-2020 al 1-2024	¢855 402,24	¢156 455,58
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢113 491,98	¢20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	¢107 486,12	¢19 659,52
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢24 743,04	¢4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	¢12 187,28	¢2 229,08
113920144	IBARRA MORA JEREMY	IMP. BIENES INMUEBLES	1-506387-000, 1-550974-000	1-2014 al 1-2024	¢165 086,10	¢28 561,85
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢113 491,98	¢20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	¢58 280,60	¢10 659,70
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢24 743,04	¢4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	¢6 608,14	¢1 208,65
701000980	MORALES BENANBURG PATRICIA	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-507029-001	4-2020 al 1-2024	¢113 491,98	¢20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	¢58 280,60	¢10 659,70
		IMP. BIENES INMUEBLES		1-2022 al 1-2024	¢43 280,36	¢4 880,85
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢24 743,04	¢4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	¢6 608,14	¢1 208,65
109940228	ROMERO GONZALEZ YANET	IMP. BIENES INMUEBLES	1-527114-001, 1-527114-002	4-2020 al 1-2024	¢195 162,24	¢35 695,76
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢113 491,98	¢20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	¢66 606,40	¢12 182,51
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	¢24 743,04	¢4 525,59

		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₺7 552,16	₺1 381,27
700990139	ROSALES HERNANDEZ ASHLEY	IMP. BIENES INMUEBLES	1-505759-003	4-2020 al 1-2024	₺302 910,16	₺55 403,16
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₺113 491,98	₺20 758,02
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	₺83 258,00	₺15 228,13
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₺24 743,04	₺4 525,59
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₺9 440,20	₺1 726,63
111450378	SANCHEZ ZELEDON MARCO VINICIO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-197866-F-000	4-2020 al 1-2024	₺532 401,84	₺84 362,50
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₺113 491,98	₺20 758,02
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		4-2020 al 1-2024	₺24 743,04	₺4 525,59
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		4-2020 al 1-2024	₺10 365,60	₺964,91
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		4-2020 al 1-2024	₺2 350,60	₺429,93
122000510	VALVERDE CALVO MATIAS	IMP. BIENES INMUEBLES	1-217551-004, 1-217551-005	1-2020 al 1-2024	₺264 102,96	₺52 526,48
107790038	ARTAVIA ROMAN JUAN ANTONIO	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-085269-B-001	2-2019 al 1-2024	₺267 516,81	₺38 633,29
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		3-2021 al 1-2024	₺58 322,88	₺8 422,67
		IMP. BIENES INMUEBLES		3-2021 al 1-2024	₺41 423,80	₺10 909,90
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		3-2021 al 1-2024	₺13 247,28	₺1 913,09
106200615	FERNANDEZ SALAZAR LUIS ALBERTO	IMP. BIENES INMUEBLES	1-137811-010, 1-152534-A-000, 1-1553210-000, 1-553211-000	1-2012 al 1-2024	₺78 645,15	₺65 579,12
1558187099 30	DOÑA AGUILAR MAINOR ZALATIEL	RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL	1-279707-015	2-2020 al 1-2024	₺1 021 427,82	₺194 315,00
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		2-2020 al 1-2024	₺222 687,36	₺42 363,73
		IMP. BIENES INMUEBLES		2-2020 al 1-2024	₺45 000,00	₺5 345,32

		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		2-2020 al 1-2024	¢28 698,09	¢5 985,47
401370758	SOTO LEPIZ ALBERTO JOSE	IMP. BIENES INMUEBLES	1-035970-001, 1-108927-001	1-2020 al 1-2024	¢152 716,85	¢10 303,30
		RECOLECCION Y TRANSPORTE DE BASURA RESIDENCIAL		1-2024 al 1-2024	¢40 532,85	¢2 734,61
		SERV. ASEO VIAS Y SITIOS PUBLIC		1-2020 al 1-2024	¢23 936,70	¢1 614,93
		DEPOSITO Y TRATAMIENTO DE BASURA RESIDENCIAL		1-2024 al 1-2024	¢8 836,80	¢596,20
		SERV.MANT.PARQUES Y OB.ORNATO		1-2020 al 1-2024	¢2 714,05	¢183,11
3101650501	3101650501 S.A.	IMPUESTO PATENTE	3,1E+09	2-2021 al 2-2024	¢2 030 210,00	¢345 326,22
		TIMBRE PROPARQUES		2-2021 al 2-2024	¢40 604,20	¢0,00
3101595908	ANTICORROSIVU L COSTA RICA METALURGICA S.A.	IMPUESTO PATENTE	3101595908, 3101595908-R	2-2022 al 2-2024	¢200 790,00	¢23 850,86
		ROTULOS PUBLICOS/MONTO FIJO		2-2022 al 2-2024	¢75 600,00	¢8 980,15
		TIMBRE PROPARQUES		2-2022 al 2-2024	¢4 015,80	¢0,00
3101655735	SPORT DEVELOPMENT SOCIEDAD ANONIMA	IMPUESTO PATENTE	3,1E+09	3-2021 al 2-2024	¢479 280,00	¢75 370,73
		TIMBRE PROPARQUES		3-2021 al 2-2024	¢9 585,60	¢0,00

Marco Vinicio Valverde Calderón, Jefe de Cobro Administrativo.—Solicitud N°539421.—(IN2024896466).